

WILHELM GRABE

## Von der Geschwaderschule zum Fliegerhorst

Der Flughafen Paderborn-Mönkeloh 1916–1945

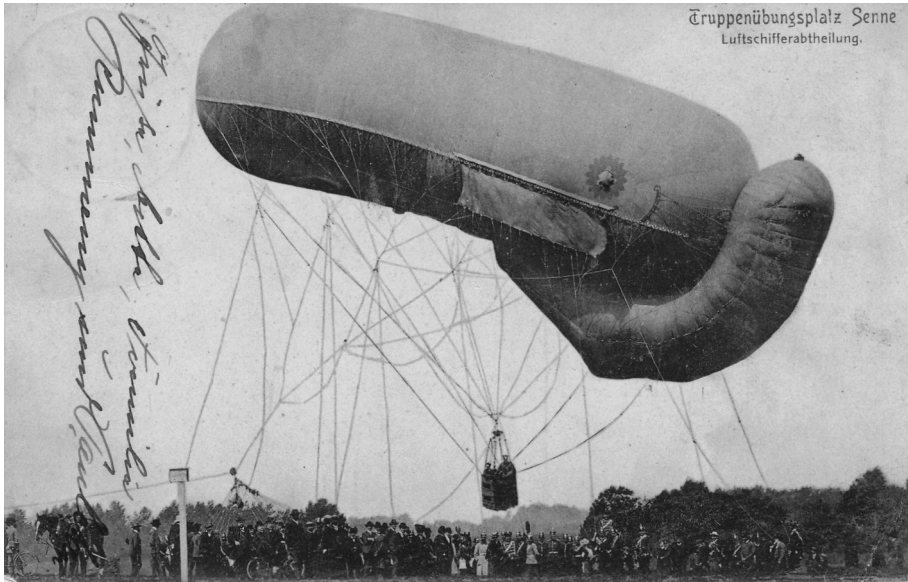
*Flugversuche: Die Anfänge der Fliegerei im Paderborner Land*

Der uralte Traum vom Fliegen begann im Verlauf des 19. Jahrhunderts reale Formen anzunehmen. Die letzte Etappe auf dem Weg in die Lüfte war allerdings holprig und von Rückschlägen begleitet. Die Entwicklung nach 1900 ist dann aber von einer ungeheuren Dynamik und Rasanz gekennzeichnet. Innerhalb kürzester Zeit gelang der Sprung von der technischen Innovation zur militärischen und kommerziellen Verwertung. Die Geschichte der Luftfahrt zwischen Rhein und Weser mit ihren technischen, verkehrspolitischen oder ökonomischen Facetten ist bislang aber nicht hinreichend erforscht.<sup>1</sup> Paderborn ist ganz ohne Zweifel einer der „Ausgangspunkte westfälischer Fliegerei“<sup>2</sup>; noch vor Bielefeld, wo im Som-

1 Die Literatur zu den Anfängen der Luftfahrt in Westfalen ist überschaubar: Günther *Rhiemeier*, Aus der Geschichte der Luftfahrt und des Luftsports in Lemgo, in: Lemgoer Hefte 3/1996, S. 6–14; Herbert *Dallmeier*, Illustrierte Geschichte des Exerzier- und Flugplatzes Minden-Minderheide, Minden 1998; Klaus *Prange*, Tollkühn am Himmel von Münster. Ballonfahren und Fliegerei von den Anfängen bis 1933, in: Jahrbuch Westfalen 2000, S. 26–49; Karl-Peter *Ellerbrock* (Hrsg.), Horizonte. Zur Wirtschafts- und Kulturgeschichte des westfälischen Luftverkehrs. Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Flughafen Dortmund GmbH, Essen 2001; Manfred *Walz*, Die Stadt, der Flugplatz, die Planung und die Bewohner, in: Beiträge zur Geschichte Dortmunds und der Grafschaft Mark 92/93 (2001/2002), S. 221–272; Guido *Rißmann-Ottow*, Glück ab! Frühe Luftfahrt im Revier, Essen 2002; Rolf *Blank*, Der Traum vom Flughafen Hagen, <http://www.historisches-centrum.de/einblicke/02/200211.html> (Zugriff: 2. 5. 2013); Dieter *Klose* / Hansjörg *Riechert* (Hrsg.), IkarusMaschinen. Luftfahrt in Ostwestfalen-Lippe, Detmold 2006; Axel *Metz*, Die Bocholter Luftfahrt am Vorabend des Ersten Weltkriegs, in: Unser Bocholt 62 (2011), H. 3, S. 30–36. Ferner: Hans-Gerd *Rabe*, Geschichte des Osnabrücker Flugwesens, Sportfliegerei und Verkehrsflug 1911–1939, in: Osnabrücker Mitteilungen 76 (1969), S. 99–176.

Der vorliegende Beitrag ist eine überarbeitete und erweiterte Fassung eines 2006 publizierten Aufsatzes für einen Sammelband zur Geschichte der Luftfahrt in Ostwestfalen-Lippe. Vgl. Wilhelm *Grabe*, Geschwaderschule – Hilfslandeplatz – Fliegerhorst: Flugplatz Paderborn-Mönkeloh 1916–1946, in: *Klose/Riechert*, IkarusMaschinen, S. 206–228.

2 Rudolf *Kiepke*, Paderborner Flugpioniere. Aus der demnächst erscheinenden Chronik des Paderborner Fliegerhorstes, in: Westfälisches Volksblatt (fortan: WV) v. 12. 9. 1942. Zur Geschichte der Fliegerei in Paderborn insgesamt: ders., Paderborner als Pioniere der Fliegerei, in: Die Warte 10 (1942), H. 2, S. 16–17; ders., Die Aeroplan-Halle bei Bad Lippspringe. Der Kinderschuß der Paderborner Fliegerei, in: Die Warte 18 (1957), S. 84–85; Das Flugzeug ging zu Bruch. Ein Leserbrief, in: Die Warte 18 (1957), S. 119; Rolf-Dietrich *Müller*, Paderborn Standort der Fliegertruppe, in: Die Warte H. 46/1985, S. 31–34; Hans Walter *Wichert*, Auf den Spuren des früheren Paderborner Flugplatzes am Industriegebiet Mönkeloh, in: Die Warte H. 81/1984, S. 26–28; André *Mühlhausen*, Fliegerhorst Mönkeloh, in: Marc *Locker* / Regina *Prill* / Eva-Maria *Kühnel* / Melanie *Knaup* / Carsten *Schulte* (Hrsg.), Als die Bomben fielen ... Beiträge zum Luftkrieg in Paderborn 1939–1945, Köln 1998, S. 120–124; Wilhelm *Grabe*, Der Flughafen Paderborn-Mönkeloh 1916–1945, in: Die Warte H. 130/2006, S. 14–18; ders., Der Flughafen Paderborn-Mönkeloh 1916–1945, in: Michael *Weber* (Hrsg.), Flugansichten aus dem Kreis Paderborn. Luftbildfotografien aus 100 Jahren, Borcheln 2006, S. 246–247; Henner *Schmude*, Militärgeschichte des Paderborner Landes, Paderborn 2009, S. 154–156. Ferner: Luftpark/Fliegerhorst Paderborn, in: Jürgen *Dotz* / Andreas *Gilsbach* / Heinz-Peter *Gumprich*, Hinweise für die einzelfallbezogene Erfassung von Verdachtsflächen rüstungs- und kriegsbedingter Altlasten, Düsseldorf 1994, S. 223–267. Außerdem: <http://www.croolf.de/fliegerhorst/> (Zugriff: 2. 5. 2013).



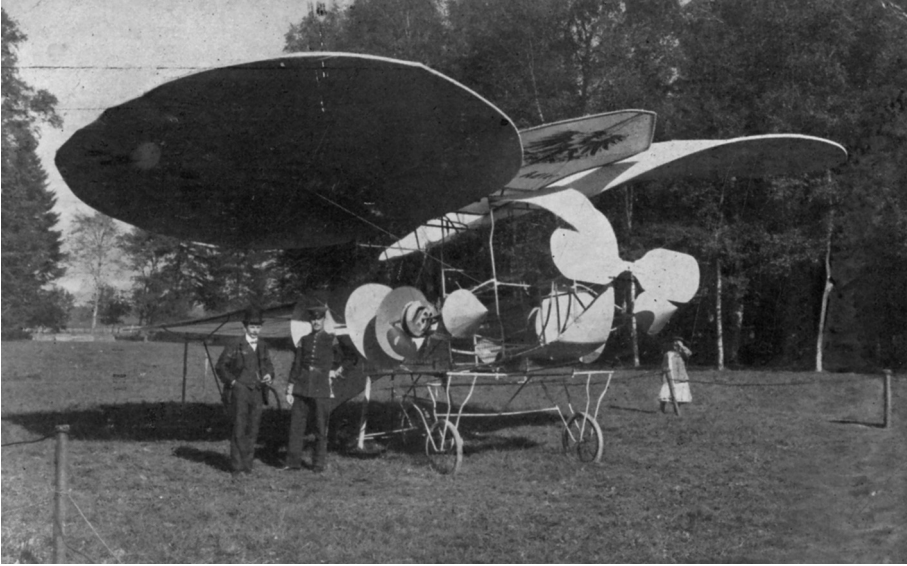
*Abb. 1: Erprobung der Einsatzmöglichkeiten von Fesselballons durch die Luftschifferabteilung des preußischen Heeres in der Senne im Sommer 1904. (Foto: Kreisarchiv Paderborn)*

mer 1909 auf dem Brackfelder Exerzierplatz erstmals ein Flugapparat aufgestiegen war, Münster, wo auf dem Übungsgelände Loddenheide 1910 erste Testflüge stattfanden, Minden, wo im gleichen Jahr auf dem Exerzierplatz Minderheide Flugversuche durchgeführt wurden, Dortmund, wo 1911 in Fredenbaum das erste Flugfeld eröffnet wurde, Greven, wo ebenfalls 1911 auf der Hüttruper Heide Versuchsflüge unternommen wurden, oder Wanne-Herten und Gelsenkirchen-Rotthausen, wo man 1912 mit dem Flugbetrieb begann.

Im Sommer 1904 erprobte die Luftschifferabteilung des preußischen Heeres auf dem Truppenübungsplatz Sennelager die Verwendungsmöglichkeiten von Fesselballons für Beobachtungs- und Nachrichten Zwecke. Bei dem nördlich von Bad Lippspringe gelegenen Areal handelte es sich um eine große ebene Heidefläche, die ursprünglich als Kavallerieübungsplatz genutzt wurde. Dieses Datum und diese Örtlichkeit stehen gewissermaßen für den Beginn der Fliegerei im Raum Paderborn.<sup>3</sup> Übrigens kann das Paderborner Land sogar mit einem tragi(komi)schen „Ikarus“ aufwarten: Wenige Jahre vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs scheiterte der „Flugzeugkonstrukteur“ Stephan Humann in Westenholz bei Delbrück bei einer öffentlichen Vorführung seines Flugapparates.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Vgl. Walter Göbel, Der Flugplatz Bad Lippspringe, in: Uwe Piesczek (Hrsg.), Truppenübungsplatz Senne. Zeitzeuge einer hundertjährigen Militärgeschichte. Chronik, Bilder, Dokumente, Paderborn 1992, S. 511–542, hier S. 511.

<sup>4</sup> Stephan Humann wurde 1869 als Sohn eines Landwirts in Delbrück-Westenholz geboren, er starb 1955 in einem Delbrücker Altersheim. Vgl. Größ Gott – Der alte Flieger Humann, in: Freie Presse v.



*Abb. 2: Der von Karl Vogt und Johannes Stockhausen konstruierte „Adler“ auf dem Schützenplatz Paderborn, 1909 (Foto: Die Warte)*

Bereits vor Kriegsbeginn begannen Paderborner „Versuchsaviatiker“ mit der Konstruktion und dem Bau von Flugmaschinen. Im Juli 1909 stellte der Maschinenschlosser Karl Vogt im Schaufenster des Fotografen Hermann Köppelmann am Westerntor eine fotografische Wiedergabe eines Flugmodells aus. Gemeinsam mit dem gelernten Möbelpolsterer und Dekorateur Johannes Stockhausen konstruierte Vogt die Flugmaschine „Adler“, die im Oktober 1909 erstmals öffentlich auf dem Paderborner Schützenplatz ausgestellt wurde und eigentlich Anfang 1910 mit Genehmigung der Militärverwaltung auf dem Truppenübungsplatz Senne erste Versuchsflüge absolvieren sollte. Der Tüftler Vogt konstruierte zwar 1910 und 1911 weitere Flugmaschinen,<sup>5</sup> zur treibenden Kraft der weiteren Entwicklung in der Vorkriegszeit avancierte indes Stockhausen, der bereits im April 1910 einen neuen Flugapparat fertig gestellt hatte. Dabei suchte Stockhausen ganz bewusst die Nähe zum Militärstandort Sennelager.<sup>6</sup> Anfangs übten er und seine Mitarbeiter auf dem Paradeplatz Dörenkamp in der Senne, siedelten wenig später aber

3. 10. 1953; *Dr.*, Nach dem ersten Weltraumstart: Das Abenteuer des Stephan Humann, in: *Freie Presse* v. 14. 4. 1961; Rudolf *Kiepeke*, Der Delbrücker Ikarus. Ein Flugversuch mit unzulänglichen Mitteln, in: *Die Warte* 23 (1962), S. 153.

5 *WV* v. 9. 4. 1910, 9. 9. 1910, 24. 6. 1911, 12. 8. 1911.

