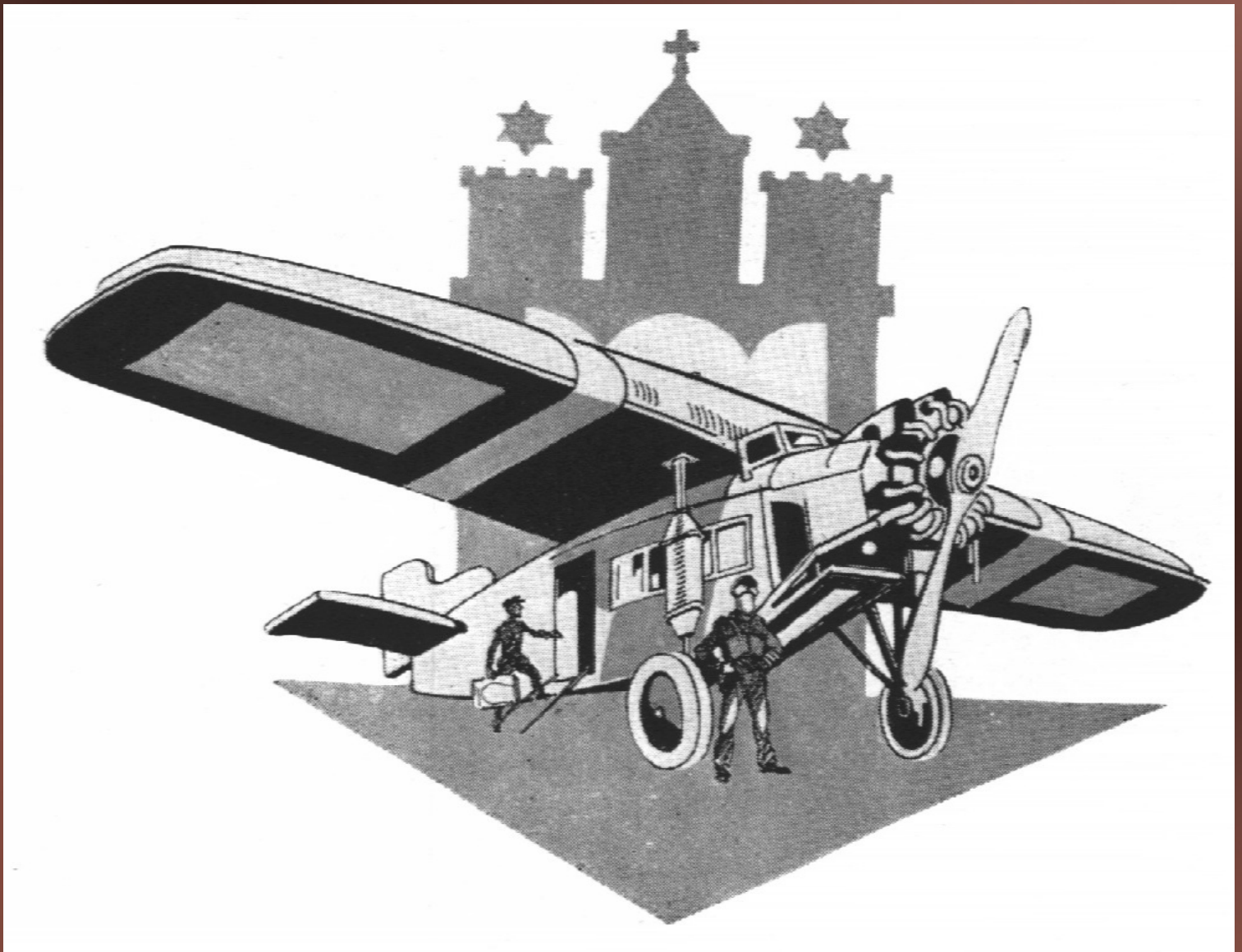


Altona im Dritten Reich

*Zur Geschichte des Flugplatzes  
Altona-Bahrenfeld*



Eine Darstellung zur Werbung für den Altonaer Flugplatz 1927

Dokumentation des Altonaer Stadtarchivs  
Wolfgang Vacano, 2010

# Zum Altonaer Flughafen in Bahrenfeld

### Zum besseren Verständnis

Was, so werden heute vor allem junge Leute erstaunt fragen: „Altona hatte einmal einen eigenen Flughafen?“ Ja, so merkwürdig das heute auch klingt, die Bürger der einst selbstständigen Stadt Altona verfügten ab **1934** einmal über einen eigenen Flugplatz! Um uns jedoch dieses bemerkenswerten Themas aus der Altonaer Stadtgeschichte aus heutiger Sicht richtig nähern zu können, müssen wir uns erst einmal in die Zeit um **1934** zurückversetzen, um diese Entwicklung nachvollziehen zu können.

