

## Die Geschichtswerkstatt Gallus berichtet

Historisches und Aktuelles

Ausgabe Februar 2023

# Der Flughafen am Rebstock

## Erster Teil – Vom Luftschiffhafen zum Flugplatz

Frankfurt am Main verfügt über eine lange Tradition beim Flugwesen: Es war eine Sensation, als Jean Pierre Blanchard mit seinem Heißluftballon 1785 von Frankfurt über Bad Homburg fast bis nach Weilburg flog. Auch die 1909 durchgeführte Internationale Luftausstellung ILA erweckte große Begeisterung. Auf großen Freiflächen am Messegelände hatte sie in 99 Tagen 1,4 Millionen Besucher:innen angelockt.

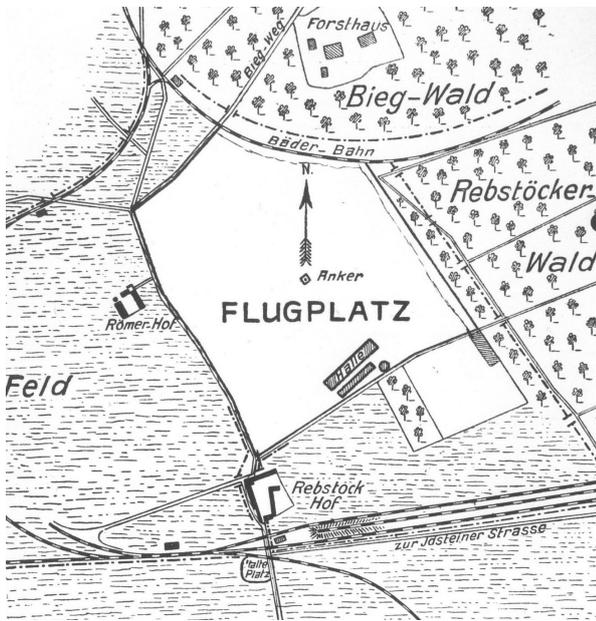
enbetrieb gebaut werden. Die Gesellschaft hatte die Aufgaben „Luftschiffe zu bestellen und in Betrieb zu nehmen und damit die Eignung derselben im praktischen Dienst zu erweisen“. Letzteres schien angesichts der vielen Katastrophen, von denen die Schiffe betroffen worden waren, in der Tat sehr notwendig zu sein. Der Blog des Zeppelin-Museums schreibt „Es ist fast verwunderlich, daß diese Gründung gelang.“



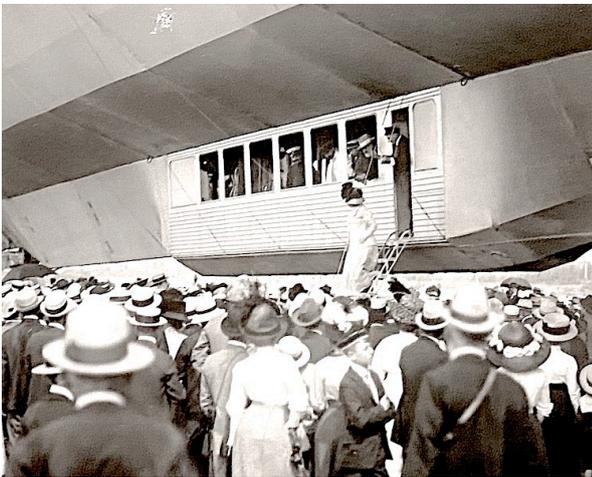
LZ 8 Deutschland II über dem Rebstockgelände 1911, im Hintergrund Römerhof und Ginnheimer Wasserturm © ISG S7A 1998-12504

Bereits vier Wochen nach der ILA, am 16.11.1909 kam es auf Initiative von Dr. Ing. August Colmann, dem Direktor der Zeppelinwerft in Friedrichshafen und Vertrauten des Grafen Zeppelin in Frankfurt zur Gründung der ersten Luftverkehrsgesellschaft der Welt, der Deutschen Luftschiffahrt AG, DELAG. Aufsichtsratsvorsitzender wurde Oberbürgermeister Adickes, der sich im Reich dafür eingesetzt hatte, dass Frankfurt aufgrund seiner geographischen Lage zentraler Luftschiffhafen wird. Mit einem Stammkapital von 3 Millionen Reichsmark sollten zwei Luftschiffe für den Lini-