6 Zur Geschichte des Truppenübungsplatzes Senne: Uwe *Piesczek* (Hrsg.), *Truppenübungsplatz* (wie Anm. 3). Zum Folgenden: *WV* v. 29. 4. 1910, 18. 2. 1912. Zu den Anfängen des Flugplatzes Bad Lipp-springe kurz: Walter *Göbel* (wie Anm. 3), S. 511f.; ders., Der Traum von Fliegerschule, Flughafen und Flugzeugfabrik, in: *Schlänger Bote* H. 202/1998, S. 1–4; Hermann *Niebuhr*, Flugplatz Lipp-springe, in: *Klose/Riechert*, *IkarusMaschinen* (wie Anm. 1), S. 98–103. Zu Stockhausen: <http://www.croolf.de/fliegerhorst/index.php?s=Lebenslauf&ses=2baf18688f.971da38296eefaa8f.0f.777> (Zugriff: 5. 2. 2013).

zum besagten Kavallerieübungsplatz bei Lippspringe über. Am Rande dieses Platzes hatte Stockhausen im Frühjahr 1910 eine „Aeroplan-Halle“ und eine Reparaturwerkstatt errichtet. Zwischenspiel blieb das Engagement des Holzmindener Flugzeugfabrikanten Fritz Ulrich, der im März 1910 ebenfalls auf dem Truppenübungsplatz in der Senne mit der Montage von Flugapparaten begann. Sein Testpilot, der „bekannte Sportsmann und Flugtechniker (sic!)“ Cornelius Hintner und dessen Schüler Joseph Hoos, begannen umgehend mit Flugversuchen, die jedoch bereits im Juli nach einem Absturz eingestellt werden mussten.<sup>7</sup>

Ein wichtiges Vehikel zur Popularisierung der Fliegerei waren Schauflugveranstaltungen. Im August 1910 erkundigte sich ein Berliner Unternehmen beim Magistrat der Stadt Paderborn, ob Interesse an einem „Monoplan-Flugtag“ bestünde. In Paderborn wurde aber vor dem Ersten Weltkrieg keine Flugschau durchgeführt, obwohl der Stadtverwaltung zahlreiche, allerdings „wegen des erheblichen Risikos“<sup>8</sup> ausnahmslos abschlägig beschiedene Anfragen zugingen. Ein für den Mai 1911 in Lippspringe geplantes Schaufliegen mit dem Osnabrücker Flugpionier Gustav Tweer kam ebenfalls nicht zustande, da man versäumt hatte, rechtzeitig die behördliche Genehmigung zur Absprungung der Zuwegung einzuholen. Im Sommer 1911 verpflichtete Stockhausen dann den jungen Piloten Bruno Werntgen aus Köln für ein Schaufliegen auf dem Flugplatz in Bad Lippspringe. Der 13. August 1911 war ein „Markstein“ in der Geschichte der Luftschiffahrt in Ostwestfalen: Etwa 10 000 Menschen sollen den Flugvorführungen beigewohnt haben.<sup>9</sup>

Im Februar 1912 trat Stockhausen mit der Überlegung an die Öffentlichkeit, auf dem Gelände des Truppenübungsplatzes Senne ein flugtechnisches Unternehmen zu begründen. Man sei gewillt, so hieß es in einem Prospekt, „die Sache auf einer breiten Basis aufzubauen. Um möglichst schnell den Betrieb aufnehmen zu können, hat man auf Anraten beschlossen, Anteilscheine auszugeben ... Zweck der zu gründenden Gesellschaft ist Errichtung einer Militär- und Zivilflugschule ..., Schauflugveranstaltungen, Teilnahme an Konkurrenzen.“<sup>10</sup> Die Kommunalverwaltungen von Lippspringe und Paderborn wie auch der Kreis Paderborn zeigten wohlwollendes Interesse. Während sich aber die Paderborner Stadtverordneten für ein finanzielles Engagement „nicht erwärmen“<sup>11</sup> mochten, erklärten sich der Kreis und die Gemeinde Lippspringe immerhin unter bestimm-

7 WV v. 30. 3. 1910 u. 9. 7. 1910. Zu Hintner: [http://de.wikipedia.org/wiki/Cornelius\\_Hintner](http://de.wikipedia.org/wiki/Cornelius_Hintner) (Zugriff: 2. 5. 2013); zu Ulrich: Matthias Seeliger, Die Holzwarenfabrik Fritz Ulrich in Holzminden, in: Jahrbuch für den Landkreis Holzminden 17 (1999), S. 51–62, hier S. 57. Ferner: Kreisblatt für den Kreis Holzminden v. 2. 4. 1910 u. 12. 7. 1910. Freundl. Hinweis Matthias Seeliger, Holzminden.

8 Verkehrs-Verein Paderborn an Magistrat der Stadt Paderborn v. 21. 6. 1912. Stadtarchiv (StA) Paderborn, A 3694. Zum Vorhergehenden: Berghaus & Cie. in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 30. 8. 1910. Der Magistrat sah sich erst über ein Jahr später zu einer – negativen – Antwort veranlasst. Vgl. Verkehrs-Verein Paderborn an Magistrat in Paderborn v. 3. 6. 1913. Ebd.

9 Das Schaufliegen bei Lippspringe, in: WV v. 14. 8. 1911. Zu Tweer: [http://de.wikipedia.org/wiki/Gustav\\_Tweer](http://de.wikipedia.org/wiki/Gustav_Tweer) (Zugriff 2. 5. 2013); zu Werntgen: Paul Wirtz / Ernst Probst, Tony und Bruno Werntgen – Zwei Leben für die Luftfahrt, München 2011.

10 Flugsport, in: WV v. 24. 2. 1912. Vgl. Schlatter, Stockhausen und Schröder an Rat der Stadt Paderborn v. 18. 4. 1912. StA Paderborn, A 3694.

11 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Paderborn v. 19. 4. 1912. StA Paderborn, A 3694. Die Gemeindevertretung in Lippspringe sprach sich immerhin einige Monate später dahingehend aus, die Baukosten für eine große Halle zu übernehmen. WV v. 18. 7. 1913.

ten Bedingungen zu einer Förderung bereit. Die Gründung des Unternehmens erfolgte am 8. November 1912.

Unterstützung erhielten Stockhausen und seine beiden Mitstreiter Josef Schlatter und Paul Schröder durch den seit 1909 bestehenden „Westfälisch-Lippischen Luftfahrer-Verband“. Diese Vereinigung stand hinter dem am 29. Juli 1912 in Bielefeld konstituierten „Verein für Motorluftfahrt im östlichen Westfalen und in Lippe“, welcher „durch Wort, Schrift und sonstige geeignete Mittel Verständnis und Interesse im deutschen Volke für die Bedeutung und die Aufgaben der Motorluftfahrt ... wecken und ... fördern“ sollte. Auf dem Programm standen aber auch „die Beschaffung kriegsbrauchbarer Flugzeuge und Motorluftschiffe, die Anlage von Landungsplätzen und Unterkunftsräumen für Flugzeuge, von Ankerplätzen und Ballonhallen für Motorluftschiffe an geeigneten Plätzen im Vereinsgebiet“ und „die Ausbildung von Flugzeugführern und Motorluftschiffpersonal durch Errichtung von Fliegerschulen“.<sup>12</sup> An der Gründung des Vereins waren überproportional viele Persönlichkeiten aus Stadt und Kreis Paderborn wie etwa Bürgermeister Müller, Justizrat Marfording, Verleger Schöningh aus Paderborn oder Amtmann Hachmann aus Lippspringe beteiligt, spielte doch der Standort Lippspringe eine wichtige Rolle in den Planungen des Vereins. Nur wenig später kam es in Paderborn auch zur Gründung einer Ortsgruppe des „Vereins für Motorluftfahrt“. Hier waren auch eine Reihe von Offizieren der in Paderborn und Neuhaus stationierten militärischen Einheiten involviert, denn, so das „Westfälische Volksblatt“, „daß im Laufe der Zeit die Senne wegen ihrer starken militärischen Belegung den ganzen Sommer hindurch und aus flugtechnischen Gründen einen Flugstützpunkt erhalten wird, dürfte außer Frage stehen.“<sup>13</sup> Tatsächlich standen bereits auf der am 30. März 1913 in Lippspringe stattfindenden ersten Hauptversammlung des „Vereins für Motorluftfahrt im östlichen Westfalen und in Lippe“ die „Anlage eines Ankerplatzes für Luftschiffe in der Senne“ sowie die „Ausgestaltung des Flugplatzes in der Senne zum Flugstützpunkt“<sup>14</sup> ganz oben auf der Tagesordnung.

Im Juni 1913 wurde eine Einheit der Königlich-Preußischen Militärfliegertruppe von Straßburg nach Lippspringe verlegt. In zwei großen Zelthallen wurden vier Maschinen vom Typ Rumppler C 1 montiert, die per Bahn angeliefert worden waren. „Vom Flugplatz Lippspringe“, so ein Augenzeuge, „kommen jetzt bei gutem Wetter alle Tage Aeroplane über Paderborn.“<sup>15</sup> Der regelmäßige Übungs-

12 Satzung des Vereins für Motorluftfahrt im Östlichen Westfalen und in Lippe. StA Paderborn, A 3694. Vgl. WV v. 13. 11. 1912. Zum Folgenden: WV v. 2. 12. 1912 u. 3. 12. 1912. Vgl. auch den Aufruf des Provinzial-Komitees für die National-Flugspende von 1912, der u. a. von Justizrat Marfording, Bürgermeister Plassmann, Verlagsbuchhändler Schöningh und Landrat von Laer unterzeichnet worden war. StA Salzkotten, B 997.

13 WV v. 16. 3. 1913.

14 Einladung zu einer außerordentlichen allgemeinen Haupt-Versammlung des Vereins für Motorluftfahrt im Östlichen Westfalen und in Lippe am 30. 3. 1913 in Lippspringe. StA Paderborn, A 3694. Vgl. Hauptversammlung des Vereins für Motorluftschiffahrt im östlichen Westfalen und Lippe, in: WV v. 6. 4. 1913; Verein für Motorluftfahrt im östlichen Westfalen und in Lippe an Oberbürgermeister in Paderborn v. 21. 4. 1913 und Magistrat in Paderborn an Reichstagsmitglied von Savigny in Berlin v. 22. 4. 1913. StA Paderborn, A 3694. Zum Folgenden: Westfälisch-Lippischer Luftfahrverein in Bielefeld an Magistrat in Paderborn v. 10. 7. 1914. WV v. 1. 5. 1914, 5. 5. 1914, 1. 7. 1914.

15 Wilhelm Mische an Josef Mische v. 29. 6. 1913. Kreisarchiv Paderborn (fortan: KAP), Bestand Mische-Küting (unverzeichnet).

flugbetrieb war von zahlreichen Unfällen begleitet. Bereits wenige Wochen später, am 5. August, wurde das Kommando nach Straßburg zurückverlegt; zur Einrichtung einer ständigen Fliegerstation kam es nicht. Ein schwerer Unfall Stockhausens wenige Tage vor Beginn des Ersten Weltkriegs, bei welchem auch der vereins-eigene Flugapparat völlig zerstört wurde, bedeutete dann im Juni 1914 das Aus für den Standort Lippspringe.<sup>16</sup>

### *Hauen und Stechen: Entscheidung für den Standort Paderborn-Mönkeloh*

Inzwischen hatte man sich im Kriegsministerium in Berlin wie auch beim Generalkommando des VII. Armeekorps in Münster hinsichtlich der Stationierung von Fliegereinheiten zu einer Kurskorrektur durchgerungen. Hatte man ursprünglich erwogen, „in unmittelbarem Anschluß an den Senne-Übungsplatz im Gemeindebezirk von Lippspringe die Fliegerkompagnie unterzubringen“, so wurde dieser Plan im Verlauf des Jahres 1913 aufgegeben „und zwar“, wie es hieß, „in Rücksicht auf die Ansteckungsgefahr durch die Tuberkulose“<sup>17</sup> in Bad Lippspringe, wo nicht zuletzt Lungenkranke therapiert wurden. In Paderborn hatte sich ebenso ein Stimmungsumschwung vollzogen. Anfänglich tat man sich schwer mit der Fliegerei. Immerhin hatten die Stadtväter im Mai 1912 ihr vages Interesse an der Errichtung einer Luftschiffstation signalisiert.<sup>18</sup>

Anfang 1914 setzte der Magistrat der Stadt Paderborn dann jedoch alle Hebel in Bewegung, um gegenüber den Konkurrenten Krefeld und Düsseldorf den begehrten Zuschlag zu erhalten. In einem Schreiben an das Kriegsministerium in Berlin hieß es: „Wir bitten, als Garnison für eine neu zu errichtende Fliegerkompagnie die Stadt P[aderborn] bestimmen zu wollen, welche durch die Nähe des Truppenübungsplatzes Senne, durch die bereits vorhandene Garnison, sowie durch günstige Geländebeziehungen besonders geeignet ist. Im Osten und Süden der Stadt befinden sich gut geeignete, von störenden Einflüssen freie Grundstücke. Die allgemein üblichen Verpflichtungen wird die Stadt P[aderborn] übernehmen.“<sup>19</sup> Am 28. Februar 1914 besichtigte Oberst Walter von Eberhardt im Auftrag der General-Inspektion des Militär-Verkehrswesens das für die Fliegerstation Paderborn vorgesehene Gelände in Mönkeloh etwa zwei Kilometer südwestlich der Stadtmitte an der Chaussee nach Kirchborchen.<sup>20</sup> Der Magistrat wiederholte wenige Tage später sein Anliegen bei den zuständigen Stellen in Berlin

16 Vgl. Das Flugzeug ging zu Bruch. Ein Leserbrief, in: Die Warte 18 (1957), S. 119.

17 Magistrat in Paderborn an Reichstagsabgeordneten von Savigny in Berlin v. 2. 3. 1914. StA Paderborn, A 4012.

18 „Grundsätzlich stehen wir der Errichtung einer Luftschiffstation ... nicht unsympathisch gegenüber.“ Magistrat in Paderborn an Rheinisch-Westfälische Flug- und Sportplatz-GmbH in Wanne v. 21. 5. 1912. StA Paderborn, A 3694.

19 Magistrat in Paderborn an Kgl. Kriegsministerium in Berlin v. 21. 2. 1914. StA Paderborn, A 4012. Vgl. Hans Vogt, Seidene Kugel und Fliegende Kiste. Eine Geschichte der Luftfahrt in Krefeld und am Niederrhein, Krefeld 1993; Josef Krauthäuser, Flughafen Düsseldorf. Vom Flugplatz Lohausen zu Düsseldorf International, Allershausen 2007.