Das ist nach Ansicht des Altonaer Stadtarchiv auch im Rahmen unseres Programms **„Altona und Schule“** von entscheidender Bedeutung, um zu verstehen, in welcher Form die Nazis schon in dieser Zeit das alltägliche Leben der Altonaer direkt vor Ort bestimmten und beeinflussten.

Da nur sehr wenige offizielle Druckwerke zum Thema **„Altona im Dritten Reich“** vorliegen - vor allem in heute benötigter elektronischer Form - die darüber hinaus noch in geeigneter und vor allem in ausführlicher und bewertender Form aus dieser Zeit berichten, möchten das Altonaer Stadtarchiv mit der archiveigenen Schriftenreihe für das Projekt **„Altona und Schule“** mit dieser und weiteren Dokumentationen, wie **„Das Rathaus Altona im Dritten Reich“** oder einer kritischen Betrachtung des Buches von Dr. Hans Berlage **„Altona“**, in dem im Kapitel der Eingemeindung Altonas **1937** in das Hamburgische Stadtgebiet das **„hohe Lied der Nazis gesungen wird“**, einen Beitrag zur Information über die Auswirkungen des Nationalsozialismus in Altona und seine schrecklichen Folgen leisten. Denn eine derartige Aufklärung ist auch nach mehr als fünfundsiebzig Jahren dringend erforderlich, um etwaige „Wiederholungen“ schon im Ansatz vermeiden zu können.