Luftschiffe waren den Flugzeugen anfangs technisch überlegen. Sie konnten mehr Nutzlast über längere Strecken bei fast gleicher Geschwindigkeit befördern. Die Motorisierung war jedoch noch unzuverlässig und schwach und hatte ungünstigen Windverhältnissen wenig entgegenzusetzen. Ein weiterer Schwachpunkt der Zeppeline jener Tage waren die Gaszellen. Das Material alterte schnell mit hohen Gasverlust, so dass häufig nachgefüllt werden musste. Das erste DELAG-Luftschiff war LZ 7 „Deutschland“. Hiermit sollte ab Juni 1910 der Linienbetrieb von Baden-Oos (bei Ba-



Oben: Flugplatz 1911 © Programm Zuverlässigkeitsflug. Unten: Fahrgäste verlassen LZ 10 „Schwaben“ 1911 ISG S7A 1998-12482



den-Baden) über Frankfurt nach Düsseldorf aufgenommen werden. Der Bau von LZ 7 fiel in eine Zeit großer Begeisterung für die Luftschiffahrt im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts.

Im Mai 1910 stimmte die Stadtverordnetenversammlung der „Überlassung von Gelände an die Deutsche Luftschiffahrts-AG zur Errichtung einer Luftschiffhalle“ zu. Ende 1910 unterzeichnet die Stadt einen Pachtvertrag über einen 420.000 m<sup>2</sup> großen nordöstlichen Teil des Rebstockgeländes, dessen Eigentümer das Sankt-Katharinen- und Weißfrauenstift war. Mit dem Bau wurde im Mai 1911 begonnen, zunächst wurde nur ein Ankermast für Luftschiffe aufgestellt. Bis zur Fertigstellung der Gebäude verging noch über ein Jahr.

Da die Stadt noch keinen Landeplatz hatte, startete LZ 7 zunächst von Düsseldorf aus zu den Passagierfahrten, ohne Frankfurt anzufliegen. Die in der Mitte angebrachte Passagierkabine bot 24 Reisenden Platz. Sie war luxuriös mit Mahagoni-Holz ausgekleidet, Deckenbalken und Säulen waren mit Perlmutter-Einlegearbeiten geschmückt, der Fußboden mit einem Teppich belegt. Das Mobiliar bestand aus eleganten Korbstühlen und kleinen Tischen. Die Fluggäste hatten einen freien Blick durch große Schiebefenster. Während der Fahrt wurden Speisen und Getränke serviert. Die LZ 7 verunglückte schon neun Tage nach dem Erstflug im Juni 1910 während eines Unwetters im Teutoburger

Wald, wo sie von Abwinden in die Bäume gedrückt wurde, nachdem einer der Motoren versagt hatte. Die Passagiere blieben unverletzt.

Als Ersatz schaffte die Gesellschaft die LZ 6 an, welche den Betrieb nach einem Umbau am 21. August 1910 aufnahm. Mangels Gelände und Halle konnte auch sie nicht in Frankfurt stationiert werden. Schon nach wenigen Fahrten verbrannte das Luftschiff bei Wartungsarbeiten in der Luftschiffhalle von Baden-Oos am 14. September 1910.

Der DELAG gelang es, die Versicherungen zu überzeugen und konnte damit den Bau eines dritten Luftschiffs finanzieren. LZ 8 „Deutschland II“ führte seine Erstfahrt am 30. März 1911 durch. Sie hatte erst 24 Fahrten mit insgesamt fast 460 Passagieren absolviert, als sie im Mai 1911 beim Ausfahren aus der Düsseldorfer Halle von starken Windböen erfasst wurde und zerbrach. Alle Passagiere konnten mit Leitern gerettet werden.

Im Juli 1911 ging schließlich das in der DELAG-Reihe erfolgreichste Luftschiff LZ 10 „Schwaben“ in Dienst. Die erste Passagierfahrt am 20. Juli führte bei bestem Sonnenwetter von Friedrichshafen aus acht Fluggäste in die Schweiz über Luzern, Rigi, Zürich, Winterthur und Frauenfeld und dann zum Bodensee zurück. Die „Schwaben“ war mit einer ähnlich komfortablen Passagierkabine ausgestattet wie die LZ 7 und hatte als Standorte Baden-Oos und im ständigen Wechsel Gotha, Düsseldorf, Berlin-Johannisthal, Potsdam und für Zwischenlandungen Frankfurt am Main. Bei den Flügen wurde erstmalig ein Steward eingesetzt.