20 Zur Flurbezeichnung Mönkeloh: Joseph Rohrbach, Die Paderborner Feldmark. Flurnamen und Flurgeschichte, Paderborn 1961, S. 47f.

und Münster und versicherte, „daß wir sowohl bezüglich der mietweisen Beschaffung der Unterkunfts-Räume, als auch wegen der Übereignung des Baugeländes für Hallen und Werften, als auch wegen Bereitstellung eines angrenzenden großen Geländes zum Auffliegen und Landen – dieses alles unter Berücksichtigung des Platzes für die künftige zweite Kompagnie – alles tun werden, was nötig ist, um die Voraussetzungen für die Unterbringung der gewünschten Kompagnie zu schaffen. Alle Maßnahmen, welche erforderlich sind, um das in Aussicht genommene Baugelände zugänglich zu machen, mit Gas, Wasser u. Elektrizität zu versorgen und zu entwässern pp., werden unsererseits getroffen werden.“<sup>21</sup> In Berlin setzte sich der Bürener Landrat und Reichstagsabgeordnete Carl Friedrich von Savigny für das Vorhaben ein. Schon am 4. April 1914 meldete Savigny in einem Telegramm an Paderborns Oberbürgermeister Otto Plassmann: „Nach sorgfältiger Erkundigung Aussichten sehr günstig.“<sup>22</sup> In einem nachfolgenden ausführlicheren Bericht Savignys hieß es, die Entscheidung sei aus militärtechnischen Gesichtspunkten für Paderborn ausgefallen; er fügte einschränkend hinzu: „Die Ausführung des Planes erfolgt anscheinend erst in 1–2 Jahren, weil man andere fertig geprüfte Plätze hat vorgehen lassen.“<sup>23</sup>

### *Militärische Nutzung: Die Geschwaderschule Paderborn*

Offiziell wurde der Magistrat der Stadt Paderborn am 16. Mai 1914 von der positiven Entscheidung in Kenntnis gesetzt.<sup>24</sup> In den folgenden Monaten verhandelte die Stadt mit den federführenden Stellen der Militärverwaltung. Ende Oktober 1915 schließlich einigten sich beide Seiten auf einen Vertrag. Dieser verpflichtete die Stadt Paderborn, dem Reichs-Militär-Fiskus als Gegenleistung für die Errichtung der Fliegerstation den zum Aufbau der technischen Anlagen erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zu übereignen. Die Stadt verpflichtete sich nicht nur zur Freistellung von Anliegerbeiträgen für die zu errichtenden Baulichkeiten, sondern darüber hinaus dazu, für die Zuleitung von Wasser, elektrischem Licht sowie für die Entwässerung bis an die Grundstücksgrenze auf ihre Kosten zu sorgen und das für den eigentlichen Flugbetrieb erforderliche, von den Beauftragten des Kriegsministeriums ausgewählte Gelände von etwa 120 Hektar zu erwerben

21 Magistrat in Paderborn an Kgl. Kriegsministerium in Berlin v. 2. 3. 1914. Gleichlautende Schreiben ergingen an die General-Inspektion der Verkehrstruppen in Berlin und das Generalkommando des VII. Armeekorps in Münster. StA Paderborn, A 4012.

22 Reichstagsabgeordneter von Savigny an Oberbürgermeister Plassmann v. 4. 4. 1914. StA Paderborn, A 4012. Die Entscheidung zur Errichtung eines Flugplatzes in Paderborn war schon Anfang März 1914 gefallen. Zu Plassmanns Verdiensten um die Verkehrsentwicklung im Raum Paderborn: Kurt *Maue*, Otto Plassmann 1861–1932, in: Westfälische Zeitschrift 128 (1978), S. 417–432, hier S. 422ff.

23 Reichstagsabgeordneter von Savigny an Oberbürgermeister Plassmann v. 4. 4. 1914. StA Paderborn, A 4012.

24 Kgl. Kriegsministerium in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 16. 5. 1914. StA Paderborn, A 4012. Zur Geschwaderschule: K. [d. i. Rudolf *Kiepke*], Von der Fliegerei in Paderborn, in: Die Warte 26 (1965), S. 109. Zum Folgenden: Vertrag zwischen der Königlichen Stellvertretenden Intendantur des VII. Armeekorps als Vertreterin des Reichs-Militär-Fiskus in Berlin und der Stadtgemeinde Paderborn v. 23. bzw. 30. 10. 1915. StA Paderborn, A 4012. Hier auch weitere vertragliche Vereinbarungen zwischen dem Reichsmilitärfiskus und der Stadt Paderborn.



*Abb. 3: Absturz einer Maschine der Geschwaderschule Paderborn auf das Dach eines Lokomotivschuppens im Sommer 1918 (Foto: Kreisarchiv Paderborn)*

und dem Reichs-Militär-Fiskus zu verpachten. Der Pachtvertrag hatte eine Laufzeit bis zum 31. März 1946 und sollte sich von da an jährlich verlängern.

Die Stadtverwaltung Paderborn hatte bereits im April 1914 unter der Hand mit dem Ankauf des erforderlichen Grund und Bodens begonnen, was durch eine Meldung der in Oelde erscheinenden „Glocke“ nicht erleichtert worden sein dürfte. In der Tat gestalteten sich die Verhandlungen über den Grundstückserwerb recht schwierig, so dass zahlreiche Enteignungsverfahren in Gang gesetzt werden mussten.<sup>25</sup> Zwei Anleihen bei der Landesbank der Provinz Westfalen sicherten den Grundstückserwerb. Das Gelände an der Borchener Straße hatte die Form eines unregelmäßigen Sechsecks. Die Gesamtfläche betrug schließlich etwa 119,2 Hektar; davon entfielen auf die technischen Anlagen 11,7 Hektar, auf das Kasernement 4,1 Hektar und auf das Fluggelände 103,3 Hektar. Die größte Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung betrug rund 1150 Meter, in Ost-West-Richtung etwa 1300 Meter. Anfang 1916 wurde mit dem Planfeststellungsverfahren

25 Vgl. Die Glocke v. 19. 5. 1914. Mit den Paderborner Zeitungen hatte der Magistrat Ende Februar 1914 Stillschweigen in dieser Angelegenheit vereinbart. Vgl. StA Paderborn, A 4012, A 4011/Bd. 1, A 4011/Bd. 2. „Das für den Flugplatz erforderliche Gelände ist sämtlich freihändig erworben. Anfänglich bestanden allerdings Schwierigkeiten bei den Grundstücksbesitzern ..., die aber, nachdem das Enteignungsverfahren eingeleitet, im Wege gütlicher Vereinbarung beseitigt worden sind.“ Vermerk v. 21. 4. 1922. StA Paderborn, A 4011/Bd. 2.



für die Flugplatzanlage begonnen. Im April 1916 genehmigte der Regierungspräsident in Minden im Einvernehmen mit der Kgl. Eisenbahndirektion in Kassel die Baupläne für ein Anschlussgleis vom knapp drei Kilometer entfernten Güterbahnhof zur Fliegerstation, bereits im Oktober erfolgte die bauliche Abnahme. Bei der Rodung und Planierung des Flugfeldes kamen ob des kriegsbedingten Mangels an Arbeitskräften Ende 1917 russische und französische Kriegsgefangene zum Einsatz.<sup>26</sup> Noch bis in den Herbst 1918 hinein wurde unentwegt auf dem Gelände gearbeitet, so dass bis Kriegsende ein „höchstmodern und technisch gut eingerichtete[r] Militärflugplatz“<sup>27</sup> mit acht massiven Flughallen – davon eine als Werftgebäude ausgebaut – und mehrere kleinere Hallen in Holz- und Steinkonstruktion entstand. Wann genau der Flugbetrieb der „Fliegerschule Paderborn der Flieger-Ersatz-Abteilung 7“<sup>28</sup>, so die amtliche Bezeichnung der Geschwaderschule, begann, ist aus den Unterlagen nur indirekt zu schließen.

Anfang November 1916 sollte die Fliegerschule Krefeld nach Paderborn verlegt werden. Damit scheint spätestens Anfang 1917, vielleicht aber schon Ende 1916 die „Kampfeinsatzerschule“<sup>28</sup> ihre Tätigkeit aufgenommen zu haben. Der Ausbildungsbetrieb wurde ständig erweitert, so dass schließlich vier Kompanien auf dem Paderborner Flughafen stationiert waren. Für die Paderstadt entwickelten sich die täglichen Übungsflüge zu einer nicht unerheblichen Belastung, wodurch sich das stellvertretende Generalkommando des VII. Armeekorps noch kurz vor Kriegsende zu einer Stellungnahme veranlasst sah: „Aus Bürgerkreisen der Stadt Paderborn erheben sich dauernd Klagen über das Ueberfliegen der Stadt durch Flugzeuge. Die Bewohner, die diese Klagen erheben, wissen scheinbar nicht, was die Geschwaderschule für die Front bedeutet und was sie für die Front zu leisten hat. Die zahlreichen an der Front befindlichen Bombengeschwader, die die rückwärtige Verbindung, Hafensplätze und Bahnhöfe des Gegners angreifen, müssen für ihren Ersatz eine Quelle haben. Eine der Quellen bildet die Geschwaderschule Paderborn. Tag und Nacht muß gearbeitet werden, um guten Flugzeugführer-Ersatz für die Geschwader herauszubringen. Gerade in der Nacht beginnt erst der Hauptflugbetrieb; denn Nachtflyer brauchen die Geschwader, deren Angriffe erst bei Dunkelheit beginnen, vor allen Dingen ... Aus diesen Ausführungen können diejenigen Bürger Paderborns, die fast täglich in Briefen ohne Unterschriften in scharfer und weniger scharfer Form die Abstellung des Ueberfliegens der Stadt fordern und sich sogar nicht scheuen, hierin einen bösen Willen der Leitung zu sehen, erkennen, daß ein Abstellen dieses Uebels unmöglich ist, ohne den ganzen Fliegerhorst zu verlegen.“<sup>29</sup> Zur Verunsicherung der Bevöl-

26 Die Kostenaufstellungen für die Monate Oktober bis Dezember 1917 haben sich erhalten. StA Paderborn, A 4012. Auch bei der Erstellung der Infrastruktur (Wasserleitungen) kamen Kriegsgefangene zum Einsatz. StA Paderborn, A 4011/Bd. 1. Das Kriegsministerium hatte bereits im Oktober 1915 den Einsatz von Kriegsgefangenen angeordnet. Kgl. Kriegsministerium in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 29. 10. 1915. StA Paderborn, A 4012.

27 Der Flughafen Paderborn, unveröffentl. Ms, undatiert (ca. Ende 1929). Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Westfalen (fortan: LAV NRW W), Oberpräsidium 4632, Bl. 8ff.

28 Im Februar 1917 musste ein durch ein abgestürztes Flugzeug entstandener Schaden abgewickelt werden, dabei war auch ein Vertreter der „Kampfeinsatzerschule 1“ anwesend. Niederschrift v. 7. 2. 1917. StA Paderborn, A 4011/Bd. 2.

29 Das nächtliche Ueberfliegen der Stadt Paderborn durch Flugzeuge, in: WV v. 3. 10. 1918. Hinsichtlich der Schadensabwicklung appellierte man seitens der Geschwaderschule an den Patriotismus der

kerung trugen gewiss auch die zahlreichen Abstürze und Notlandungen bei, die sich – materialbedingt – gerade in den letzten Kriegsmonaten häuften.

### *Versailles und die Folgen: Der Übergangsfiegerhorst*

Das Ende des Weltkrieges im November 1918 bedeutete für den Militärflugplatz Paderborn eine erste Zäsur, da Deutschland nach den Bestimmungen des im Juni 1919 in Versailles unterzeichneten Friedensvertrages Aufstellung und Unterhaltung von Land- und Marine-Luftstreitkräften untersagt wurde. Schon Ende Mai war die Flugplatzbesatzung nach Gotha in Sachsen abgerückt. Um wenigstens einen Teil der Fliegertruppen der Demobilisierung zu entziehen, suchte die Reichswehr nach Alternativen, indem verschiedene Einheiten der Polizei zugeordnet wurden. In diesem Zusammenhang wurde die Truppenfliegerstaffel 29 im September 1919 von Breslau nach Paderborn verlegt und hier als Fliegerstaffel in die Sicherheitspolizei übernommen. Damit war nun vorläufig das Preußische Innenministerium für die weitere Unterhaltung des Flughafens Paderborn zuständig. Hinter den Kulissen gab man sich aber kaum Mühe, die tatsächlichen Verhältnisse zu verschleiern. Dem Paderborner Magistrat wurde unmissverständlich zu verstehen gegeben, dass „der Flugplatz ... bis auf weiteres als militärische Fliegerstation weiterbenutzt“<sup>30</sup> werde.

In den folgenden Monaten zeichnete sich ab, dass der Flughafen Paderborn zumindest in seiner Grundsubstanz erhalten bleiben sollte. Im Oktober 1920 nämlich beschloss die interalliierte Luftschiffahrtskommission, auf einen Teil der geplanten Zerstörung militärischer Anlagen auf Flughäfen zu verzichten. Für Paderborn hatte dies zur Folge, dass zwar der weitaus größte Teil der technischen Anlagen definitiv demontiert wurde und als Reparation nach Belgien abtransportiert wurde, dass aber zwei Hallen und ein Werkzeuggebäude für den weiteren Luftverkehr stehen bleiben konnten.<sup>31</sup> Allerdings waren Geräte, Maschinen und sonstiges Inventar größtenteils von der Militärverwaltung verkauft oder schlichtweg gestohlen worden. Der Flugbetrieb auf dem „Übergangsfiegerhorst“ war derweil wieder aufgenommen worden, was neuerlich zu zahlreichen Beschwerden der Paderborner Bürgerschaft geführt hatte. Auf der am 27. Februar 1920 tagenden Stadtverordnetenversammlung – nur wenige Tage zuvor hatte sich ein schwerer Unglücksfall mit Todesfolge auf dem Flughafengelände ereignet – wurde

Bevölkerung: „Bei den von der Fliegerschule Paderborn fast täglich unternommenen Schulflügen sind in einzelnen Fällen Notlandungen unvermeidlich. ... Betreff des infolge Notlandung eines Fliegers etwa verursachten Flurschadens, wird von dem Geschädigten erwartet, dass derselbe nicht kleinlich die meist unbedeutenden Schäden reklamiert. Sage sich ein jeder, dass in dieser grossen Zeit nach allen Richtungen hin Opfer für das Vaterland gebracht werden müssen und dass jedes Opfer jedem Einzelnen zunutze kommt.“ Bekanntmachung betr. Notlandungen von Fliegern der Fliegerschule Paderborn (ca. Februar 1917). StA Paderborn, A 3694; Josef *Kivelitz*, Zwischen Kaiserreich und Wirtschaftswunder. Mein Leben in Paderborn, bearb. v. Friedhelm *Golücke*, Paderborn 1990, S. 44–48.

