

Herausgeber:  
Bezirksamt Tempelhof



# landing on tempelhof

75 Jahre Zentralflughafen  
50 Jahre Luftbrücke



**Landing on Tempelhof  
75 Jahre Zentralflughafen  
50 Jahre Luftbrücke  
Ausstellungskatalog**

Zentralflughafen Berlin- Tempelhof

Geografische Lage

52° 28' 30" N

13° 24' 12" O

53m über NN

Gesamtfläche: 400 ha (4.000.000qm)





## Grußwort des Bezirksbürgermeisters

Wenn irgendwo in der Welt der Name „Tempelhof“ fällt, dann denken die Menschen, die mit diesem Berliner Bezirksnamen etwas anzufangen wissen, sogleich an den Flughafen. Er hat Berliner und deutsche Geschichte, hat Geschichte der Weltluftfahrt und des technischen Fortschritts geschrieben, und er hat die Menschen im Krieg und im Frieden bewegt.

Schon lange vor der Inbetriebnahme des Flughafens im Jahre 1923, bereits vor der Jahrhundertwende, als das Tempelhofer Feld der kaiserlichen Armee noch zu Übungen und Paraden diente, nutzten Pioniere der Luftfahrt den weiträumigen Platz für ihre Versuche. Hier experimentierten sie mit Luftschiffen und Gleitflugapparaten, und hier stellte 1909 der Amerikaner Orville Wright einen neuen Höhenweltrekord von über 160(!) Metern auf.

75 Jahre Flughafen Tempelhof sind allemal Anlaß für eine Rückschau und eine Ausstellung. Sie erzählen von der Deutschen Lufthansa, deren Heimathafen 1926 Tempelhof wurde, und sie erinnern daran, daß die ersten Überflieger des Atlantiks in West-Ost-Richtung - die Amerikaner Chamberlain und Levine - mit ihrer „Columbia“ 1927 in Berlin-Tempelhof landeten. Ein Jahr später gelang zwei Deutschen - Köhl und Hünefeld - zusammen mit dem Iren Fitzmaurice der Atlantik-Überflug von Ost nach West. Und wieder provozierte Tempelhof dadurch Schlagzeilen.

Wenn wir dieser Ausstellung den Titel „Landing on Tempelhof“ gegeben haben, dann soll dies die Funktion und Bedeutung des Flughafens besonders nach 1945 würdigen und zugleich ein Dank an die Amerikaner sein, die von Siegern des zweiten Weltkrieges zu Freunden und Beschützern der West-Berliner wurden. Die amerikanische Schutzmacht hat wohl das wichtigste Kapitel der Geschichte des Flughafens Tempelhof - des Central Airport - geschrieben. Zusammen mit den Aktivitäten der Briten und Franzosen sicherten die Amerikaner hier in Tempelhof während der sowjetischen Blockade der Jahre 1948/49 das Überleben von über zwei Millionen Menschen. Das Denkmal auf dem Platz der Luftbrücke ist deshalb nicht nur ein steinernes Monument, das an die Opfer dieses einzigartigen Luftfahrtunternehmens erinnert, sondern hat auch seinen festen Platz in den Herzen der Berliner.

Über Jahrzehnte war der Flughafen Tempelhof für viele Menschen, denen die Benutzung der Zufahrtwege zu Lande und zu Wasser von und nach Berlin durch die Kommunisten verwehrt wurde, buchstäblich das „Tor zur Welt“. Und auch andere, die sich nicht den Grenzschikanen der DDR-Diktatur auszusetzen bereit waren, starteten und landeten in Tempelhof.

Alles dies ist ein Zeugnis der Weltoffenheit des Berliner Bezirks Tempelhof, und ich wünsche allen, die die Ausstellung „Landing on Tempelhof“ besuchen, bleibende Eindrücke von einer baulichen und geschichtsträchtigen Anlage, die ihresgleichen in der Welt sucht.