Wolfgang Vacano

### Altona im Luftverkehr

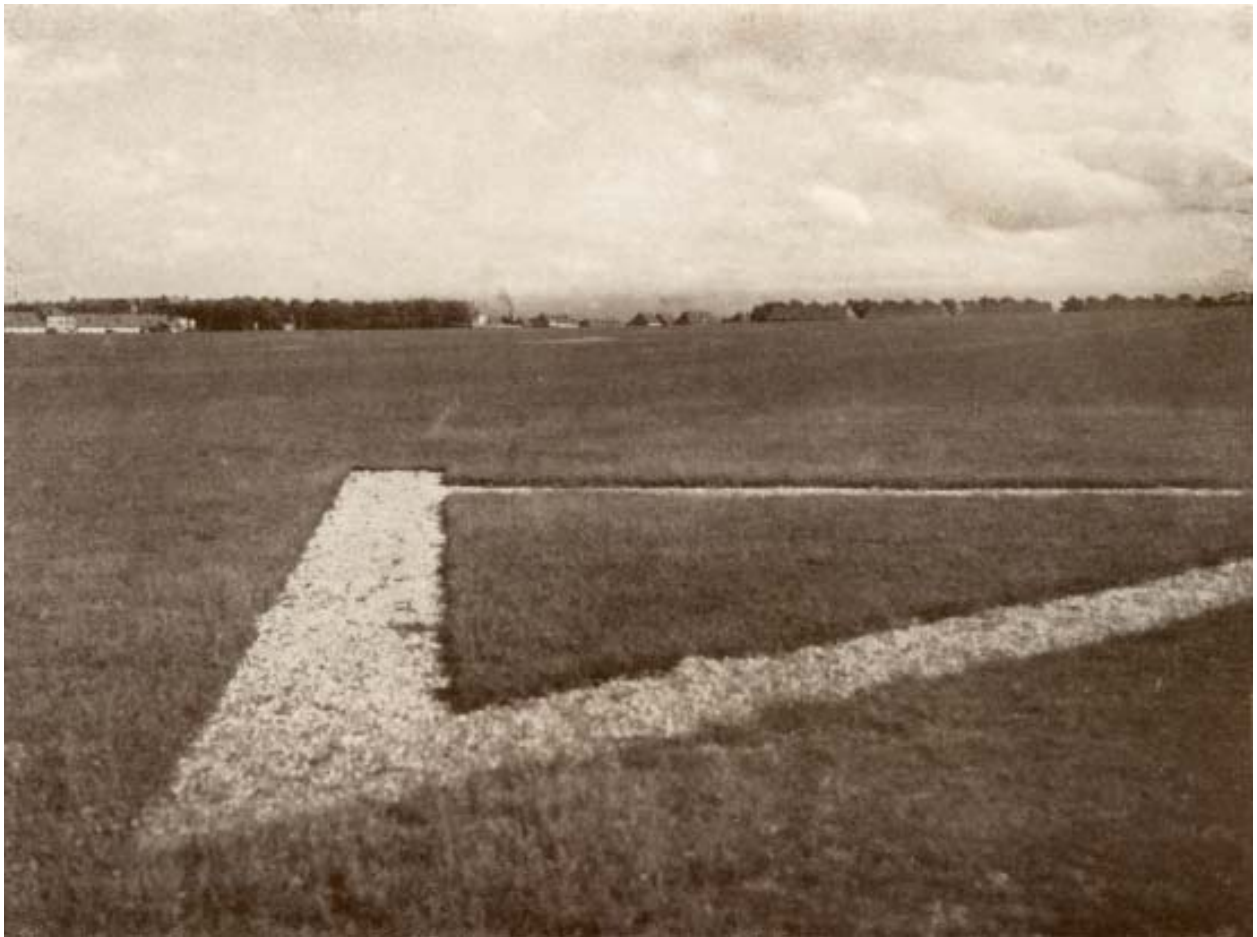
Von Senator Oelsner, Stadtoberbaurat



Diese Versalie stammt aus dem Buch **„Altona“** von 1927/8 - Seite 170

Der Altonaer Flughafen reift langsam zu seiner Zukunftsbedeutung heran. Flugzeuge, die von Osten und Westen nach Fuhlsbüttel wollen, suchen das schimmernde Band der Elbe. Es ist ein wirksamerer Wegweiser als irgendein Feuer. Oft in den letzten Jahren irrten Flugzeuge bei diesigem Wetter über dem Unterelbegebiet. Manche sind schließlich nicht weitergeflogen nach dem ihnen bestimmten Ziel, sondern sind in einer Notlandung auf dem Altonaer Flughafen niedergegangen. Das ist das beste Zeugnis für diesen Platz, den einmal Herren von den Junkers-Werken mit freundlichem Urteil für einen der besten zwischen London und Konstantinopel erklärt haben.

Der Altonaer Flughafen will kein Wettbewerbsunternehmen für Hamburg-Fuhlsbüttel sein. Es ist aber ein neuer Grundsatz, in der



### Der Flugplatz - Teilbild mit dem Buchstaben A aus dem Wort Altona

Foto: Werner Hensel, Hamburg

Nähe jedes ganz großen Flughafens einen Hilfshafen zu haben, wenn im Haupthafen ungünstige Bedingungen für Start und Landung oder sonstige Zwischenfälle eintreten.

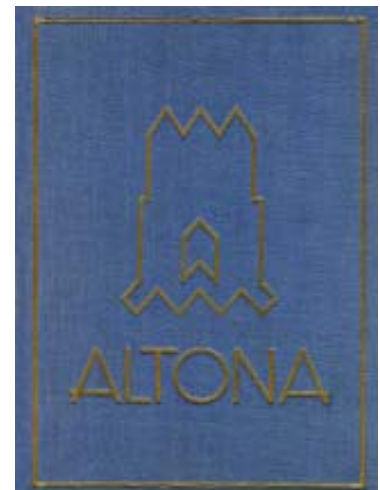
Deutschlands große Luftfahrtunternehmung, die Lufthansa, begrüßt die Entwicklung des Altonaer Flugplatzes und drängt auf seinen endgültigen Ausbau.

Das Altona-Bahrenfelder Flugplatzgelände umfasst eine Fläche von 35 Hektar, die später auf 150 Hektar vergrößert werden kann. Das größte Ausmaß wird in näherer Zukunft 0,9 km, das kleinste 0,7 km sein. Der Boden ist Sand, mit Grasnarbe bewachsen. Nur auf der Ostseite ist Industrie, die aber, wie die große Zigarettenfabrik Reemtsma A.-G. und die Schokoladenfabrik von Gartmann, ohne Rauchbelästigung arbeitet. Sonst ist der Flugplatz unmittelbar umgeben von Grünflächen ungewöhnlichen Ausmaßes, wie Volkspark, Schulgarten, Rennbahn, Zentralfriedhof und Wald- und Wiesenteilen des großen Grüngürtels. Hinter dieser Parklandschaft schließen Siedlungen und Villenkolonien an.

Nach Westen, Norden und Süden kein Schornstein, kein Rauch und Dunst! Das Gelände ist das höchste Plateau des Stadtgebiets an der Niederelbe.