30 Reichswehr-Befehlsstelle Preußen in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 23. 9. 1919. StA Paderborn, A 4016.

31 Bestehenbleibende Hälfte der Luftschiffhallen. Der Flughafen Paderborn, in: Paderborner Anzeiger v. 3. 11. 1920.

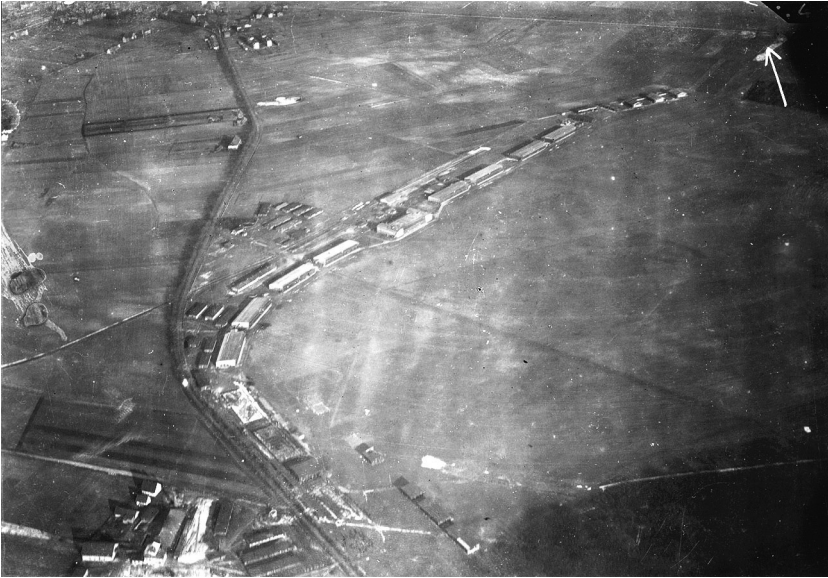


Abb. 4: Der Flughafen Paderborn-Mönkeloh aus der Vogelperspektive, Januar 1920  
(Foto: Stadtarchiv Paderborn)

das gefährliche „Experimentieren der Flieger bei den Fahrten über das Stadtbild“<sup>32</sup> in scharfer Form getadelt.

Das Zuständigkeitsgebiet der Sicherheitspolizei-Fliegerstaffel Paderborn umfasste die Provinzen Westfalen, Hannover und unbesetzte Teile der Rheinprovinz. Bis 1921 war der größte Teil der Beamten als Flugstamm der Luftpolizei-Abteilung für Rheinland-Westfalen in Paderborn stationiert. Die Sipo-Fliegerstaffel unternahm Aufklärungsflüge ins nahe Ruhrgebiet, wo die Reichswehr beim Kampf gegen aufständische Spartakisten unterstützt wurde.<sup>33</sup> Der Flugplatz Paderborn selbst wurde damals von Streckendienst fliegenden Postflugzeugen angefliegen, und zwar für die Strecken Braunschweig–Paderborn–Gelsenkirchen bzw. Dortmund und zurück sowie Gelsenkirchen–Paderborn–Dortmund. Betreiber der Strecke war die „Deutsche Luft-Reederei“ – eine Vorläuferin der „Lufthansa“ – aus Berlin-Johannisthal.<sup>34</sup> Im Juni 1921 siedelte der Flugstamm nach Münster über; zugleich wurde der Postflugverkehr eingestellt. In Paderborn

32 Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Paderborn v. 27. 2. 1920. StA Paderborn, A 4012. Dazu: Übergangsfliegerhorst Paderborn an Bürgermeister in Paderborn v. 8. 3. 1920. Ebd. Nur wenige Tage zuvor am 19. 2. 1920 war der Fliegerleutnant Käberg beim Landungsversuch auf dem Flugplatz Paderborn tödlich verunglückt. Vgl. Freie Presse v. 14. 4. 1953.

33 Erhalten haben sich eine Reihe von Luftaufnahmen von Essen, Unna, Werl und Paderborn und Umgebung. Vgl. LAV NRW W, Oberpräsidium 4557.

34 Vgl. Flugstamm der Luftpolizeiabteilung für Rheinland-Westfalen in Paderborn an Führung der Luftpolizei-Abteilung in Münster v. 29. 4. 1921. LAV NRW W, Oberpräsidium 4502. Insgesamt: LAV NRW W, Oberpräsidium 4502, 4531.

verblieb lediglich eine ständig besetzte Polizeiflugwache, deren zunächst fünf Beamte ihren Dienst auf dem Flugplatz versahen, zuweilen aber auch Straßendienst bei der Polizeiverwaltung der Stadt Paderborn verrichteten. Als 1922 die Zuständigkeit für Luftfahrtangelegenheiten auf den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen in Münster übergegangen war, wurde auch der luftpolizeiliche Überwachungsdienst neu organisiert. Der Polizeiflugwache Paderborn wurde im April 1922 der Regierungsbezirk Minden als Überwachungsbezirk zugeteilt.<sup>35</sup>

*Paderborn versus Berlin: Was wird aus dem Militärflugplatz?*

Die Planungen für eine Strukturierung des zivilen Luftverkehrs nahmen nur langsam Konturen an. Am 3. September 1920 fand im später im Reichsverkehrsministerium aufgegangenen Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen in Berlin eine Besprechung statt. Zweck der Zusammenkunft war es, zu sondieren, inwieweit Länder, Gemeinden oder Privatunternehmer bereit sein würden, die vormalig militärisch genutzten Flugplätze für den internationalen Flugverkehr vorzuhalten, zu verwalten und zu unterhalten. Zwar unterstand der Fliegerhorst Paderborn zum damaligen Zeitpunkt noch dem preußischen Ministerium des Innern, gleichwohl gab es Diskussionsbedarf wie das Sitzungsprotokoll vermerkt: „Der Vertreter von Paderborn“, gemeint war der ehemalige Oberbürgermeister Plassmann, der als Beauftragter an der besagten Unterredung teilnahm, „hält es für ganz selbstverständlich, dass über die Erhaltung [des Flugplatzes] eine Verständigung mit Preussen zustande kommt.“<sup>36</sup>

Grundsätzlich war man in Paderborn an der Erhaltung des Flugplatzes in Mönkeloh interessiert.<sup>37</sup> Ex-Oberbürgermeister Plassmann etwa vertrat die Ansicht, „dass die Einbeziehung von Paderborn in den internationalen Flugverkehr eine Sache von höchster Bedeutung für die Paderborner Geschäftsleute sein wird, und dass auch das Ansehen der Stadt nach aussen hin nur dadurch gewinnen kann, wenn sie zu den Stationen des internationalen Flugverkehrs gehört.“<sup>38</sup> Die kostspielige Unterhaltung des Platzes, dessen war sich die Stadtverwaltung bewusst, war durch die Kommune nicht zu schultern. Der Magistrat bemühte sich im Spätsommer 1922 um die Einrichtung einer „Zwischenlandestation“ und war

35 Vgl. Oberpräsident in Münster an Regierungspräsident in Minden v. 14. 4. 1922, 16. 5. 1922 und 21. 7. 1922. StA Salzkotten, C 236. Zur Polizeiflugwache Paderborn: LAV NRW W, Oberpräsidium 4522, 4529, 4531, 4632, 4267; StA Paderborn: A 4015, A 4020.

36 Niederschrift der Sitzung im Reichsamt für Luft- und Kraftfahrwesen betr. Unterhaltung der internationalen Flughäfen v. 3. 9. 1920. StA Paderborn, A 4016. Vgl. Oberbürgermeister a. D. Plassmann in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 3. 9. 1920.

37 Der Name Paderborn tauchte Ende 1919 auf einer Liste der Kommunalverwaltungen auf, die an Flugplatz-Einrichtungen interessiert waren. Vgl. Rundschreiben Major a. D. von Tschudi in Berlin (Reichsausschuss für die Luftfahrt) an Magistrat in Paderborn v. Oktober 1919, Anlage. StA Paderborn A 4011/Bd. 2. Hauptmann Moosmayer von der Polizeifliegerstaffel Paderborn gehörte zu den Teilnehmern der Gründungsversammlung des Vereins „Flug und Hafen“ Mitte Februar 1920 im Flugverbandshaus in Berlin, trat dem Verein jedoch nicht bei. Vgl. Niederschrift der Gründungssitzung des Vereins „Flug und Hafen“ am 14. 2. 1920 in Berlin. Ebd.

38 Oberbürgermeister a. D. Plassmann in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 3. 9. 1920. StA Paderborn, A 4016.

zu weitgehenden Zugeständnissen bereit, erhielt aber vom Reichsverkehrsministerium die ernüchternde Auskunft, dass Paderborn „auf einer etwa einzurichtenden Luftverkehrslinie Berlin – Köln für Landungszwecke“ keineswegs „in Aussicht genommen“ werde.<sup>39</sup> Da inzwischen der Luftverkehr in Paderborn praktisch zum Erliegen gekommen war, wies der Landtagsabgeordnete Köthenbürger in einer Eingabe an das Reichsfinanzministerium im Juli 1923 nochmals auf die prekäre Situation seiner Heimatstadt hin: „Paderborn hatte bisher seine Haupteinnahmen durch das Vorhandensein großer Reichsbetriebe wie Eisenbahnwerkstätten und Militär. Nach der Änderung der früheren Verhältnisse sind die Ausgaben die gleichen geblieben, die Einnahmen aber fortgefallen. Dadurch ist Paderborn nun in eine äussert schwierige Lage gekommen. Die Erregung der Bevölkerung wächst andauernd, da von dieser angenommen wird, dass die Stadtverwaltung nicht energisch genug ihre Ansprüche bei der Reichsregierung geltend mache. Besonders wird es von der minderbemittelten Bevölkerung nicht verstanden, wie in der jetzigen Zeit grosse Flächen des früheren Flugplatzes der landwirtschaftlichen Ausnutzung entzogen bleiben. Aus vorstehenden Gründen bitte ich um schnellste Regelung der Flugplatzfrage auf der Grundlage von Treu und Glauben.“<sup>40</sup>

Die Stadt Paderborn vertrat den Standpunkt, dass der im Oktober 1915 mit dem Reichsmilitärfiskus abgeschlossene Vertrag „infolge des unglücklichen Ausganges des Krieges und der Bestimmungen des Friedensvertrages“ seine Gültigkeit verloren habe, da die militärische Nutzung der Fliegerstation im ursprünglich vereinbarten Umfang ausgeschlossen sei. Daher sah man sich zur Rückgängigmachung des Vertrages berechtigt und forderte unmissverständlich die Rückübergabe des Grund und Bodens, den die Stadt Paderborn dem Militärfiskus zur Errichtung der technischen Anlagen unentgeltlich zur Verfügung gestellt hatte, zweitens die Auflösung des Pachtvertrages über das nicht mehr militärisch genutzte Flugplatzgelände, drittens schliesslich Schadensersatz für die hohen Investitionen, die die Stadt im Hinblick auf den erwarteten Verbrauch an Wasser und Elektrizität getätigt hatte.<sup>41</sup> Die Reichsvermögensverwaltung vermochte sich dieser Argumentation nicht anzuschließen: „Ob überhaupt und inwieweit die Fliegerstation künftig für Polizei-Zwecke benutzt werden wird, lässt sich z. Zt. noch nicht übersehen. Die Bereithaltung einer angemessenen grossen Geländefläche wird aber auch für die Beibehaltung der Fliegerstation Paderborn für den internationalen Luftverkehr von ausschlaggebender Bedeutung sein, insbesondere, da Paderborn abseits der Hauptverkehrsstraßen liegt und nur die gute Lage eines genügend grossen An- und Abflugfeldes für die Beibehaltung sprechen dürfte.“<sup>42</sup> Die Berliner spielten auf Zeit. Bevor höheren Orts eine Entscheidung über die

39 Reichsverkehrsministerium in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 13. 10. 1922. StA Paderborn, A 4016.

40 Eingabe von MdL Köthenbürger an den Reichsfinanzminister in Berlin v. 10. 7. 1923. StA Paderborn, A 4016.

41 Magistrat in Paderborn an Abwicklungsstelle der stellvertretenden Intendantur des VII. Armee-korps v. 11. 3. 1921. StA Paderborn, A 4016.

42 Landesfinanzamt (Reichsvermögensverwaltung) Münster an Magistrat in Paderborn v. 5. 4. 1921. StA Paderborn, A 4016.

weitere Standortnutzung gefallen war, war man allenfalls bereit, Teile des Geländes pachtweise zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung freizugeben.