Dieter Hapel

---

# Inhaltverzeichnis



## Das Tempelhofer Feld

11

Die Heeres-Luftschiffer  
Der Exerzierplatz wird verkauft



## Die Eroberung der Luft

20

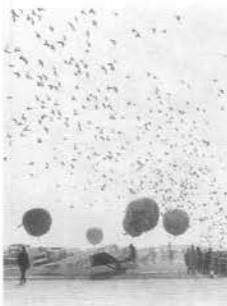
Luftfahrzeuge, leichter als Luft  
Luftfahrzeuge, schwerer als Luft  
Der erste Flughafen der Welt - Johannisthal



## Tempelhof, der neue Luftbahnhof

34

Ein Flughafen entsteht  
Der Zentralflughafen wird ausgebaut  
Die Schiebefalttoranlage an den großen  
Flugzeughallen am Zentralflughafen



## Rekorde, Rekorde

48

Die Ozeanflieger  
Erst gefeuert, dann gefeiert  
Berlin - New York - Berlin



## Von Berlin aus in die Welt

58

Anfänge und Vorläufer  
Zwei Konkurrenten - Junkers und Aero Lloyd  
Die Luft Hansa  
Das Standardflugzeug der Luft Hansa, die legendäre "Tante Ju"  
Luftverkehr im Dritten Reich

---

## Der Architekt und sein Bauwerk

74

Die Planungsphase  
Der Architekt Prof. Ernst Sagebiel  
Neue Gesichtspunkte für den Flughafenbau



## Airlift nach Tempelhof - Kleiderbügel und Luftbrücke

87

Kapitulation, Korridore und Kontrollen  
"Eine Cowboy-Operation mit einem Dummen Vogel"  
7000 Tagestonnen am "Air Force Day"  
Tonnen, Fässer und Tonnagen - Leistungsbilanzen  
Erinnerungen an Luftbrücke und Blockade-Alltag  
Bedeutungsvolle Kleinigkeiten und ein denkwürdiges Mahnmal



## Tempelhof, das Tor zur Welt

132

Besatzung - "Open House" in Tempelhof  
Abschied von einer Bastion der Freiheit  
Deutsche dürfen wieder fliegen  
Kapazitätsprobleme - Bescheidener Neuanfang  
Manager des Luftraumes  
Das größte Baudenkmal Europas



## Mit Luftpost via Tempelhof in alle Welt

147

Zentralflughafen Tempelhof im Marken- und Stempelbild



## Ausblick - Zukunft des Flughafens Tempelhof.

153

Flächennutzungsplan (FNP) - Rahmenplanung  
Neuere Überlegungen



Zeittafel	158
Literaturverzeichnis	160
Leihgeber, Abbildungsverzeichnis	161

---

# Einleitung

Mit der Eröffnung des Flughafens Tempelhof vor 75 Jahren, am 8. Oktober 1923, wurde vom damaligen Stadtbaurat für Verkehr, Dr. Leonhard Adler, der Beginn für die weiteren Flughafenbauten gelegt. 25 Jahre später, im Juni des Jahres 1948, hat General Lucius D. Clay mit seiner Initiative zur Errichtung der Luftbrücke den Flughafen Tempelhof ins Licht der Weltöffentlichkeit gestellt. Beide Persönlichkeiten, der eine Ingenieur aus Italien, der andere militärischer Organisations- und Verwaltungsfachmann aus den Vereinigten Staaten, haben durch ihr Wirken zwei wichtige Phasen des Berliner Flughafens Tempelhof auf Jahre hinaus bestimmt.

Vieles, das der Konzeption des großen, inzwischen denkmalgeschützten Sagebiel-Gebäudes zugrunde lag, war, genau betrachtet, bei den Flughafenbauten der zwanziger Jahre schon vorhanden. Vielleicht klingt es erstaunlich, daß der im Jahr 1935 begonnene Neubau zwar ein Richtfest erlebt hat, aber als Ganzes nicht offiziell eröffnet oder eingeweiht worden ist. Das geschah aus der Not der Stunde und aus dem Stand heraus, unter dem Vorzeichen der Bedrohung der Freiheit Berlins durch die sowjetische Blockade: Die Luftbrücke hat den Flughafen Tempelhof in seiner heutigen Gestalt und in einem einzigartigen Ausmaß in Betrieb genommen.