Der Altonaer Flugplatz ist ein unvergleichliches

Übungsfeld für flugsportliche Zwecke. Als Flughafen wird er die Aufgabe des Ergänzungshafens zu Hamburg-Fuhlsbüttel in aller Bescheidenheit erfüllen, bis seine große Entwicklung gekommen ist. Sie ist umso sicherer, als der zukünftige Wasserflughafen - den Altona als Provisorium für die Elbstrecke der Junkers-Werke schon einmal besessen hat - in der Nähe liegen wird.



Das Buch „Altona“

*In einer Ausgabe der Altonaer Nachrichten vom 12. Januar 1934 fand sich dieser Bericht unter dem Titel:*

# Altonas bisherige Rolle in der Luftfahrt

Zu der geplanten Wiederinbetriebnahme des Altonaer Flugplatzes

Ausschnitt aus der Ausgabe der Altonaer Nachrichten 1934 mit Titelüberschrift

## Altonas bisherige Rolle in der Luftfahrt Zu der geplanten Wiederinbetriebnahme des Altonaer Flugplatzes

Oberbürgermeister Brix hat in seiner Rede im „Theater des Westens am 2. Dezember die Errichtung einer ständigen Sportfliegerschule für Altona und die Durchführung der dazu erforderlichen Bauarbeiten auf dem Altonaer Flugplatz angekündigt. Aus diesem Anlass wird hier der bisherigen Rolle unserer Stadt in der Luftfahrt gedacht.

Altonas Anteil an der Luftfahrt in früheren Jahren - mancher wird mit Recht diese Formulierung schon etwas hochtrabend finden. Man erinnert sich einiger sonn- und festtäglicher Veranstaltungen auf dem geplanten Bahrenfelder Flugplatz und möglicherweise, aber das ist schon unsicher, dass sich in grauen Zeiten einmal „irgendetwas Flugsportliches“ auf der Bahrenfelder Rennbahn ereignete. - Ist das alles? Ja, nahezu.

Altonas Rolle in der Luftfahrt war klein, war sehr bescheiden. Die Dinge, um die es sich handelt, sind an den Fingern herzuzählen; immerhin mag das geschehen. Was sich schon in den vergangenen Jahrzehnten auf dem Gebiet der Luftfahrt in unserem Stadtgebiet abspielte, das geschah in Hamburg.

Ganz früh war der Wandsbeker Exerzierplatz ein Experimentierfeld; dort flog Caspar auf seinen „Tauben“, dort standen in ängstlich gehüteten Schuppen Apparate, die sich nie in

das ihnen bestimmte Element erhoben. In Horn zeigte Hans Grade seine ersten Sprünge. Hamburg hatte später seine Luftschiffhalle, durch die Hapag und Delag wurden Zeppelin-schiffe bekannte Gäste, im Kriege war Fuhlsbüttel Basis für Marineluftkreuzer. **1913** produzierte sich Pegoud mit seinen Loopings; uns ist, als seien seitdem nicht zwanzig, sondern fünfzig Jahre vergangen...

Ein Schaufliegen auf der Bahrenfelder Trabrennbahn bezeichnet m. W. Altonas Eintritt in die Luftfahrt. Das war zu einer Zeit, in der jedenfalls die Einzelproduktion eines Piloten und die Vorführung einiger Platzrunden noch eine Sensation bedeuteten. Wann es gewesen ist, vermag ich nicht mehr zu sagen. Ich habe das Ereignis als Junge mit einem „Plankenbillet“ erlebt, und wenn mich die Erinnerung nicht täuscht, muss es sich bei dem Flieger um einen Belgier oder Franzosen gehandelt haben. Das zweite größere Ereignis, auf das in anderem Zusammenhang hier schon kürzlich hingewiesen wurde, war der Bahrenfelder Besuch des „Parseval 6“ im **November 1910**. Der „P.L. 6“ kam auf viel bewunderter Fahrt von Kiel herüber, wurde von einer großen Menschenmenge erwartet und landete unter Hilfeleistung von kräftigen „31er-Fäusten“. Der Abschluss des festlichen Tages war dann frei-

# Altonas bisherige Rolle in der Luftfahrt

## Zu der geplanten Wiederaufnahme des Altonaer Flugplatzes

Die Altonaer Luftfahrt hat in den letzten Jahren — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

Wiederholt hat man in der Altonaer Luftfahrt — namentlich nach dem Abbruch der Luftfahrt des Altonaer Flugplatzes — eine bedeutende Rolle gespielt. Man erinnert sich noch an die vielen Altonaer Flugtage, die in den letzten Jahren in der Altonaer Luftfahrt stattfanden. — Da hat sich die Luftfahrt in der Altonaer Luftfahrt.