Der Magistrat der Stadt Paderborn beharrte auf seiner Position, die er durch ein beim Deutschen Städtetag in Berlin in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten gesichert sah. In einem Schreiben an das Reichsschatzministerium in Berlin im Januar 1922 hieß es: „Die Unmöglichkeit für den Militärfiskus, in Paderborn auch heute und in Zukunft einen Militärflugplatz zu unterhalten, wird von Ihnen ernstlich nicht bestritten werden können. Sie weisen uns aber darauf hin, dass geplant ist, auf dem bisherigen Militärflugplatz eine Flugstation für den internationalen Luftverkehr einzurichten, wodurch der Stadt erhebliche Vorteile entstehen würden. Ganz abgesehen davon, dass wir den Flugplatz nur als Militärflugplatz dem Militärfiskus überlassen hatten, möchten wir aber ferner anführen, dass die Frage, ob der hiesige Flugplatz jemals als Flugplatz für den internationalen Flugverkehr in Betracht kommt, noch in sehr weiter Ferne liegt, dass insbesondere weder das Reichsschatzministerium noch eine andere deutsche Behörde diese Frage zu entscheiden vermag, sondern dass dieselbe lediglich von der Entente entschieden werden wird. Dieser gehören ja auch die noch vorhandenen Anlagen auf dem Flugplatz.“<sup>43</sup>

Erst im Herbst 1922 kam Bewegung in die festgefahrene Situation. Am 25. Oktober fand im Reichsverkehrsministerium eine Besprechung statt, bei welcher die für den internationalen Flugverkehr in Aussicht genommenen Flughäfen festgelegt wurden. Zu den „nicht mehr als nötig erachteten Anlagen“<sup>44</sup> gehörte auch Paderborn. Eine Besprechung im Reichsfinanzministerium am 26. September 1923, an der für Paderborn Oberbürgermeister Philipp Haerten und Landtagsabgeordneter Bernhard Köthenbürger teilnahmen, brachte den Durchbruch. Nach zähen Verhandlungen erklärte sich Paderborn bereit, das gesamte Gelände einschließlich Gebäuden und Anschlussgleisen käuflich zu erwerben. Am 30. November 1923 wurde ein Scheck über die Summe von 44 265 000 000 000 Mark an die Reichshauptkasse in Berlin überwiesen. In den Besitz Paderborns gelangten eine Reihe kleinerer Gebäude (verschiedene Schuppen und mehrere Wohnbaracken sowie drei Tankbehälter). Die beiden Flugzeughallen sowie die Werft verblieben als Eigentum der Siegermächte in der Verwaltung des Reichsfiskus. Im Zusammenhang mit der Übergabe des Platzes, die sich über mehrere Wochen bis Ende Januar 1924 hinauszog, kam es erneut zu Streitigkeiten zwischen der Stadt und der Reichsvermögensverwaltung. Das Werftgebäude und die beiden Flugzeughallen wurden – wiederum nach längerem Hin und Her – zum Abbruchwert von 12 700 Reichsmark im Mai 1928 von der Stadt Paderborn erworben.<sup>45</sup> Nachdem 1923/24 das Flugplatzgelände in den Besitz der Stadt zurückgekehrt war, wurde im März 1924 der im Nordwesten gelegene Teil des Flugplatzes bis zur Werft hin parzelliert und als Ackerland verpachtet. Der noch als Rollfeld zu benutzende Teil hatte ein Ausmaß von 600 × 800 Metern und entsprach damit so gerade eben den Anforderungen.

43 Magistrat in Paderborn an Reichsschatzminister in Berlin v. 4. 1. 1922. StA Paderborn, A 4016.

44 Ergebnisniederschrift der Besprechung der am 25. 10. 1922 im Reichsverkehrsministerium über die Beibehaltung der für den zwischenstaatlichen Luftverkehr in Aussicht genommenen Flughäfen. StA Paderborn, A 4016.

45 Vgl. StA Paderborn, A 4017. Zum Folgenden: StA Paderborn, A 4013.

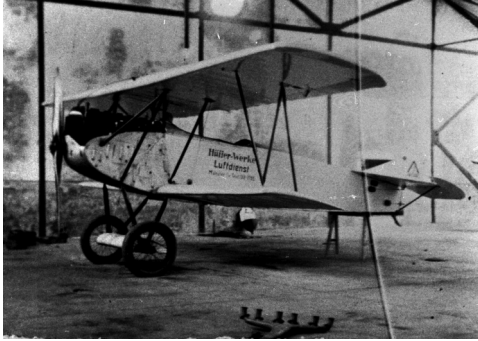


Abb. 5: Albatros der Hüffer-Werke in Paderborn, um 1925  
(Foto: Stadtarchiv Paderborn)

### *Öde und verlassen: Der Flughafen in den 1920er Jahren*

Die folgenden Jahre waren von Stagnation und Rückschritt geprägt: Vom planmäßigen Flugverkehr abgeschnitten gelang es der Stadt Paderborn nicht, den Flugplatz einer angemessenen Nutzung zuzuführen. Weder die Ansiedlung eines Flugzeugwerkes noch der dann gescheiterte Aufbau einer Fliegerschule führten zu einer dauerhaften Belegung. Zum Sachwalter der Belange der Fliegerei in der Paderstadt avancierte der „Flug-Sport-Verein“. Für den 6. Mai 1924 waren „alle ehemaligen Flieger sowie Freunde und Gönner des edlen Flugsportes in Paderborn und Umgebung“ zur Gründung in das Weinlokal Koch geladen worden. Der unter dem Vorsitz von Oberleutnant Biber gebildete Verein, dem auch einige Stadtverordnete beitraten, hatte „sich als Hauptaufgabe die Förderung des aktiven Flugsportes in Paderborn“ gestellt.<sup>46</sup> Man wollte, sobald es die finanziellen Mittel zuließen, ein Schulflugzeug anschaffen und hoffte dabei auf die Unterstützung weiter Kreise der Bevölkerung, „die die Notwendigkeit der Wiedereinrichtung unserer durch den Versailler Vertrag zerstörten Flugzeugindustrie erkannt haben.“<sup>47</sup>

Intermezzo blieb das Engagement der Hüffer-Werke in Mönkeloh. Im Herbst 1924 siedelte das kleine Privatunternehmen von Münster nach Paderborn über, übernahm den Flugplatz als Pächter und richtete in der Werft Werkstatträume ein. Man versuchte bereits seit geraumer Zeit, neben dem Umbau von Flugzeugen Neukonstruktionen herzustellen. Diese Bemühungen wurden aber von Fachleuten nicht ernst genommen, blieben zum größten Teil wohl auch unvollendet: „Trotz eifriger, zum Teil übertriebener Reklame werden seine von ihm konstruierten Flugzeuge nicht verkauft.“<sup>48</sup> Firmeninhaber Julius Hüffer steckte offenbar ständig in Geldnöten und galt bei den Behörden als unseriös. Eine „Zulassung

46 Inserat im WV v. 5. 5. 1924.

47 Zit. n. Freie Presse v. 14. 5. 1953.

48 Oberpräsident in Münster an Minister für Handel und Gewerbe in Berlin v. 28.1.1925. LAV NRW W, Oberpräsidium 4295. Vgl. ferner: LAV NRW W, Oberpräsidium 4292, 4497, 4611; Carl Husemann, Nachklänge zum Deutschland-Flug 1925, in: WV v. 10. 7. 1925. – In Münster hatte Julius Hüffer nach Ausweis der Gewerbekarte am 26. 5. 1924 eine Flugschule und Flugzeugreparaturwerkstatt angemeldet. Am 1. 10. 1925 wurde der Betrieb – Betriebsstätte Flugplatz Loddenheide – bereits wieder eingestellt. Schriftl. Auskunft Stadtarchiv Münster v. 17. 5. 2013.

zum gewerbsmässigen Luftverkehr“ wie auch eine Genehmigung zum Betrieb einer Luftfahrerschule erhielt er nicht. Die nicht ins Handelsregister eingetragenen Hüffer-Werke besaßen zwar mehrere Flugzeuge, man hatte aber ständig Probleme wegen fehlender Zulassungen für Maschinen oder Piloten. Schon im Herbst 1925 musste Hüffer Personal entlassen und Flugzeuge verkaufen. Im Januar 1926 wurde schließlich das Konkursverfahren eröffnet und das Firmenvermögen beschlagnahmt.

Schließlich zerschlug sich auch noch ein weiteres Projekt: Ende 1924 hatte der Stadtverordnete Bömer, zugleich Vorstandsmitglied des Paderborner „Flug-Sport-Vereins“, einen Vorschlag zur Einrichtung einer staatlichen Fliegerschule unterbreitet, der vom Magistrat im Januar 1925 aufgegriffen wurde. Im Reichsverkehrsministerium wollte man von solchen Plänen nichts wissen und riet dringend ab: „Bei einer Benutzung der Werft und der Flughallen durch eine Fliegerschule besteht aber die Gefahr, daß die Entente den Abbruch fordert, um die Ausbildung von jungen Verkehrs- und Sportfliegern zu erschweren.“<sup>49</sup> Am 10. Juli 1925 fand in Münster eine Besprechung statt, in der über die Gründung einer Fliegerschule in Westfalen beratschlagt wurde und an der auch der Vorsitzende des Paderborner „Flug-Sport-Vereins“ Biwer teilnahm. Hinter den Kulissen war indes bereits die Entscheidung gegen Paderborn und für den Standort Münster-Loddenheide gefallen.

Für mehr oder weniger positive Schlagzeilen sorgten einzig die verschiedenen Schauflugveranstaltungen. Organisiert von der Westflug GmbH aus Bad Oeynhausen fand am 6. Juli 1924 der erste Flugtag nach dem Krieg auf dem Paderborner Flugplatz statt. Laut Lokalpresse nahm die Bevölkerung „mit erstaunlich großem Interesse“<sup>50</sup> an diesem Ereignis teil. Auf Initiative des Paderborner Flugsportvereins und der Hüffer-Werke wurde am 23. November 1924 ein weiterer Flugtag durchgeführt. Das geplante Programm mit dem Fallschirmspringer Franz Staltner und der Schauspielerin Helly Tußmar als Partnerin konnte infolge der schlechten Witterung nur in reduziertem Umfang durchgeführt werden. Insgesamt konnten die zahlreich erschienenen Zuschauer – die Presse sprach von einer „Völkerwanderung“ zum Flughafengelände – lediglich einige Platzflüge und einen Fallschirmabsprung verfolgen. Eine Woche später, am 30. November, wurde das Schaufliegen wiederholt.<sup>51</sup> „Es gilt“, so hieß es in der Presse, „die deutsche Fliegerei, die unter den Hemmungen des Versailler Vertrages schwer zu leiden hat ... nicht nur finanziell zu stützen, sondern auch moralisch, indem wir den Männern, die im Dienste der Entwicklung der Luftschiffahrt unverdrossen arbeiten, das frohe Bewusstsein geben, dass das Volk ihr Streben mit seinen wärmsten

49 Reichsverkehrsminister in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 9. 2. 1925. StA Paderborn, A 4017. Zum Folgenden: Oberbürgermeister in Paderborn an Major von Tschudi in Berlin v. 7. 8. 1925. StA Paderborn, A 4017. „Unsere Vertreter gewannen indes den Eindruck, daß unter der Hand die Sache bereits für Münster entschieden war, obwohl u. E. bei objektiver Würdigung allein der Flugplatz in Paderborn in Betracht kommen könnte. In der Tat handelt es sich doch wohl um eine Fortsetzung des alten Flugbetriebes, wie er bis zum Zusammenbruch auf dem hiesigen, damals staatlichen Flugplatz stattfand. Es ist aber naheliegend, daß das Wehrkreis Kommando in Münster trotz der geringeren Qualität den Flugplatz für Münster bevorzugt.“ Ebd.

50 *Dr. R.*, Der Flugtag in Paderborn, in: WV v. 7. 7. 1924.

51 Großer Flugtag in Paderborn, in: WV v. 22. 11. 1924. Dazu: LAV NRW W, Oberpräsidium 4292.



Sympathien begleitet.<sup>52</sup> Das Jahr 1925 konnte mit einer kleinen Sensation aufwarten: Paderborn war Etappenziel des „Deutschen Rundflugs“. Bereits im Sommer 1924 begann der „Aero-Club für Deutschland“ mit der Organisation dieses Rundfluges für Klein- und Sportflugzeuge. Der Paderborner Magistrat nahm die Planungen erfreut zur Kenntnis, wollte aber eventuelle Kosten nicht übernehmen. Die Organisation überließ man dem örtlichen Flugsportverein. Immerhin lobten die Stadtväter einen Ehrenpreis aus: Der „Preis der Stadt Paderborn“ ging an den Flugzeugführer Josef Siegel aus Breslau. Auch der „Flug-Sport-Verein“, das Westfälische Volksblatt, die Benteler-Werke in Neuhaus und weitere Unternehmen hatten Geldpreise ausgelobt. Am 1./2. Juni 1925 organisierten Hüffer-Werke und Flugsportverein anlässlich des „Deutschen Rundflugs“ einen weiteren Flugtag.<sup>53</sup> 1926 wurden zwei Schaufliegen durchgeführt. Den ersten veranstaltete der Flugsportverein in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für deutsches Flugwesen aus Berlin am 13. Juni. Wiederum wurden Kunstflüge, Fallschirmsprünge und Rundflüge geboten, darüber hinaus auch ein „Luftkampf“ mit „Zielabwurf“.<sup>54</sup> Es folgte am 5. September 1926 ein „Flugwerbetag“, ebenfalls vom Paderborner Flugsportverein organisiert. Der bekannte Osnabrücker Kunstflieger Reinhold Tiling stürzte mit seiner Maschine ab, kam aber mit dem Schrecken davon und startete wenig später mit einer anderen Maschine. Am 25. September 1927 veranstaltete die Mitteldeutsche Luftdienstgesellschaft mbH aus Weimar ein Schaufliegen in Paderborn. Dabei kam es mit dem tödlichen Absturz des aus Bielefeld stammenden Fallschirmspringers Heinrich Friedrich Kleineberg zu einem tragischen Zwischenfall.<sup>55</sup>

Nach dem Abzug der Polizeifliegerstaffel im Sommer 1921 war der ohnehin kaum nennenswerte Flugbetrieb in Paderborn für mehrere Jahre praktisch zum Erliegen gekommen. Nur gelegentlich verkehrten Flugzeuge der Firmen Dietrich-Gobiet/Kassel, Westflug/Oeynhaus und Ranniger/Bückeberg auf dem Platz. Die Statistik der Polizeiflugwache vermerkt erst für die zweite Jahreshälfte 1924 einen Anstieg der „außerplanmäßigen“ Flugbewegungen (1924: 131 Starts und Landungen). 1925 war mit 372 Starts und Landungen ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen. In den folgenden Jahren ging der Flugverkehr dann aber drastisch zurück (1926 211 Starts und Landungen, 1927 180 Starts und Landungen, 1928 47 Starts und Landungen).<sup>56</sup> Der Paderborner Platz hatte für den regulären Luftverkehr als Notlandeplatz nur untergeordnete Bedeutung. Neben Schauflugveranstaltungen oder auch Notlandungen, die natürlich in die Statistik Eingang

52 Flugtag in Paderborn, undatierter Zeitungsbericht. Ebd. Dass die Begeisterung für die Luftfahrt nicht überall und vorbehaltlos geteilt wurde, verdeutlichen die Sammelergebnisse für die Zeppelin-Eckener-Spende 1925/26. So meldete der Amtmann in Fürstenberg an den Vorsitzenden des Kreis Ausschusses in Büren am 8. 7. 1926 lapidar: „Die Gemeinden hiesigen Amtsbezirks lehnen die Zahlung der Beträge ab.“ KAP, Kreis Büren A 2264. Sammelergebnisse: Ebd.