Länger als ein Jahr erfüllte nahezu ununterbrochen Motorengeräusch den Luftraum - Tag und Nacht, wochentags wie feiertags. Berliner aus allen Bezirken und jeden Alters waren es, die den Flugzeugen bei ihren Landungen und Starts auf dem Flughafen Tempelhof zuschauten. Die Versorgung einer Millionenstadt machte ein Lufttransportunternehmen von unbekanntem - und anfangs für unmöglich gehaltenem - Ausmaß notwendig.

In diesem, von Kriegszerstörungen, Strom- und Verkehrssperren geprägten Zeitraum, bezog die Luftbrückenorganisation den Bezirk entscheidend in die Verteilung der auf dem Flughafen ankommenden Güter ein. Archivforschungen und Zeitzeugeninterviews ermöglichten es, die Verteilungswege zu rekonstruieren sowie auch Probleme zu benennen.

Die Geschichte des Tempelhofer Feldes, auf dem der Flughafen gebaut wurde, reicht weit zurück. 200 Jahre war es zuerst militärischer Exerzierplatz und dann zunehmend Experimentierfläche vor dem Halleschen Tor der damaligen königlichen Residenz Berlin.

Zu Anfang dieses Jahrhunderts zogen hier erst die Ballonfahrer und Gleitsegler, danach die Zeppeline und Motorflugzeuge die Berliner Bevölkerung in ihren Bann. Die Besucherzahlen der Flugvorführungen und Flugtage in Tempelhof waren immens, die Atlantiküberquerungen gefeierte Heldentaten. Der Flughafen sollte sich schnell zum Mittelpunkt der jungen europäischen Verkehrsfliegerei entwickeln.

Der überdachte Flugsteig, konzipiert in den dreißiger Jahren als Höhepunkt damaligen baulich-technischen Standards, wird heute, im Zeitalter der Flugzeugverteilerfinger und Passagierschleusen, als Rückkehr zu einer faszinierenden Unmittelbarkeit des Reisens erlebt. Der Flughafen Tempelhof ist ein Ort, an dem der Mythos des Fliegens sich mit seiner wechselhaften Geschichte inmitten einer Millionenstadt erhalten hat.

Matthias Heisig

Zu dieser Publikation und der Ausstellung trugen viele Mitwirkende bei. Wir danken an dieser Stelle den Institutionen und privaten Leihgebern für die Bereitstellung von Dokumenten, Objekten und Fotomaterial. Ebenso bedanken wir uns bei den Mitarbeitern der Archive für ihre Hilfe wie bei den Zeitzeugen für ihre Bereitschaft zum Interview, ohne die das Kapitel der Luftbrücke in Tempelhof nicht hätte geschrieben werden können. Unser besonderer Dank für zusätzlichen Rat und Unterstützung gilt dem Alliierten Museum (Bernd von Kostka, Dr. Florian Weiß), dem Deutschen Technik Museum Berlin (Uwe Förster, Ulrich Kubisch), Helga Mellmann, Eberhard Schönknecht, Rolf Scholz und Hans-Ulrich Schulz.

M. H./M. T.

# Das Tempelhofer Feld

Welcher Stadtteil unserer Hauptstadt ist in der ganzen Welt auch annähernd so bekannt wie Tempelhof?

Staatspräsidenten, Kanzler, Minister, Industrielle, Künstler, Kaufleute, Soldaten der verschiedensten Länder, Flüchtlinge, ihnen allen ist der "Flughafen Tempelhof" ein Begriff.