1912 konnte die DELAG die Errichtung der Frankfurter Luftschiff-Gebäude vollenden, so dass endlich eine feste, unwettergeschützte Stationierung von Zeppelin möglich wurde. Neben der eisernen Luftschiffhalle, 160 Meter lang, 30 Meter breit und 25 Meter hoch, entstand ein Nebengebäude mit Büros, Werkstätten und einer Kantine, eine Station für drahtlose Telegrafie, sowie ein 6000 Kubikmeter Wasserstoff fassender Gasbehälter, der durch eine 4,5 Kilometer lange Rohrleitung mit der Chemischen Fabrik Griesheim-Elektron verbunden war. Dies war die erste Wasserstoff-Fernversorgung in Deutschland und wohl auch in Europa. Im Südosten des Geländes wurden zudem die Fliegerschuppen des „Frankfurter Vereins für Luftschiffahrt“ errichtet (siehe Karte oben links). Der Verein veranstaltete in den Jahren 1911 bis 1924 zahlreiche Ballonaufstiege sportlicher und auch wissenschaftlicher Art, meist von Griesheim aus.

Die örtlichen Gegebenheiten für Flugzeuge jedoch sah die Zeitschrift „Luftfahrt“ 1912 kritisch: „Von den beiden Plätzen bei Frankfurt dient der eine als Luftschiffhafen und wird bei seiner Kleinheit durch die große Luftschiffhalle so eingeengt, daß darunter der Flugbetrieb empfindlich leidet.“

Im Februar 1912 wurde ein weiteres Luftschiff der DELAG, die nach der preußischen Prinzessin Viktoria Luise benannte LZ 11 in Dienst gestellt und nach Frankfurt überführt. Die Eröffnung des Luftschiffhafens wurde mit tausenden Besucher:innen und der Landung des LZ 11 gefeiert. Die „Viktoria Luise“ nahm in den nächsten Tagen den regelmäßigen Liniendienst zwischen Frankfurt und Baden-Baden auf und führte Rundflüge über Taunus, Rheingau, Spessart, Odenwald und Bergstraße durch. Sie fuhr außerdem nach Helgoland, Hamburg und Kopenhagen. In den wenigen Jahren bis Kriegsbeginn beförderte sie bei 489 Fahrten insge-

samt 9 738 Passagiere und legte dabei eine Strecke von 54 312 km zurück.

Doch auch im Flugzeugbau gab es Fortschritte. Der Flugpionier August Euler, der bereits zur Zeit der ILA über ein Flugzeug-Übungsgelände in Niederrad verfügt hatte, verlegte seine Darmstädter Werkstätten im Mai 1912 nach Frankfurt-Niederrad und gründete hier die erste deutsche Flugzeugfabrik. Auf dem Gelände wurden zunächst 30 Arbeiter in fünf Hallen und Werkstätten beschäftigt. Am Rebstockgelände hatten die Darmstädter „Deutsche Sommerflugzeugwerke“ eine Halle und führten erfolgreiche Versuche mit eigenen Doppeldeckern aus. Auch andere Flugzeugkonstruktoren hatten dort Schuppen errichtet. Die Zeitschrift „Flugsport“ schrieb 1913: „Von den auf dem Platze ansässigen Konstrukteuren sind zu nennen: Haenlein (Eindecker mit 50 PS Hilz-Motor), Qrebe (Eindecker mit 100 PS Argus-Motor), Ulbrich (Eindecker mit 50 PS Motor der Bayr. Flugzeug- und Motorenfabrik), 2 Euler-Doppeldecker des Frankfurter Flugsport-Club (ein 70 PS Gnom- und ein 50 PS Argus-Motor), von Berg (Eindecker 70 PS R. A. W.-Motor) und ein Doppeldecker mit 60 PS Hoffmann-Rotations-Motor.“

Im Mai 1912 fand der zweite deutsche Zuverlässigkeitsflug am Oberrhein statt, in jenem Jahr von Straßburg, Metz, Saarbrücken, Mainz, Frankfurt, Karlsruhe und Freiburg nach Konstanz. Am 18. Mai hatte man örtliche Wettflüge über Frankfurt organisiert. Zeitweise wurden die Flugzeuge am Oberrhein von der „Viktoria Luise“ und der „Schwaben“ begleitet.