53 Dazu: Vom Flugplatze, in: WV v. 5. 6. 1925; Der große deutsche Rundflug, in: WV v. 29. 5. 1925; Deutscher Rundflug, in: WV v. 30./31. 5. 1925; Die Paderborner Flugtage, in: WV v. 2. 6. 1925.

54 Flugtag in Paderborn, in: WV v. 5. 6. 1926. Zum Folgenden: Großer Flugwerbetag in Paderborn am Sonntag, den 5. September, in: WV v. 31. 8. 1926.

55 Zum Paderborner Luftturnier, in: WV v. 24./25. 9. 1927; Tödlicher Fallschirmabsturz, in: WV v. 26. 9. 1927; Zum Flugtag, in: WV v. 27. 9. 1927. Zu Tiling: Klaus *Tiling* / Martin *Frauenheim*, Flieger und Forscher, Erfinder der Kammerrakete, Diepholz u. Berlin 2013.

56 Der Flughafen Paderborn, undatiert (ca. Ende 1929). LAVNRW W, Oberpräsidium 4632. Vgl. LAVNRW W, Oberpräsidium 4278, 4597, 4267, 4500, 4502, 4632, 4499.

fanden, kam es lediglich zu Probe-, Schul-, Foto- oder Filmflügen. Darüber hinaus wurden einige wenige Reklameflüge aufgezeichnet. So beauftragte beispielsweise das Handelsamt Paderborn e. V. im Oktober 1929 die „Luftverkehrsgesellschaft Münster“ mit dem Abwurf von Werbezetteln aus Anlass des Klein-Liborifestes; im Dezember 1930 ließ das Paderborner Kaufhaus Klingenthal Flugblätter abwerfen.<sup>57</sup>

Auch die Flugsicherung ließ durchaus zu wünschen übrig. Im Frühjahr 1927 beschwerten sich die Raab-Katzenstein Flugzeugwerke aus Kassel: „Trotzdem der Flugplatz Paderborn luftpolizeilich besetzt ist, fehlen Landevorrichtungen jeglicher Art; weder war ein Luftsack vorhanden, noch lag ein Landekreuz aus, sodass die Schüler, die sich auf ihrem ersten Ueberlandflug befanden, keine Anhaltspunkte hatten, um die Windrichtung festzustellen. – Auch war der Beamte in den meisten Fällen nicht rechtzeitig auf dem Flugplatz, um durch Abschießen von Leuchtpatronen den Schülern die Lage des Flugplatzes und die Windrichtung kenntlich zu machen.“<sup>58</sup> Zwar entsprach das Rollfeld („fester Lehmboden mit kurzer Grasnarbe“<sup>59</sup>) gerade noch den Mindestanforderungen, der Flugbetrieb war aber durch die Existenz der nordöstlich des Platzes gelegenen Steinbrüche beeinträchtigt. Der Flugplatz verfügte weder über eine Reparaturwerkstatt noch eine Betriebsstoffanlage. Unterkunftsmöglichkeiten vor Ort waren nicht vorhanden. Und auch die ärztliche Versorgung im Notfall war nicht zufriedenstellend. Die Werft, die beiden Flugzeughallen, die Baracken und Schuppen waren überwiegend als Wohn- oder Lagerraum vermietet. Ein Beobachter notierte Ende der 1920er Jahre treffend: „Paderborns Flugplatz, der einst so reges Leben sah, liegt heute ziemlich öde und verlassen“.<sup>60</sup>

### *Sachzwänge: Der Flughafen als Objekt wirtschaftlicher Interessen*

In der zweiten Hälfte der 1920er Jahre gerieten die Befürworter des Paderborner Flughafens zunehmend in die Defensive. Die Stadt saß buchstäblich zwischen den Stühlen. Auf der einen Seite wollte man den Anschluss an den Luftverkehr nicht leichtfertig aus der Hand geben. Auch die militärische Option gedachte man angesichts der immensen wirtschaftlichen Bedeutung nicht gänzlich aufzugeben, legte man doch „besonders grossen Wert darauf, als Flugplatz nicht ausgeschaltet zu werden, besonders nicht durch etwaige neuere militärische Bestrebungen.“<sup>61</sup> Auf der anderen Seite standen aber handfeste ökonomische Überlegungen. Bereits Ende 1922 lag eine erste Anfrage betreffend die Errichtung eines Zement-

57 Vgl. LAV NRW W, Oberpräsidium 4319, 4320, 4493, 4632, 4499. Im April 1932 ließ die NSDAP-Ortsgruppe Paderborn Flugzettel mit der Aufschrift „Ganz Deutschland wählt Adolf Hitler!“ abwerfen; das Flugzeug operierte allerdings von Lemgo aus. LAV NRW W, Oberpräsidium 4320.

58 Raab-Katzenstein Flugzeugwerk in Kassel an Flugwache Kassel v. 2. 3. 1927. LAV NRW W, Oberpräsidium 4267. Vgl. Luftfahrtüberwachungsabteilung Rheinland-Westfalen in Münster an Wachmeister Vetter in Paderborn v. 27. 4. 1927. LAV NRW W, Oberpräsidium 4531.

59 Fragebogen der Deutschen Aero Lloyd AG, Berlin-Staaken, undatiert (ca. Anfang 1928). LAV NRW W, Oberpräsidium 4497.

60 A. R., 900 Meter hoch über Paderborn, in: WV v. 17. 7. 1929.

61 E. von Selasinsky in Hattingen an Georg von Tschudi (Aero-Club von Deutschland) in Berlin v. 30. 7. 1925. StA Paderborn, A 4017. Nach dem Konkurs der Hüffer-Werke beabsichtigte die

bzw. Kalkwerkes beim Magistrat vor. Der Stadt Paderborn waren zu diesem Zeitpunkt allerdings ob der ungeklärten Eigentumsansprüche die Hände gebunden.<sup>62</sup> 1917 war in unmittelbarer Nähe der Geschwaderschule das Zement- und Kalkwerk „Ilse“ errichtet worden. 1926 wurde dann an der Nordgrenze des Flughafens ein weiteres Unternehmen, das Paderborner Portlandzementwerk „Atlas“, fertig gestellt. Es hatte sich nämlich herausgestellt, dass das gesamte Areal in ganz geringer Tiefe ein hervorragendes Kalksteinvorkommen barg, das in einer durchschnittlichen Mächtigkeit von 15 Metern das Gelände in ost-westlicher Richtung durchzog und ein hervorragendes Rohmaterial für Zementherstellung, insbesondere für den hochwertigen Portlandzement, darstellte. Der Paderborner Arbeitgeberverband erhöhte im Oktober 1927 den Druck auf den Magistrat: „Wir sind der Auffassung, dass alle Bestrebungen der Stadtverwaltung weitgehendst zu stützen sind, die darauf abzielen, durch Heranholung von Industrie das Wirtschaftsleben der Stadt zu heben. Mangels anderer Rohstoffe kommt vorläufig als Industrie nur die Anlage von Zement- und Kalkwerken in Frage.“<sup>63</sup> Im Spätsommer 1928 beabsichtigte der Baustoffhändler Otto Lambertz aus Castrop-Rauxel auf dem von ihm erworbenen westlichen Teil des Flugplatzes den Bau eines Zementwerkes. In die Neubaupläne waren die beiden noch stehenden Flugzeughallen einbezogen. Nachdem Lambertz die Bauarbeiten im Dezember 1928 eingestellt und den Kaufvertrag rückgängig gemacht hatte, fand die Stadt Paderborn mit dem „Westdeutschen Zement-Verband“ in Bochum einen neuen Bewerber, der überdies starkes Interesse am Kauf weiterer Grundstücke hatte. Im Verlauf des Jahres 1929 wurden auch Teile des östlichen Flughafengeländes verkauft, und zwar an das Paderborner Portland-Zementwerk „Atlas“, welches schon seit April 1927 einen Teil der alten Werft als „Laboratorium“ nutzte. Der stückweise Verkauf des Flughafens hatte natürlich Folgen. So ergab sich durch das Lambertz'sche Bauvorhaben die Notwendigkeit der Verlegung bzw. Erweiterung des Rollfeldes nach Osten. Hier konnte man auf das seit 1924 zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtete Areal zurückgreifen, das dann im Frühjahr 1929 eingeebnet und eingesät wurde. Die Betreiber des „Atlas“-Werkes schreckten im Übrigen bei der Durchsetzung ihrer Interessen vor rigorosen Maßnahmen nicht zurück. Anfang Mai 1930 sollten auf dem Rollfeld hochgerichtete Eisenbahnschwellen „die Benutzung des Geländes durch landende Flugzeuge“<sup>64</sup> verhindern, was nur durch energisches Einschreiten des Städtischen Grundstücksamtes unterbunden werden konnte. Die Misere in der Baubranche – das Werk „Atlas“ musste 1929 einen Teil der Beschäftigten entlassen und 1931 die Produktion zeitweilig einstellen – vereitelte

Reichswehr „den Platz als Übungsplatz (Handgranaten pp.) zu pachten.“ Vermerk v. 15. 4. 1926. LAV NRW W, Oberpräsidium 4292.

62 Anfang 1924 wollte die Dortmunder Maschinenfabrik Hoening u. Co. die beiden Flugzeughallen erwerben. Die Paderborner hatten wegen der herrschenden Arbeitslosigkeit durchaus Interesse an der Ansiedlung des Unternehmens, konnten auf das Angebot jedoch nicht eingehen, da die Hallen noch in der Verwaltung des Reichsfiskus befindlich waren. P. Baumhüter / Mechanische Hanfspinnerei und Schnurenfabrik in Batenhorst an Magistrat in Paderborn v. 3. 11. 1922. StA Paderborn, A 4016. Zum Folgenden vgl. ebd.

63 Handelsamt Paderborn e. V. / Arbeitgeber-Verband Paderborn und Umgegend e. V. an Magistrat in Paderborn v. 21. 10. 1927. StA Paderborn, A 3594. Zur Entwicklung der Zementindustrie: StA Paderborn A 3978.

64 Bericht v. 4. 5. 1930. LAV NRW W, Oberpräsidium 4497.



*Abb. 6: Das Werftgebäude, 1928 (Foto: Stadtarchiv Paderborn)*

jedoch den weiteren Ausbau der Kalk- und Zementindustrie in Mönkeloh. Von insgesamt knapp 121,2 Hektar Gesamtfläche des Flughafens befanden sich im Mai 1933 gerade noch 61,5 Hektar im Besitz der Stadt, 29,4 Hektar hatte das Zementwerk „Atlas“ erworben, 25,7 Hektar gehörten inzwischen der Zementfondsverwaltung in Bochum; der Rest verteilte sich auf RWE, PESAG und Reichsbahn.<sup>65</sup>

Anfang Januar 1926 forderte der Oberpräsident der Provinz Westfalen die Erneuerung der Betriebsgenehmigung für den Flughafen, und zwar gemäß den „Richtlinien für die Anlegung von Flughäfen und Landeplätzen“.<sup>66</sup> Der Paderborner Magistrat suchte Zeit zu gewinnen und beantragte zunächst eine Zulassungsverlängerung für drei Monate, „da zur Zeit noch nicht feststeht, ob der Flugplatz als Landeplatz beibehalten werden wird oder nicht.“<sup>67</sup> Ein Antrag auf Zulassung folgte im August 1926, wurde jedoch wegen fehlender Unterlagen nicht bearbeitet. Im September 1927 reichte der Magistrat nochmals einen Antrag ein, diesmal mit der verlangten Flughafenbetriebsordnung und den erforderlichen Plänen. Angesichts der unsicheren Perspektiven holten sich die Paderborner fachkundigen Rat beim Direktor der Luftverkehrs AG Westfalen in Dortmund. Dieser beurteilte die Entwicklungschancen des Flughafens im Oktober 1927 negativ: „In Anbetracht der Höhe der Kosten für Luftverkehr und Flughäfen im Vergleich zu der Zahl der Luftreisenden, die Paderborn aufbringen könnte, – im Vergleich zu anderen Städten, die Luftverkehr haben, dürften nur ca. 200–300 Personen im

<sup>65</sup> Vgl. StA Paderborn, A 4017.

<sup>66</sup> Oberpräsident in Münster an Magistrat in Paderborn v. 8. 1. 1926. StA Paderborn, A 4019.

<sup>67</sup> Magistrat in Paderborn an Oberpräsident in Münster v. 22. 4. 1926. Ebd.

Laufe des Sommers in Frage kommen – glaube ich, dass die Einrichtung eines Luftverkehrshafens für Paderborn nicht nötig ist, bezw. zu hohe finanzielle Lasten bringen würde ... Somit erscheint mir z. Zt. keine Verwendung Ihres Flughafens für fliegerische Zwecke vorzuliegen, es sei denn, dass Sie im Laufe des Jahres einige Flugtage veranstalten wollen. Persönlich halte ich es für zweckmässig, trotz der augenblicklichen geringen Verwendungsmöglichkeit Ihres Flugplatzes diesen nicht dauernd für andere Zwecke abzugeben, sondern sich den Flugplatz als solches für die Zukunft zu erhalten.“<sup>68</sup> Ein Gutachten der Junkers-Werke Dessau vom Juli 1928 stützte die Expertise aus dem Vorjahr. Demnach genügte das verbliebene Flugplatzgelände den Anforderungen eines Landesplatzes im regelmäßigen Luftverkehr nicht mehr, lediglich als Not- und Gelegenheitslandeplatz und als Hafen für Sportflugzeuge reichte das Gelände aus.