## Der Artikel in den Altonaer Nachrichten

lich minder schön: Nachts kam ein Unwetter auf, und man entschloss sich, um schweren Schaden zu verhüten, das Gas aus der Hülle des instarren Ballons abzublenden und das Schiff abzumontieren.

Nach dem Parseval-Besuch vergingen zwei Jahre, ehe die Bahrenfelder Rennbahn, der Vorläufer des Altonaer Flugplatzes, wieder mit einer bedeutsamen Luftfahrtveranstaltung aufwarten konnte.

Das waren im Jahre 1912, vier Bahrenfelder Flugtage anlässlich des Nordmark-Rundfluges. Die Situation hatte sich inzwischen bereits wesentlich geändert. Man kannte schon größere Streckenflug-Unternehmungen. Zwar war die Bewältigung der Strecke Kiel-Altona noch immer ein „Überlandflug“, und es gab in der Folge bei den „Prinz-Heinrich-Flügen“ weiter Not- und Zwischenlandungen, die uns heute komisch anmuten wollen. Aber mit einem

Solo-Schauflug — wie wenige Jahre zuvor — hätte man kaum einen Altonaer mehr nach Bahrenfeld hinausgelockt.

Wer erinnert sich noch des jungen Fliegers Hanuschke, der auf seinem kleinen Eindecker damals Publikumsliebbling war? Er saß, ähnlich wie ein Segelflieger in einem Schulgleiter, in einem primitiven Stühlchen eben hinter dem über ihm laufenden Motor. — Wer kennt noch die Namen Krüger, Bayerlein oder Hartmann? Leutnant Krüger, den ich 1921 als Flugdienstleiter des damaligen Aero-Lloyd in Fuhlsbüttel wiedertraf, flog einen Harlan-Eindecker, der gegenüber den Maschinen Bayerleins oder Hartmanns (Wright) geradezu schnittig wirkte. Der tödliche Flug des Fliegerkönig gab leider den Nordmark-Tagen einen tragischen Abschluss. Der Unfall geschah am Sonnabend, nachdem die Veranstaltung bereits Freitag abließ, kurz vor Ende des Schaufliegens, und als das Publikum zum Teil schon den Platz verlassen hatte.

Die Bahrenfelder Rennbahn ist m. W. seither nicht mehr für den Flugport benutzt worden. Die Liste der Altonaer Luftfahrt-Daten ist damit auch fast erschöpft. — Kapitän Wilson (auch daran wurde an dieser Stelle schon erinnert) landete einmal mit seinem kleinen Freiballon auf dem Fischmarkt. Einmal oder mehrere Male hat er auch Aufstiege auf dem Gelände des früheren Lunaparks am Holstenbahnhof durchgeführt.

Die „Seeflugstation“ am Halbmondsweg — wer denkt daran? — war von vorn herein aussichtslose Idee der Nachkriegszeit, eine Anlage, für die kein Bedürfnis bestand und die, wäre ein Bedürfnis vorhanden gewesen, auch den dann zu stellenden Anforderungen kaum genügt haben könnte.

Abgesehen von gelegentlichen Zwischenlandungen auf dem Bahrenfelder Flugplatz, vorgenommen von Sport- oder Verkehrsflugzeugen, welche sich verfliegen hatten oder wegen Nebels über Fuhlsbüttel den Hamburger Flughafen nicht erreichen konnten, bleiben nur noch die eingangs erwähnten Kunst- und Rundflugveranstaltungen jüngerer Zeit, die zumeist von Hamburger Piloten und Maschinen bestritten wurden, vom Fliegerhorst Nordmark, bzw. Petersens Luftfahrtgesellschaft. Nach dem Willen der neuen Stadtverwaltung

soll nun neues Leben auf dem Altonaer Flugplatz entstehen. Der Oberbürgermeister sprach vom Bau einer Halle, von Inanspruchnahme einer der alten Kasernen und der Errichtung einer ständigen Sportfliegerschule. Das sind Vorhaben, die allgemein begrüßt werden dürfen.

Hier wurde von der bisherigen Rolle unserer Stadt in der Luftfahrt gesprochen. Zwei Na-

men mögen in diesem Zusammenhang noch erwähnt sein: die unseres Fallschirmspringers Bähr und des Piloten Piper, der seinerzeit die Landung auf Trischen unternahm.