Der erste amtliche Poststreckenflug der Welt am 10. Juni 1912 war ein großes Ereignis in Frankfurt. Unter der Schirmherrschaft der Großherzogin von Hessen-Darmstadt organisierte August Euler diesen besonderen Flug zu Gunsten der Mütter- und Säuglingsfürsorge. Unter der Reichspost-Flagge sollten in einem Flugzeug besondere Postkarten mit eigens für den Anlass entworfenen Luftpostmarken und -stempeln nach Darmstadt transportiert werden. Eine von Euler gebaute Maschine mit dem Namen „Konstruktion Nr. 33“ war wegen ihrer Postfarbe auf den Namen „Gelber Hund“ getauft worden. Sie wurde mit 10 000 Postkarten beladen und hob um 19:04 Uhr unter dem Jubel der vielen Zuschauer ab. Schon nach dreizehn Minuten tauchte die Maschine über Darmstadt auf, landete und flog wenige Minuten später mit neuer Fracht in Richtung Worms und Mainz weiter, bevor sie nach Frankfurt zurückkehrte. Überall, wo das Flugzeug auftauchte, säumten Tausende die Straßen und Landeplätze. Die zuerst als karitative Aktion geplante Flugpostwoche entpuppte sich als großer Erfolg, so dass sie um eine Woche verlängert wurde.

Zwei Tage später, am 12., sowie am 15. Juni führte die LZ 10 „Schwaben“ vom Rebstock aus mit großer Öffentlichkeit Postluftfahrten durch, an denen Passagiere teilnahmen. Schon nach zwei Wochen war es auch mit diesem Luftschiff vorbei: Am 28. Juni 1912 wurde die „Schwaben“ in Düsseldorf durch einem Sturm gegen die Luftschiffhallenwand gedrückt, fing Feuer und verbrannte auf dem Flugfeld. LZ 10 beförderte während 224 Fahrten 4 354 Passagiere auf einer Fahrstrecke von insgesamt 27 321 km.

1913 erweiterte August Euler sein Werksgelände, auf dem nun 100 Beschäftigte an der Flugzeugherstellung



Oben: Eulers „Gelber Hund“ 1912, © wikimedia, gemeinfrei  
Unten: Luftschiffhalle, Funktionsgebäude und Gasbehälter, 1913 © ISG S7A 1998-12356



Ein Eindecker Typ Etrich Taube an der Luftschiffhalle beim Zuverlässigkeitsflug 1912, © Südwestdeutsche Luftverkehrs-AG

arbeiteten. Am 28. Juli 1914 endete mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs die bisher friedliche Entwicklung des Luftverkehrs.

Noch im gleichen Jahr wurden Teile des neuen Luftschiffes LZ 26 nach Frankfurt transportiert, um es hier für das Deutsche Heer fertigzustellen, da die Halle in Friedrichshafen für den Bau anderer Zeppeline gebraucht wurde. Am 14. Dezember 1914 absolvierte LZ 26 vom Rebstock aus seinen Erstflug.

Bald wurde Frankfurt das Ziel erster Luftangriffe, zunächst auf das Elektrizitätswerk in der Speicherstraße. Am 12. August 1917 brachten Bomben im Bereich Günthersburgallee / Luisenstraße und in der Umgebung der Alten Oper vielen Menschen den Tod. Der Rebstock blieb unbehelligt.

Das Kriegsende am 11. November 1918 war auch das vorläufige Ende der deutschen Luftfahrt. Doch schon bald wurde der zivile Luftbetrieb begrenzt wieder aufgenommen, im Rebstock durch 1916 verlegte Güterbahngleise erschwert. 1920 trat der Versailler Vertrag in Kraft, der zur Folge hatte, dass in der Neutralen Zone, in der auch Frankfurt lag, bis Mai 1922 keine feste Einrichtung für den Flugverkehr geschaffen wer-

den durfte. Doch während der Herbstmesse ab 3. Oktober 1920 gelang es dem „Lloyd-Luftdienst Bremen“ in Verbindung mit den „Rumpler Luftverkehr Sablatnig“ Post- und Passagierflüge von Berlin, München, Bremen, Baden-Oos und Wien nach Frankfurt zu unternehmen. Zum ersten Mal nach dem Waffenstillstand landeten wieder Flieger in Frankfurt. Zudem wurden täglich Rundflüge unternommen, die lebhaftes Interesse fanden. Doch wegen der Auslandsflüge nach Wien wurden die Gesellschaften Ende Oktober von der internationalen Überwachungskommission verboten, Flugzeuge beschlagnahmt und der Flugbetrieb eingestellt. Auf dem nun verwaisten Flugfeld legten bald Sportvereine Fußballplätze an, Kleintierzüchter:innen weideten ihre Ziegen und in Kleingärten wurden Beete bestellt. Man verwendete das Gelände, wie es am geeignetsten schien. 1921 erzwangen die Siegermächte die Demontage der Luftschiffhalle als Reparationsleistung, nur das nebenstehende Funktionsgebäude blieb stehen. Das Flugverbot endete schließlich im Mai 1922, doch es dauerte noch bis zur Herbstmesse, ehe erste Flugzeuge landeten.