Wer kennt aber schon Tempelhof selbst? Das weite Feld, über das die Flugzeuge zur großen Stadt hin leise ausrollen - oder über dessen Rollbahnen sie zum Sprung in den Himmel ansetzen; dieses weite Feld hat internationalen Ruf. Welcher Offizier, welcher Minister, Staatsmann oder Diplomat in Paris, London oder St. Petersburg oder sonst in Europa wußte nicht vor dem 1. Weltkrieg:

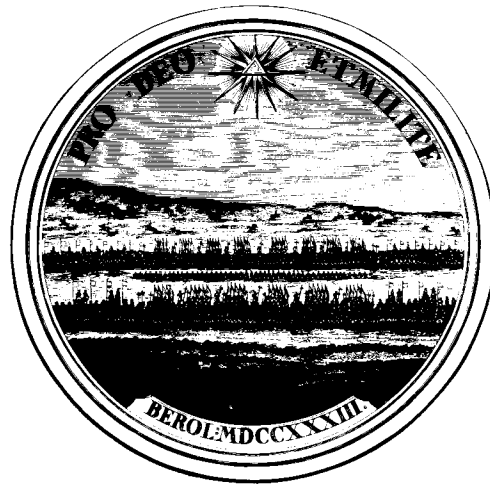
"Tempelhofer Feld" - das ist Kaiserparade, das ist Repräsentation preußisch-deutscher militärischer Macht. Ob vor 50 oder 75 oder gar vor 250 Jahren. Die Fläche hinter dem Höhenzug, der sich von Rixdorf bis nach Schöneberg hinzieht, war wohl das einzige Terrain eines Dorfes, das sich eines Weltrufes erfreute. Ursprünglich gehörte es den Tempelrittern, die es den Wenden in harten Kämpfen abgerungen, dann zum gewinnbringenden Ackerland gerodet hatten. Später kam es in den Besitz der Johanniter.

Urkundlich wurde das Tempelhofer Feld zum erstenmal am 22. Juli 1351 erwähnt, als Markgraf Ludwig der Reine an diesem Tage "to velde in dem Dorf to Tempelhove" Frieden mit den Städten Berlin und Coelln schloß.

Das Tempelhofer Feld entwickelte sich zu einem Begriff, mit dem sich für zwei Jahrhunderte Soldatenflüche und Soldatenschweiß verbinden sollten.

Friedrich Wilhelm I., der große Soldatenkönig, fand dieses dicht vor den Toren Berlins liegende Gelände bestens geeignet, um dort große Revuen, wie man die Paraden damals nannte, abzuhalten. Was jede Kompanie, jede Eskadron, jedes Regiment im einzelnen auch an militärischen Fähigkeiten erreicht haben mochte, hier sollte das Zusammenwirken in Heeresstärke geübt werden.

Die erste Revue, die zwei Wochen dauerte,



Gravur auf einer Medaille, die Friedrich Wilhelm I. anlässlich der im Juni 1733 stattfindenden Hochzeits-Revue herstellen ließ.