Sollte einer der Leser wesentliche Ergänzungen zum Thema bringen können, so bitten wir, sie an uns gelangen zu lassen.

H..s

## *Eröffnung des neuen Flughafens Altona*

### **Zum besseren Verständnis:**

(WV) **1934** Hitler war gerade vor einem Jahr durch **Reichstagswahlen** an die Macht gekommen und Altona, das - zuvor als sozialistisch „verrufenen“ war, bekam dadurch nun auch einen nationalsozialistischen Oberbürgermeister (Brix) und einen nationalsozialistisch gleichgeschalteten Magistrat, wenn auch durch eigene Wahl!

Aus heutiger Sicht scheint es nachvollziehbar zu sein, dass die gerade an die Macht gelangten Nazis jede sich bietende Gelegenheit nutzten, um für ihr Staatssystem auch direkt im Stadtgebiet zu werben, um es auszubauen und stärken zu können. Dabei wurde stets auf die Außenwirkung größerer Ereignisse Wert gelegt.

Da kam ihnen in Altona natürlich eine solche aufsehenerregende „**Werbeveranstaltung**“ - wie eine **Flughafeneröffnung** - gerade recht!

Am Beispiel der Schilderung des Ablaufs der Ereignisse und Umstände der Großveranstaltung soll gezeigt werden, wie die Nationalsozialisten (Nazis) bereits „kurz“ nach der Machtübernahme ihre Möglichkeiten - direkt vor Ort in Altona - nachhaltig zur Stärkung ihrer Macht und deren Erhalt nutzten.

In der (auch in Altona) von den Nazis in ihrem Sinne „**gleichgeschaltete**“ Presse hatte man sich im Vorfeld der Großveranstaltung abfällig darüber geäußert, dass man es zu Zeiten des alten Systems (der Weimarer Republik) nicht zuwege gebracht hatte, trotz einiger nicht besonders gelungenen Versuche, auf dem freien Gelände an der Luruper Chaussee einen richtigen Flughafen zu errichten.

Statt dessen jubelte man darüber, dass es innerhalb eines Jahres gelungen war, „was ehemals zu schwer schien“. Denn durch den Einsatz vieler Arbeitsloser aus der Stadt Altona war es gelungen, ein für einen Flugplatz erforderliches ebenes Gelände zu schaffen. Zugleich wurde eine große Flugzeughalle errichtet, die den neuesten technischen Errungenschaften entsprechen sollte und Platz für viele Flugzeuge hatte.

Um möglichst vielen „**Volksgenossen**“ (umgangssprachlich alle Bürger) den Besuch dieses sensationserheischenden flugsportlichen Erlebnisses auf dem neuen Flughafen zu ermöglichen, wurden durch die Nazi-Organisationen „**NS. Hago**“ (Handelsorganisation) und die „**PO**“ (Parteiorganisation) in Altona Gutscheine ausgegeben, die zu einem verbilligten Eintritt der Veranstaltung berechtigten. Für die Schüler in den Altonaer Schulen wurden „Kinderfreikarten“ verteilt. Allgemein wurden alle, die noch keinen Gutschein hatten, aufgefordert, sich entweder solche in einem der NS. Hago angeschlossenen Geschäfte zu besorgen oder bei seinem „**Blockwart**“, den später berichtigten Luftschutzverantwortlichen.

An diesem Beispiel ist bereits recht gut zu erkennen, die das NS-Regime seine selbst und neu geschaffenen „**Machtstrukturen**“ zu nutzen wusste!

### **Zur Veranstaltung:**

Am Sonntag, dem **15. Juli 1934** fand die Eröffnung des neuen Flughafen Altona in Bahrenfeld, an der Luruper Chaussee statt. (Auf dem Grundstück, wo 2010 das „DESY“ seine elektronischen Forschungen betreibt!)

Weil sich niemand ein solches Erlebnis, wie das des ersten „**Altonaer Flugtages**“, entgehen lassen wollten, strömten die Altonaer in großen Massen auf das Fluggelände in Bahrenfeld.

Viele Tausend Flugbegeisterte waren, trotz großer Hitze, mit Autobussen und Bahnen angereist. Dazu war u.a. der Betrieb der Straßenbahnlinien 12 und 31 wesentlich verstärkt worden. Es gab sogar ein vom Polizeipräsidenten Hinkler begleitetes Programm, welches eine Regelung beinhaltete, die die zügige An- und Abfahrt gewährleisten sollte. Darin sind Straßennamen enthalten, die es 2010 schon seit mehr als sechzig Jahren nicht mehr gibt.