Eine Junkers F 13 der Südwestdeutschen Luftverkehrs-AG vor dem Flugplatzgebäude, 1924 © ISG S7A 1998-12404

1923 erhielt Deutschland von den Alliierten das entzogene Luft-Hoheitsrecht zurück. Bald begann die Herrichtung des Rebstock-Flugplatzes und zusätzliche 100 Hektar Land wurden als Rasenrollfeld hergestellt, um die Bedingungen für Flugzeuge zu verbessern. Die Stadt hatte nach einem besser geeigneten Gelände gesucht, war jedoch nicht fündig geworden, was nicht zuletzt an den fehlenden finanziellen Mitteln in der Hochinflation lag.

1924 wurde die Südwestdeutsche Luftverkehrs-AG Frankfurt am Main durch Oberbürgermeister Ludwig Landmann und einer Anzahl Frankfurter Banken und Industrieunternehmen gegründet. Ziel der gemeinnützigen Gesellschaft war die Förderung des öffentlichen Luftverkehrs, Bau und Betrieb von Flug- und Luftschiffhäfen und das Durchführen der Geschäfte, das Gründungskapital betrug 1.500.000 RM.

Die AG verfügte über einen eigenen Flugzeugpark, vorwiegend Junkers F13 für jeweils 4 Fluggäste, mit dem sie den regelmäßigen Luftdienst Frankfurt-Fürth-München und Frankfurt-Berlin aufnahm sowie bei be-

sonderen Anlässen Rund- und Sonderflüge, u.a. für die Erstellung von Luftbildern durchführte.

Am 6. und 7. September 1924 fanden die „Frankfurter Fliegeertage“ vor vielen Zuschauer:innen mit großem Erfolg statt. Bekannte Flieger, wie Udet mit seinem Eindecker, Botsch aus Darmstadt mit dem Kleinflugzeug, Heck auf dem Doppeldecker Dietrich-Gobiet und Weigel auf dem Albatros führten ihre Flugmaschinen vor und veranstalteten Kunstflüge. Bemerkenswert waren auch die Fallschirmabsprünge von Peter Bäumler aus dem Flugzeug.

1925 eröffnete neben der Trans-Europa-Union auch der Aero-Lloyd eine Niederlassung, damit stieg die Zahl der von Frankfurt aus operierenden Luftlinien auf zehn. Um den Flugverkehr stärker zu fördern, gründete OB Ludwig Landmann im April die Frankfurter Flugplatz-Gesellschaft m.b.H. Die erste wichtige Maßnahme der Gesellschaft bildete die Durchführung einer modernen Bodenorganisation, die Erweiterung des Flugplatzgeländes auf etwa 1 200 m in jeder Richtung und der Ausbau des Hofes Rebstock zu einem funktionalen Flughafen, der 1926 vollendet wurde. 1925 starte-



F 13 Passagierkabine © Deutsches Museum, gemeinfrei

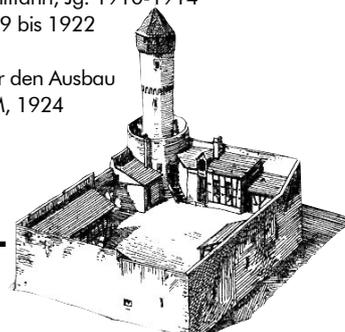
ten und landeten bereits 2 357 Flugzeuge, insgesamt wurden rund 5 500 Passagiere befördert. Frankfurt am Main wurde neben Berlin zum wichtigsten Standort Deutschlands für den Luftverkehr.

*Wird fortgesetzt.*

**Lutz Mohnhaupt**

Quellen:

- Gunther Stemmler: 100 Jahre Luftschiffhafen Rebstock, 2012
- Kutscher: Geschichte der Luftfahrt in Frankfurt am Main, 1995
- blog.zeppelin-museum.de, abgerufen Jan. 2023
- „Flugplatz Rebstock“ Die Stadt Frankfurt und das Luftwesen, Frankfurter Flugplatz-Gesellschaft m.b.H., 1926
- Wikipedia.de, abgerufen Dez. 2022 und Jan. 2023
- Friedrich Bothe: Geschichte des Katharinen- und Weißfrauenstift, Der Rebstock, S. 94ff, 1950
- Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt, Jg. 1910-1914
- Zeitschrift „Flugsport“ Jg. 1909 bis 1922
- Zeitschrift flugrevueX, Heft 79
- H. Uhlfelder: 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 Werbedruck 203 und Herrn Uhl / Autohaus Gruber unterstützt.