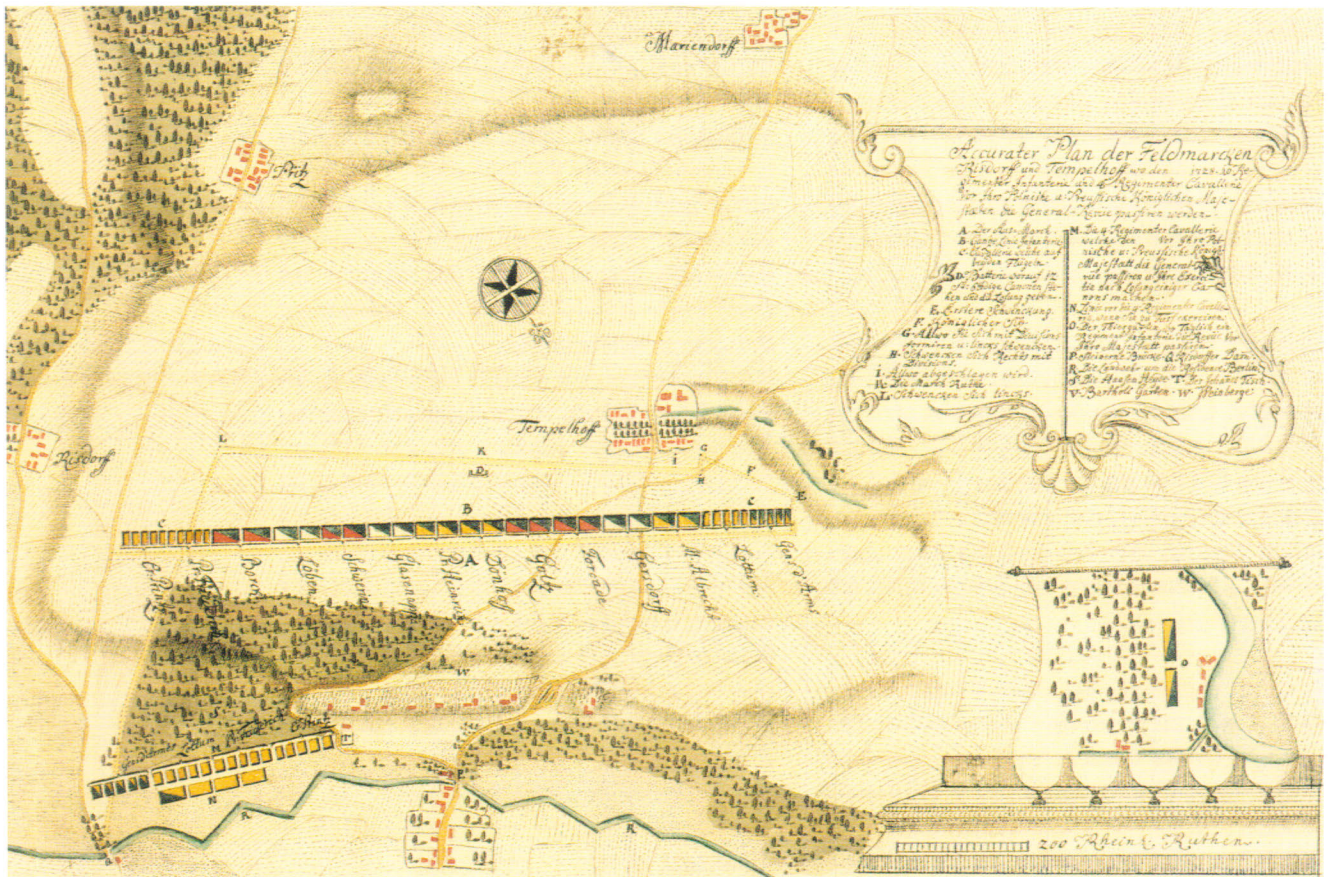
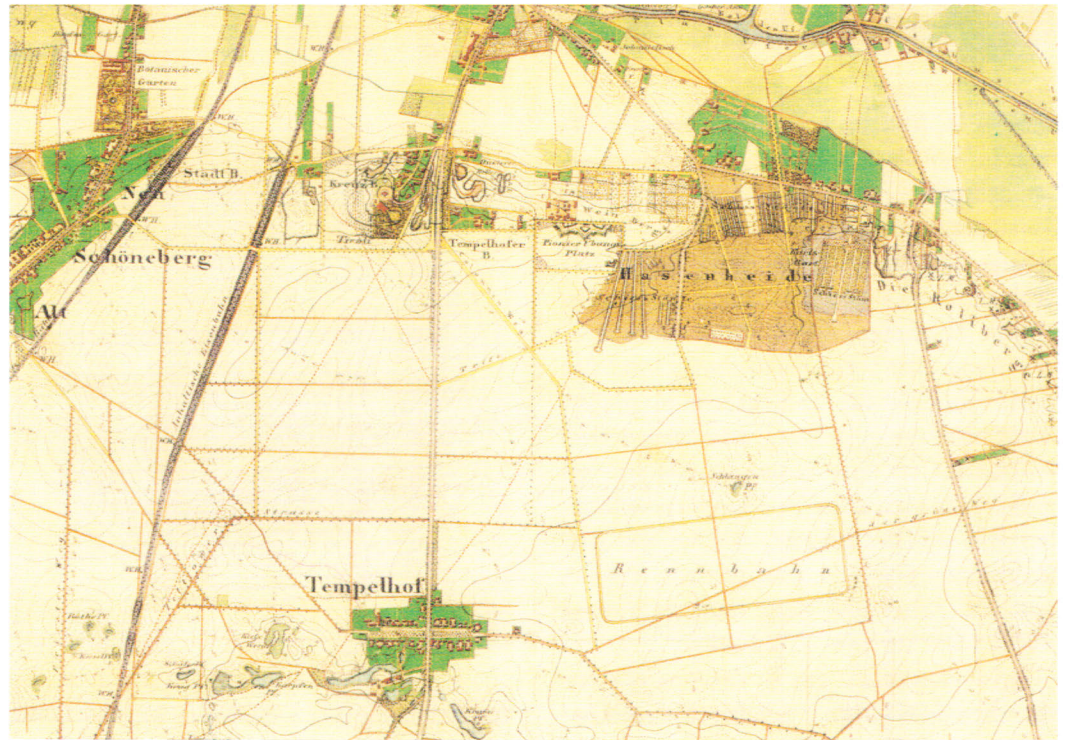
fand im Jahre 1722 statt. Am 31. Mai 1728, einem strahlenden Frühlingstage, nahmen auf dem Tempelhofer Feld zwei Monarchen eine der größten Revuen dieses Jahrhunderts ab. Neben dem Soldatenkönig saß hoch zu Roß einer der mächtigsten Herrscher seiner Zeit: August der Starke, König von Polen und Kurfürst von Sachsen. Vor ihm und seinem Gastgeber paradierten 20 Bataillone und 20 Eskadrons, insgesamt 16.000 Mann. August der Starke erwiderte hier den Besuch des Preußenkönigs vom Januar - Februar in Dresden gleichen Jahres.