Es verstand sich von selbst dass die Häuser zur Feier des Tages (wie angeordnet!) mit NS-Flaggen geschmückt worden waren. Unter der Leitung des Musikführers Boß veranstaltete der Musikzug der **Flieger-Landesgruppe Nordmark** zur Einstimmung ein Konzert.

Insgesamt fünfundzwanzig Flugzeuge standen anfangs bereit, um zum ersten Male über dem neuen Flugplatz ihre Flugeigenschaften und Möglichkeiten vorführen zu können.

### **Die offizielle Eröffnungsfeier:**

Zur Eröffnung waren auch Oberbürgermeister Brix, die Ratsherren und der Polizeipräsident (für Altona und Wandsbek!) Hinkler erschienen.

Zur Eröffnung spricht der Stadtrat Schmidt die einleitenden Worte und übergab dann das Wort weiter an **Oberbürgermeister Brix**. Der sprach der Städtischen Bauverwaltung, vor allem aber und besonders den vielen Wohlfahrtsempfängern, die „freudvoll der Arbeit dienen“, seinen Dank aus. Danach folgte - die für ihn notwendige - nationalsozialistische Bewertung dieser Einweihung des Flugplatzes.

### **In den Altonaer Nachrichten vom 15. Juli 1934 heißt es u. a. darüber:**

„Von heute ab wird dieser Platz nicht mehr verödet daliegen, sondern wieder seiner hohen Bestimmung zugeführt sein. Junge Menschen werden auf diesem Platz wirken, nur von dem einen Gedanken, Wunsch und Willen beseelt, mitzuhelfen an dem Wiederaufbau der Nation und damit dem Führer treu zur Seite zu stehen. Was in den Kräften der Stadt steht, das entstandene Werk zu vollenden, soll auch in Zukunft geschehen. Wir werden es ausbauen und ausgestalten, so dass alle immer nur Freude

daran haben werden. Ich glaube, im Namen der ganzen Bevölkerung zu sprechen, wenn ich sage, dass wir froh sind, dass der Flughafen nach Altona gekommen ist.

Darum danke ich dem Kommandanten der Flieger-Landesgruppe III, Nordmark, von Bülow, dass er seine ganze Kraft einsetzte, dass die Flieger-Formation nach Altona gekommen ist.“

Danach übergab Brix, wie er sagte - im Auftrage der Stadt - mit einem obligaten „Heil Hit-

ler“ den Schlüssel für den Flugplatz und wünschte, dass alles, was Sie möchten, im Sinne des Führers und zum Wohl des Volkes in Erfüllung gehen möge.

Dabei erfolgte auch die **Übergabe des Hallenschlüssels** an den Oberbürgermeister Altonas Brix und stellte gleichzeitig die neuen Fluganlagen dem „**Deutschen Flugsport**“ zur Verfügung!



**Altonas Oberbürgermeister Emil Brix (oben) übergibt den Hallenschlüssel an den Fliegerkommandanten von Bülow**

Quelle: Altonaer Nachrichten

*Der Fliegerkommandant von Bülow begann seine Rede mit den Worten:*

„Deutsche Volksgenossen und Volksgenossinnen! Meine Fliegerkameraden! Und überbrachte danach die Grüße des Reichsluftfahrtministers Hermann Göring, der selbst ein berühmter Kampfflieger im 1. Weltkrieg war, der durch Regierungsgeschäfte an einer Teilnahme verhindert war und die Grüße des Präsidenten des Deutschen Luftsport-

verbandes, Flieger-Kommodore Loerzer, der wegen einer Krankheit nicht kommen konnte.

Im Anschluss an die offiziellen Reden kamen Segelflugzeuge zum Einsatz, die über den Köpfen der etwa dreißigtausend Zuschauer ruhig ihren Bahnen zogen. Bei einem lustigen „Ballonrammen“ brachten schnelle Flugzeuge bunte Luftballons zum Platzen und im weiteren Verlauf wurden Fallschirmsprünge gezeigt und bunte Papierschlangen abgeworfen.