Auf Empfehlung des Oberpräsidenten Johannes Gronowski gestattete der Reichsverkehrsminister unterm 4. Februar 1928 vorläufig die Beibehaltung des Flughafens Paderborn. „Aus dem Vorhandensein des Flughafens allein“, so hieß es unmissverständlich, „können Ansprüche auf seine Einbeziehung in den öffentlichen, regelmäßigen Luftverkehr und die Gewährung von Beihilfen aus Reichs- oder Staatsmitteln nicht hergeleitet werden.“<sup>69</sup> Gronowski mahnte Anfang September 1928 die Einreichung der Antragsunterlagen auf Umwandlung des Flughafens in einen Verkehrslandeplatz ein. Im April 1929 stellte der Oberpräsident als Luftpolizeibehörde fest, dass nach Abgabe eines Teils des bisherigen Flughafengeländes an die Zementindustrie die Bedingungen für den Betrieb eines Flughafens nicht mehr gegeben waren. Er unterstützte aber die Paderborner Pläne, den Flughafen beizubehalten oder in einen Verkehrslandeplatz umzuwandeln, zumal nach der Auflösung der Westflug GmbH in Bad Oeynhausen Paderborn die einzig verbliebene Landemöglichkeit im östlichen Teil der Provinz Westfalen bot. Diverse Anfragen und Mahnungen aus der Provinzialhauptstadt wurden vom Magistrat mit dem Hinweis auf schwebende Verhandlungen mit der Zementindustrie hinhaltend beantwortet. Die Drohungen aus Münster wurden indessen deutlicher, konnte doch Gronowski einer „weiteren Verschleppung des Antrages auf Umwandlung des Flughafens Paderborn in einen Verkehrslandeplatz“<sup>70</sup> nicht tatenlos zusehen. Aber obwohl der Paderborner Flugplatz weder in seinen Größenverhältnissen noch in seinen vorhandenen Anlagen den Anforderungen genügte, sah der Oberpräsident noch im Juli 1929 von der Zurücknahme der im Februar 1928 erteilten Genehmigung auf Beibehaltung des Flughafens in Mönkeloh ab.

Eine Besprechung am Flughafen Paderborn am 11. März 1930, zu welcher Hauptmann Büter aus Münster angereist war, „führte zu dem Ergebnis, daß Paderborn nicht mehr als Flughafen, auch nicht als Verkehrslandeplatz in Frage kommt. Nachdem der wesentliche Teil des als Landeplatz und Rollfeld erforder-

68 Direktor Paul Sommer in Dortmund an Magistrat in Paderborn v. 24. 10. 1927. StA Paderborn, A 4017. Zum Folgenden: Junkers-Flugzeugwerke AG in Dessau an Magistrat in Paderborn v. 31. 7. 1928. StA Paderborn, A 4019.

69 Reichsverkehrsministerium an Magistrat der Stadt Paderborn v. 4. 2. 1928. LAV NRW W, Oberpräsidium 4497.

70 Oberpräsident in Münster an Regierungspräsident in Minden v. 30. 4. 1929. StA Paderborn, A 4019.

lichen Geländes verkauft ist, reicht der im Besitz der Stadt verbliebene Grundstückskomplex als Verkehrslandeplatz nicht mehr aus. Möglich erscheint nur die Bereithaltung als Notlandeplatz, auf dessen Bereithaltung der Oberpräsident sehr großen Wert legt.<sup>71</sup> Der Magistrat schloss sich nur wenige Tage später, am 18. März 1930, dieser Empfehlung an. Oberpräsident Gronowski leitete die Zurückziehung der Flughafenbetriebsgenehmigung in die Wege und veranlasste die Zurücknahme des Antrages auf Einrichtung eines Verkehrsflugplatzes. Die Polizeiflugwache wurde zum 1. August 1930 aufgegeben und der die Landkreise Büren, Höxter, Paderborn, Warburg und Wiedenbrück umfassende Überwachungsbezirk der Polizeiflugwache Münster zugeteilt. Damit war der gesamte Flugplatz praktisch „aufgegeben“.<sup>72</sup> Die „Deutsche Lufthansa“ führte den Flugplatz Paderborn in ihrer Flugstreckenliste als „Hilfslandeplatz“.<sup>73</sup> Die bisher von der Flugwache genutzten Räume wurden zu Wohnungen für kinderreiche und minderbemittelte Familien umgebaut und ab Herbst 1930 vermietet; die Gründung eines „Schieß-Sport-Vereins Paderborn-Süd“ belegt, dass sich unter den Bewohnern eine eigenständige Identität herausgebildet hatte.<sup>74</sup>

Dass der Betrieb des Flugplatzes nach 1930 aufrechterhalten werden konnte, war letztlich nur der Weltwirtschaftskrise zu verdanken. Sowohl das Paderborner Portland-Zementwerk „Atlas“ wie auch die Bochumer Zementfondsverwaltungsgesellschaft mussten ihre Expansionspläne zurückstellen. Das Rollfeld, dessen östlicher Teil nun landwirtschaftlich genutzt wurde, blieb unverändert. Ab Spätsommer 1931 wurde der Flughafen von den Segelfliegergruppen des Militärsportvereins Preußen und des Reiterregiments 15 sowie von der Segelflugvereinigung Egge zur Unterstellung der Maschinen und für Flugübungen genutzt.<sup>75</sup> Nach längerer Pause fand im August 1931 auch wieder ein Flugtag statt. Hauptattraktion war der „Luftgymnastiker“ Oskar Dimpfel. Trotz des schlechten Wetters waren die Organisatoren zufrieden: „Der Aufmarsch entsprach den Erwartungen. Alles war unterwegs. Autobusse rollten die Menschen heran, Kraftwagen strömten der Berg hinan, und in ihr Hupen klang die frohe Stimmung der Sportlustigen, die guten Sport und – leidliches Wetter erwarteten.“<sup>76</sup> Weitere Veranstaltungen folgten. Vom 14. bis 19. Oktober 1932 wurde der Flugplatz der Firma Folkerts-Junkers für die „Deutsche Luftfahrt-Werbeaktion“ genutzt. Und am 27. Oktober organisierte die in Düsseldorf beheimatete „Deutsche Verkehrsflug AG“ in Ver-

71 Vermerk v. 11. 3. 1930. Ebd.

72 Vermerk v. 22. 10. 1930. StA Paderborn, A 4013. Zum Vorhergehenden: Oberpräsident in Münster an Magistrat in Paderborn v. 5. 4. 1930. LAV NRW W, Oberpräsidium 4267; zur Flugwache: Wachordnung der Flugwache Paderborn (Entwurf) v. März 1930, LAV NRW W, Oberpräsidium 4522.

73 Deutsche Lufthansa AG in Berlin an Magistrat in Paderborn v. 12. 8. 1930. StA Paderborn: A 4018.

74 Schieß-Sport-Verein Paderborn-Süd an Magistrat in Paderborn v. 10. 6. 1931. StA Paderborn, A 4014. Zum Vorhergehenden: StA Paderborn, A 4013, A 4014.

75 Heinrich *Koza*, Aus der Entwicklung der Paderborner Segelfliegerei, in: Die Warte 1 (1933), S. 12–22; 25 Jahre Segelfliegerei in Paderborn, in: WV v. 9. 2. 1955; Von fliegenden „Stehauf-Männchen“ zu einem florierenden Verein, in: WV v. 21. 8. 1998; Georg *Vockel*, Poloschläger gegen Segelflieger, in: WV v. 8. 7. 1998; Wiebke *Lamprecht* / Marie-Luise *Klein*, Paderborner Sportgeschichte, Paderborn u. a. 2000, S. 220ff. Ferner: StA Paderborn, A 4014, A 4018.

76 Großer luftgymnastischer Flugtag in Paderborn, in: WV v. 17. 8. 1931.

bindung mit der Reichswehr Flugzeugbesichtigungen und günstige Rundflüge für Jedermann „zwecks Belebung des Interesses für den Luftverkehr“.<sup>77</sup>

### *Bomben auf Paderborn: Die NS-Zeit*

Die „Machtergreifung“ der Nationalsozialisten hatte für den Flughafen Paderborn-Mönkeloh buchstäblich handgreifliche Folgen: Im März 1933 überfielen SA-Schläger das am Rande des Platzes gelegene Geschäft des als SPD-Mitglied bekannten Lebensmittelhändlers Hög und seiner Frau.<sup>78</sup> Sonst änderte sich aber zunächst einmal wenig. Mönkeloh wurde weiterhin als „Notlandeplatz“ genutzt, Flugverkehr fand in den Jahren 1933 und 1934 kaum statt.<sup>79</sup> Für Anfang Juni 1933 beantragte der Luftartist Dimpfel die Genehmigung einer flugsportlichen Veranstaltung, wurde aber trotz seiner Zusicherung, zehn Prozent der Einnahmen an die NSDAP-Ortsgruppe Paderborn abzuführen, von der Stadtverwaltung abgewiesen. Im Mai meldete sich mit Julius Hüffer ein alter Bekannter mit der Anfrage, „ob die Stadt Paderborn ein evtl. Interesse an der Ansiedlung eines jungen, in der Entwicklung stehenden Flugzeugbau-Unternehmens hat u[nd] die auf dem dortigen Flugplatz stehende Werfthalle evtl. unentgeltlich für diese Zwecke zur Verfügung stellen würde.“<sup>80</sup> Noch im Frühjahr war die Stadt Paderborn bereit gewesen, über den Verkauf einer der beiden Flughallen zu verhandeln. Wenige Monate später hatte sich die Situation grundlegend gewandelt: Im September 1933 stellte die Stadtverwaltung einen Antrag auf Wiederezulassung des Flughafens als Verkehrslandeplatz. Möglicherweise lagen zu diesem Zeitpunkt schon erste Planungen für eine neuerliche militärische Nutzung in der Schublade.<sup>81</sup>

Am 30. Juli 1933, also während der Libori-Woche, fand wieder ein „Großflugtag“ in Paderborn statt. Als besonderer Höhepunkt – makaber angesichts der kommenden Ereignisse – war die Vorführung „Bomben auf Paderborn“ angekündigt, wobei eine Häuserblockattrappe bombardiert wurde. Die Vorführung sollte „Deutschlands Wehrlosigkeit gegen feindliche Flugzeugangriffe in ihrer ganzen Gefährlichkeit“ aufzeigen und die Devise des Flugtages „Luftschutz tut Not“ charakterisieren.<sup>82</sup> Infolge des schlechten Wetters ließ der Besuch jedoch zu wünschen übrig und entsprach bei weitem nicht den hochgesteckten Erwartungen. In regelmäßigen Abständen wurden jetzt Veranstaltungen zur Propagierung des

77 Vermerk v. 4. 10. 1932. StA Paderborn, A 4018.

78 *Ti.*, Entschädigungsanspruch bestand zu Recht, in: Freie Presse v. 8. 7. 1955; Als die SA „rote Läden“ sprengte, in: Freie Presse v. 8. 7. 1955. Vgl. StA Paderborn, A 4014.

79 Vgl. Magistrat in Paderborn an Oberpräsidenten in Münster v. 30. 1. 1931, 27. 1. 1933. StA Paderborn, A 4019. Zum Folgenden: StA Paderborn, A 4018; Oskar Dimpfel in Düsseldorf an Stadtverwaltung in Paderborn v. 23. 5. 1933. StA Paderborn, A 4018.

80 Julius Hüffer in Münster an Magistrat in Paderborn v. 28. 5. 1933. StA Paderborn, A 4018.

81 Jedenfalls legt eine Formulierung in einem Vermerk vom Dezember 1933 dies nahe: „Reichswehr benutzt ja auch den Platz mit“. Vermerk v. 4. 12. 1933. StA Paderborn, A 4019. Zum Vorhergehenden: Magistratsbeschluss v. 13. 3. 1933. StA Paderborn, A 3978. Vermerk v. 25. 9. 1933. StA Paderborn, A 4019.

82 *H. L.*, Großflugtag in Paderborn, in: Lippspringer Anzeiger v. 1. 8. 1933. Vgl. Inserat im Lippspringer Anzeiger v. 27. 7. 1933.

„Luftfahrtgedankens“ durchgeführt. Anfang Juni 1934 organisierte die Fliegerortsgruppe Paderborn des Deutschen Luftsportverbandes eine „Luftfahrtwerbewoche“ und einen „Tag der deutschen Luftfahrt“.<sup>83</sup> Am 16. September folgte ein „Volksflugtag“, der mit einer Beschwörung der „Volksgemeinschaft“ einherging: „Machtvoll soll nicht zuletzt durch das Mitwirken der Gemeinschaft ‚Kraft durch Freude‘ zum Ausdruck kommen: der Arbeiter steht neben dem Flieger!“<sup>84</sup> Und vom 26. Mai bis 2. Juni 1935 wurde – erneut organisiert von der Fliegerortsgruppe – eine „Luftfahrt-Werbewoche“ durchgeführt, die mit zahlreichen Veranstaltungen, die „ein schönes und begeisterndes Bild von der Aufbauarbeit in der deutschen Fliegerei“ vermitteln sollte, „einer Aufbauarbeit, an der wir Paderborner ja in unserem Kreis den lebendigsten Anteil durch all die Opfer und Mühen, die von Tausenden gebracht und geteilt sind, haben. Wir haben ja dafür auch in hervorragendem Maße den Aufstieg der deutschen Fliegerei erleben können, sehen und erleben ihn täglich.“<sup>85</sup>

Zu diesem Zeitpunkt waren die Tarnbestimmungen für die Luftwaffe bereits aufgehoben, die sich seit dem 1. März 1935 als dritter Teil der Wehrmacht präsentieren konnte. Der Aufbau war – auch in Paderborn – durch geheime Vorarbeiten bereits in vielfacher Hinsicht vorbereitet. Seit längerer Zeit hatten hier Gespräche zwischen der Stadtverwaltung und verschiedenen staatlichen Stellen stattgefunden. Schon 1934 zeichnete sich ab, dass Mönkeloh Standort einer paramilitärischen Fliegerschule werden sollte. Diese Pläne wurden seitens der Stadtverwaltung tatkräftig unterstützt. Im November 1934 schließlich wurde die Hauptübungsstelle der Fliegerlandesgruppe V Westfalen des Deutschen Luftsport-Verbandes von Gelsenkirchen nach Paderborn verlegt. Flieger- und Funkerschule sollten bereits am 1. Januar 1935 ihren Betrieb aufnehmen, wozu auch die Räumung des an die Paderborner Portland-Zementwerke vermieteten Ostflügels des Wertgebäudes erforderlich wurde, und zwar „für Wohnungen des Lehrpersonals und für weitere Lehrsäle.“<sup>86</sup> Als neue Mieter zogen die „Deutsche Verkehrsfliegerschule“ und der „Deutsche Luftfahrtverband“ auf dem Paderborner Flughafen ein. Seit dem 1. Februar 1935 war Mönkeloh ständig mit einer Luftaufsichtswache besetzt.<sup>87</sup> Infolge der inzwischen „veränderten Verhältnisse“<sup>88</sup> wurde die Luftaufsichtswache Paderborn mit Wirkung vom 15. Juli 1936 aber wieder aufgelöst und der die Landkreise Paderborn, Höxter, Warburg, Büren, Lippstadt und Brilon umfassende Überwachungsbezirk der Luftaufsichtswache Bielefeld als Außenstelle des Luftamtes Münster zugeteilt.