Die Disposition, die Friedrich Wilhelm I. für diese Revue erließ, ist der Nachwelt überliefert worden. Sie beginnt mit den Sätzen: "Revue der Berliner Garnison bei Tempelhof im Jahre 1728 vor dem König von Polen und Kurfürst von Sachsen, August dem Starken. Auf was Art die Regimenter Cavallerie und Infanterie bey der revue auff dem rendezvous Platz auff und abzumarschieren, auch zu chargieren haben. Der Tag hierzu wird benennt werden. Des Morgens um 1 Uhr sollen die Burschen vor der Capitaine Quartier stehen, um 2 Uhr sollen sie marschieren vor ihr Commandeurs Quartier, da sich die Bataillons formiren."

Für Friedrich Wilhelm I. waren diese Paraden sehr wichtig. Sie wurden von ihm sogar im Bild festgehalten, indem er eine Medaille prä-



Ausschnitt aus dem  
Urmeßtischblatt Nr.  
1908, Tempelhof, auf-  
genommen und  
gezeichnet im Jahre  
1851 von Giese,  
Premier Lieutenant des  
21.sten Regiments.  
Maßstab 1:25.000.



Manöverplan mit dem Titel: "Accurater Plan der Feldmarken Risdorff und Tempelhoff wo den 1728 10 Regimenter Infanterie und 4 Regimenter Cavallerie vor ihre Polnische u. Preussische Königlichen Majestäten die General-Revüe passieren werden."

---

gen ließ, auf der der Aufmarsch der Kavallerie und Infanterie auf dem Tempelhofer Feld mit den Tempelhofer Bergen als Hintergrund abgebildet war.

Das Tempelhofer Feld blieb nun für die nächsten Jahre militärischer Übungsplatz. Militärrevuen alten Stils wurden durch Manöver ersetzt, die Bewegung großer Truppenverbände in immer wieder neuartigem Gelände. Die militärischen Übungen in Kompanie- oder Regimentsstärke brauchten jetzt nicht mehr so viel Terrain. Das Brachland, das durch die Drei-Felder-Wirtschaft jeweils abfiel, reichte für diese Übungen. Da aber die Garnison Berlin wuchs, wurde das Gelände längere Zeit beansprucht. Die Tempelhofer Bauern forderten immer höhere Summen für die dadurch entstandenen Flurschäden.