Denn für die nach „Größe“ strebenden Nazis war klar, dass zu einer solchen Veranstaltung auch ein sehr gutes und vor allem **werbewirksames** Flugprogramm gehörte. Da alle bisher durchgeführten „Flugtage“ unter der Leitung des **Deutschen Luftsport-Verbandes** standen und im Sinne des Luftsports veranstaltet wurden, war deshalb eine Selbstverständlichkeit. Zumal sich einige Tage zuvor eine **Flieger-Ortsgruppe Altona** gegründet hatte, die so gleich in den Deutschen Luftsport-Verband eingegliedert wurde. Keinesfalls sollte diese Veranstaltung denen des Hamburger Flughafens nicht nachstehen.

*Deshalb veranstaltete man im Anschluss den offiziellen Festakt das zuvor groß angekündigte Flugprogramm, wie man es in Altona noch nie erlebt hatte:*

### **Eine N.S Flugschau in Altona - bei der Ernst Udet über Altona flog!**

Denn als besonderen Höhepunkt für die aufsehenerregende Einweihungsfeier hatten die NS-Verantwortlichen den im 1. Weltkrieg legendär und beliebt gewordenen Kampfflieger und Flugartisten **Ernst Udet** mit seinem **750-PS-Akrobatik-Flugzeug** zu einer Flugschau eingeladen. Mit dabei waren auch so bekannte Leute aus dem Luftsport, wie Kunstflieger Kropf, der bekannte Segelflieger Peter Riedel, der mit einem sog. „Rhön-Bussard“ flog, aber auch die Hamburger Segel- und Kunstflieger Huth und Schahak.

### **Über den Flieger Ernst Udet:**

**1896** - Geb. 26. April in Frankfurt  
Er war ein charismatischer Kunstflieger und im Ersten Weltkrieg mit 62 Abschüssen sehr erfolgreich.

**1920** - heiratete er seine Frau Eleanor.

**1935** - arbeitete er im Nazi-Luftfahrtsministerium.

**1941** nahm sich Udet das Leben, weil er mit der Kriegsführung im Osten nicht einverstanden war und Probleme mit Göring hatte.

### **Flieger Ernst Udet in der Uniform der Reichswehr**

Quelle: Google



Angekündigt von Karl Peters startete Ernst Udet, der damals sogar halsbrecherisch mutig unter Brücken hindurch geflogen war, seine Flugschau. Die Zuschauer klatschten begeistert Beifall.

In der Pause führte ein Verkehrsflugzeug Rundflüge über das Veranstaltungsgelände und seine Umgebung für Flugbegeisterte durch.

### **Nachbetrachtung**

Trotz der großen Reden am Einweihungstage und den damit verbundenen Hoffnungen, blieb eine positive Weiterentwicklung des Flugplatzes in Bahrenfeld aus, wie auch bei anderen Altonaer Großprojekten der Nazis, die später mehr oder weniger im Ansatz stecken geblieben waren, weil sich u.a. die schrecklichen Ereignisse des Zweiten Weltkrieges hinzu gesellt hatten. Was hatte man nicht alles für Altona (das spätere eigentliche „Tor zur Welt“ der Nazis) geplant?

Denken wir nur einmal exemplarisch an die Altonaer Hochbrücke und die geplante Bebauung des Altonaer Elbufers! Denn das dafür erforderlich gewordene Geld floss nun überwiegend in die Rüstungsindustrie.

Nach dem Kriege diente das nun wieder frei gewordene Flughafengelände als willkommener Parkplatz für die Besucher des ehemaligen „Volksparkstadions“, dass immer wieder – je nach dem wer gerade als Sponsor den HSV unterstützt – seinen Namen trägt.

Vor vielen Jahren wurde ein Teil des Parkplatzes einer neuen Nutzung zugeführt, damit man dort das moderne „Desy“ (Deutsches Elektronensynchrotron) errichten konnte. Der Rest der Fläche ist wie bisher auch 2010 als Parkplatz ausgewiesen.

Wolfgang Vacano



**Stadtplanausschnitt 2010 mit der  
ehemaligen Fläche des Flugplatzes**

**Dieses Schriftwerk wurde im Rahmen des Projekts „Altona und Schule“  
erstellt, damit Lehrer, Eltern und Schüler die Möglichkeit erhalten, alte oder  
aus heutiger Sicht neu bewertete Altona-Geschichte kennen zu lernen.**



## **Impressum**

**Altonaer Stadtarchiv e. V.  
Leitung: Wolfgang Vacano  
Struenseestraße 32 c • 22767 Hamburg  
Tel.: 040-50 74 72 24  
Mail: [kontakt@altonaer-stadtarchiv.de](mailto:kontakt@altonaer-stadtarchiv.de)  
[www.altonaer-stadtarchiv.de](http://www.altonaer-stadtarchiv.de)**