Es begann eine Zeit, die mit Auseinandersetzungen zwischen den Tempelhofer Bauern und dem Militärfiskus geprägt war. Die Gemeinde Tempelhof reichte gegen den Staat Klage ein und stellte den Antrag, dem Militär jegliche Benutzung der von den Bauern bewirtschafteten Feldmark zu verbieten und alle militärischen Übungen zu untersagen.

Die Bauern fühlten sich in ihrer Existenz bedroht. Schließlich behinderte die fast ununterbrochene Benutzung des Geländes durch das Militär nicht allein die Bewirtschaftung - auch die Viehtrift auf der Brache litt schwer darunter. Die Herden kamen oft hungrig von den Weiden. Schon häufig hatten die Bauern versucht, ihr Land dem Militär-Fiskus zu verkaufen. Lange hatte sich der Staat geweigert, bis er endlich 1826/27 das gesamte Areal für einen Preis von 30 - 49 Taler pro Morgen erwarb. Nach dem Kauf gehörte das Tempelhofer Feld 90 Jahre den Soldaten.

Auf einem größeren Gelände an der Schöneberger Grenze, später dann am Grünen Weg nach Rixdorf, wurden von 1835 bis 1867 alljährlich zur Zeit des großen Wollmarktes am Alexanderplatz Pferderennen veranstaltet. Veranstalter war der Verein für Pferdezucht und Pferdedressur, dessen Mitglieder später zum Union-Club nach Hoppegarten wechselten. Hier gab sich die ganze Berliner Gesellschaft ein Stelldichein, und selbst die "höchsten Herrschaften" kamen in das Dorf Tempel-

hof, um sich bei Kreideweiß das Bier und die berühmten Schinkenstullen schmecken zu lassen.

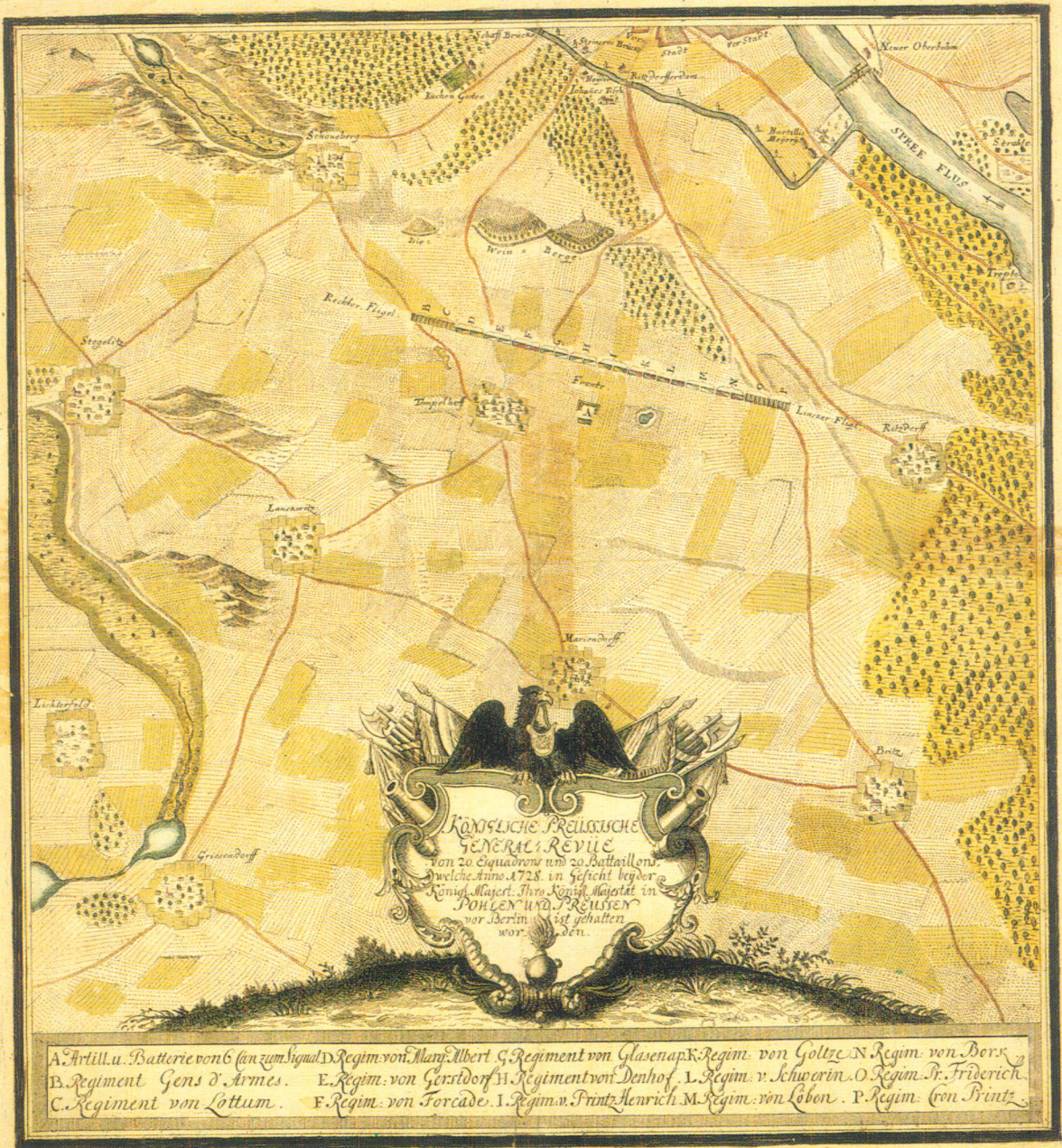
1836 bis 1838 wurde die Chaussee Berlin - Dresden, die heutige Bundesstraße 96, über Tempelhof - Mariendorf - Lichtenrade - Zossen gebaut. Sie teilte nun das Tempelhofer Feld in zwei Hälften. Am 16. Juni 1871 erlebte sie den glanzvollen Einzug der von den Berlinern stürmisch umjubelten Truppen. An diesem Tag marschierten die aus Frankreich zurückgekehrten Verbände an ihrem Kaiser, an Bismarck, Moltke und Roon vorüber. Zehntausende Menschen am Straßenrand winkten und schwenkten bunte Tücher, außer sich vor Freude und Glück über das geeinte, freie Vaterland.

Dieser Einzug eröffnete die Reihe der beliebten Frühjahrsparaden. Das war ein besonderer Tag in Berlin. Welch ein militärisches Schauspiel, wenn am frühen Morgen der Marschtritt der Soldaten durch die Straßen hallte und die Berliner Jugend, die an diesem Tage immer schulfrei hatte, zu den Klängen preußischer Märsche mit hinausmarschierte.

Das Tempelhofer Feld wurde nun auch für das Diplomatische Corps, für die Militärattachés der anderen Länder, für die Fürsten und Monarchen Europas, für den Adel und die Bevölkerung zum festen Begriff der Repräsentation.

Im Jahr 1882 sah man hier auch die "Drei-Kaiser-Parade" vor Wilhelm I., Alexander II. von Rußland und Franz Joseph von Österreich. Aus der ganzen Welt kamen Besucher, um an dem Gepränge der jungen Kaisermacht teilzunehmen. Denn daß der Kaiser mit seinen Generalen an der Spitze der Truppen ritt, das gab der Parade die größte Anziehungskraft.

Inzwischen ging die Zeit der Paraden zu Ende. Noch einmal, im Frühjahr 1914, hielt Wilhelm II., umgeben von seinen Generalen, zu Pferde unter der Paradedappel und ließ in bunter Folge die farbenprächtigen Kolonnen an sich vorüberziehen. Es war die letzte ihrer Art, und mit der Revolution von 1918 schien die große Geschichte des preußischen Exerzierplatzes abgeschlossen zu sein. Jedes Interesse für Militär und Paraden hatte sich verloren.



Königliche Preussische General Revue von 20 Esquadrons und 20 Battaillons, welche Anno 1728 in Gesicht beyder Königl. Majest: Ihre Königl. Majestät in Pohlen und Preussen vor Berlin ist gehalten worden.

[I. H. 2<sup>6</sup> No 18.]