83 Die Luftfahrt-Werbewoche in Paderborn, in: Lippspringer Anzeiger v. 31. 5. 1934.

84 Flugzeuggeschwader über Paderborn, in: WV v. 13. 9. 1934. Ferner: Alle zum Paderborner Volksflugtag, in: Lippspringer Anzeiger v. 16. 9. 1934.

85 Eine Woche im Zeichen der Flieger. Umfangreiches Programm für die Luftfahrt-Werbewoche in Paderborn, in: Lippspringer Anzeiger v. 25. 5. 1935.

86 Fliegergruppe 13 Paderborn der Fliegerlandesgruppe V Westfalen des Deutschen Luftsport-Verbandes in Paderborn an Magistrat in Paderborn v. 21. 11. 1934. StA Paderborn, A 4019.

87 Luftamt Münster an Regierungspräsident in Minden v. 8. 2. 1935. Gemeindearchiv Borchen, A 736.

88 Rundschreiben des Regierungspräsidenten in Minden v. 16. 7. 1936. KAP, Kreis Büren A 1911. Vgl. auch insgesamt: StA Salzkotten, C 236a; StA Bad Lippspringe, B 156.



In der zweiten Hälfte der 1930er Jahre begann dann der erneute Ausbau für militärische Zwecke.<sup>89</sup> Der Flughafen Paderborn wurde von der Luftwaffe übernommen und zügig für die geplante Nutzung als Luftpark aufgerüstet. Paderborn bekam umfangreiche Funktionen als Nachschub- und Instandsetzungsbasis und war am 4. September 1937 einer von insgesamt 17 Luftparks im Deutschen Reich.<sup>90</sup> Auf einem Übersichtsplan sind über 80 verschiedene Gebäude erkennbar, u. a. verschiedene Hangars, Lagergebäude, Depots, Unterkünfte sowie Wirtschafts- und Wohngebäude. Die alte Werft wurde 1938 im Zuge der allgemeinen Vergrößerung durch zwei zweigeschossige Flügelbauten erweitert. Zur notwendigen Erweiterung des Flughafens wurde weiterer Grund und Boden erworben und Wald niedergelegt („Planierung der Mönkeloh“). Das Rollfeld bestand aus einem kreisförmigen Feld mit einem Durchmesser von rund 1000 Metern. Die Hauptlandebahn war eine 500 Meter breite Graspiste. Am 20. Mai 1937 wurde zwischen der Stadt Paderborn und dem Deutschen Reich, vertreten durch das Luftkreiskommando IV Münster/Westf., ein Vertrag geschlossen: Das Gelände des Flughafens wurde „schulden- und lastenfrei und unentgeltlich“ dem Reich „für Zwecke der Luftfahrt“<sup>91</sup> überlassen. Faktisch hatte die Wehrmacht das Grundstück aber bereits zum 1. Februar 1937 in Besitz genommen. Bürgermeister Kurt Nobelman hatte den Gemeinderat bei dieser Angelegenheit übrigens gar nicht erst eingeschaltet, dies wurde formell erst im Oktober 1937 nachgeholt.<sup>92</sup>

Beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges war der Ausbau des Flughafens Paderborn längst nicht abgeschlossen, noch Ende August 1939 galt der Luftpark Paderborn als personell und materiell nicht voll einsatzbereit. Die Luftmunitionsanstalt (Muna) in Harth bei Büren versorgte den Luftpark mit Munition. In den ersten Kriegsjahren fungierte Paderborn als Nachschubbasis, zur Wartung und Instandsetzung von Flugzeugen und Flugzeugmotoren, zum Einschießen von Bord- und auch Erdwaffen sowie zum Einfliegen fabrikneuer bzw. gründlich überholter Maschinen.<sup>93</sup> Zu den Dienststellen des Luftparks Paderborn zählten die Flugtechnische Gruppe / Flugbereitschaft, die Kraftfahrtechnische Gruppe / Kraftfahrbereitschaft, die Waffentechnische Gruppe sowie der Versand. Die Versorgung der beweglichen Flieger-Geräteausgabestellen (GAS) in

89 Im benachbarten Bad Lippspringe begann man im September 1934 mit der Herrichtung eines Flugplatzes. Bürgermeister in Bad Lippspringe an Regierungspräsidenten in Minden v. 7. 9. 1934. StA Bad Lippspringe, B 156. Vgl. *Niebuhr* (wie Anm. 6), S. 101; *Göbel* (wie Anm. 6), S. 512.

90 Paderborn 1945. Leben im Nationalsozialismus und im Krieg. Ausstellung der Städtischen Museen, des Stadtarchivs und der Volkshochschule Paderborn, Paderborn 1995, S. 59. Vgl. Karl *Ries* / Wolfgang *Dierich*, Fliegerhorste und Einsatzhäfen der Luftwaffe. Planskizzen 1935–1945, Stuttgart 1993.

91 Vertrag zwischen der Stadt Paderborn und dem Deutschen Reich „Reichsfiskus Luftfahrt“ v. 20. 5. 1937. StA Paderborn, A 6206.

92 „Versehentlich sei die Anhörung der Gemeinderäte seinerzeit unterblieben. Er hole diese hiermit nach. Gemeinderäte stimmen den Ausführungen des Bürgermeisters zu und sind mit der unentgeltlichen Grundstücksüberlassung einverstanden.“ Niederschrift der Sitzung der Gemeinderäte am 29. 10. 1937. StA Paderborn, A 6206.

93 U. a. war Mönkeloh auch Reparaturhafen für den 6-motorigen Transporter Me 363 „Gigant“, das damals größte Flugzeug der Luftwaffe. Schriftl. Auskunft Waldemar Becker, Bad Driburg, v. 23. 7. 2006. Zum Folgenden: Paderborn 1945. Leben im Nationalsozialismus und im Krieg. Ausstellung der Städtischen Museen, des Stadtarchivs und der Volkshochschule Paderborn, Paderborn 1995, S. 59ff.; Luftpark/Fliegerhorst Paderborn, in: *Dodt/Gilsbach/Gumprecht* (wie Anm. 2), S. 223ff.

Münster-Handorf, Mönchengladbach, Würselen, Köln-Butzweilerhof, Krefeld-Urdingen oder Euskirchen mit Nachschub erfolgte in den ersten Monaten des Weltkriegs hauptsächlich per LKW-Transport, nur in dringenden Fällen wurde der Lufttransport gewählt. Der Fuhrpark umfasste im Juli 1943 fünf PKW, 14 LKW und fünf Radschlepper. Für die Verteilung der Nachschubgüter wurde aber auch die Eisenbahn eingesetzt; so beziffert die Statistik für Juli 1943 den Eingang von 225 Waggons mit 1143,064 t und den Ausgang von 254 Waggons mit 941,856 t. Waren anfangs etwa 150 Soldaten und 500 Zivilangestellte auf dem Luftpark eingesetzt, stieg die Anzahl der Beschäftigten später bis auf 2000 an. Der Umgang mit den hochgiftigen Treibstoffen führte dazu, dass viele Bedienstete der Tankanlagen und Maschinenwartung schwere gesundheitliche Schäden davontrugen.

Zum Schutz des Flughafens hatte man in Dörenhagen und Paderborn-Goldgrund zwei Scheinflugplätze angelegt. In Mönkeloh selbst befanden sich zunächst Einheiten mit schwerer 8,8-cm- und 10,5-cm-Flak. 1943 sollte die leichte, mit 2-cm-Vierlingsflak bewaffnete Heeresflakabteilung 44 den Schutz Paderborns übernehmen. Aufgrund der einfachen Anpeilbarkeit des Boden-Bord-Funkverkehrs durch feindliche Flieger wurde das Funkpeilhaus aus der unmittelbaren Umgebung des Flugplatzes zu Beginn der 1940er Jahre nach Veldrom verlegt. Reste der Hindernisbefeuerung zur Markierung der Einflugschneise sind noch heute zwischen Paderborn-Wewer und Oberntudorf im Gelände zu finden. Zur Luftparksicherung waren in der Regel mehrere Jagdflugzeuge abgestellt. Ein Zeitzeuge erinnert sich, dass im Zusammenhang mit der Invasion der Niederlande Anfang Mai 1940 zwei Staffeln Ju 52 in Paderborn stationiert waren. Während des Frankreichfeldzuges im Mai und Juni 1940 starteten von Mönkeloh aus Transportgeschwader. Als Basis für Kampfeinsätze diente der Flugplatz wohl anfangs nur in Ausnahmefällen. Erst mit der steigenden Zahl der alliierten Luftangriffe erweiterte sich spätestens gegen Ende des Krieges der Aufgabenbereich durch die Stationierung von Abfangjägern vom Luftpark zum Fliegerhorst. So erinnert sich ein ehemaliger Luftwaffenhelfer, dass im Frühjahr 1944 Teile des Jagdgeschwaders Oesau in Paderborn stationiert waren.<sup>94</sup> Im Oktober und November 1944 operierten die II. Gruppe des Nachtgeschwaders 1, ab Februar 1945 die III. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 4 von Mönkeloh aus. Am 5. Oktober 1944 stürzte Oberst Helmut Lent, einer der bekanntesten und erfolgreichsten deutschen Nachtjagd-piloten, beim Landeanflug auf Paderborn tödlich ab; mit ihm starb die gesamte Besatzung der zweimotorigen Ju 88.<sup>95</sup>

Die ersten Vorboten des verheerenden Luftkrieges tauchten am 21. Juni 1940 über Paderborn auf: Vier britische Flugzeuge warfen Sprengbomben über dem Flughafen ab und beschädigten 30 Flugzeuge. Insgesamt wurde Mönkeloh im Juni/Juli 1940 neunmal von der Royal Air Force angegriffen, wobei ein Toter und leichtere Sach- und Gebäudeschäden zu beklagen waren. Hatten diese Luftangriffe zunächst keine nachhaltigen Auswirkungen, so kam es gegen Kriegsende zu erheblichen Beschädigungen und Zerstörungen im Gebäudebestand, im Bereich der Gleis- und Tankanlagen und auf dem Flugfeld. Schon im Vorfeld

94 Schriftl. Auskunft Waldemar Becker, Bad Driburg, v. 7. 7. 2006.

95 Adolf *Johanterwege*, Freunde, Feinde, Opfer, Helfer. Die Geschichte der militärischen Fliegerei in Westfalen, in: Jahrbuch Westfalen 2000, S. 79f.

waren nach und nach Teile der Arbeitsbereiche in Außenlager in die nähere und weitere Umgebung Paderborns verlegt worden. Infolge der weitgehenden Dezentralisation wurden jedoch die Arbeiten des Luftparks wesentlich erschwert, von den vorhandenen Beständen lagerten schließlich nur etwa ein Drittel auf dem Gelände des Luftparks selbst, der Rest in Außenlagern wie etwa dem „Vorwerk“ Buchenhof in Borchon, aber auch in Schlangen, Altenbeken, Neuhaus, Salzkotten oder Elsen. Am 19. April 1944 wurde der größte Teil der Bauten und Hallen von amerikanischen Bombern zerstört, man zählte mindestens 40 Tote und zahlreiche Verletzte. In der Nacht vom 12. auf den 13. September 1944 wurde das Munitionslager auf dem Flugplatz beschossen und zur Explosion gebracht. Am 5. Oktober 1944 wurden die letzten noch stehenden Hallen zerbombt, dabei wurden auch 18 polnische Kriegsgefangene getötet. Am 10. März 1945 wurde das kleine Postamt „Flughafen Paderborn“ durch eine Bombe vollständig zerstört.<sup>96</sup> Die in Paderborn stationierte Luftabwehr – die IV./leichte Flakabteilung 943 mit fünf, später sechs Zügen – konnte auch dem Angriff am 27. März 1945, der die Innenstadt in Schutt und Asche legte, nur „ohnmächtig“<sup>97</sup> zusehen. Schon wenige Tage später, am 31. März, stand die Vorhut der amerikanischen Truppen in der Nähe des Flugplatzes. Von den etwa 250 verbliebenen Luftwaffenangehörigen ergaben sich die meisten kampfflos. Am 1. April 1945 rollten Panzer über das Flugplatzgelände auf Paderborn zu.<sup>98</sup>

### *Wirtschaftswunderliches: Das Ende des Flughafens*

Die britische Militärverwaltung beschlagnahmte nach Kriegsende alle militärischen Objekte in Paderborn und übernahm damit auch die Verfügungsgewalt über den Flughafen. Die mehr oder weniger zerstörten Baulichkeiten wurden nach und nach – soweit möglich – für Wohn- und Gewerbe Zwecke wieder hergerichtet. Auf dem Areal waren die Kriegsfolgen etwa in Form größerer und kleinerer Bombentrichter noch Mitte der 1950er Jahre deutlich sichtbar. Um die fortgesetzten Diebstähle und „wilden“ Demontagen und damit eine „weitere erhebliche Wertminderung der vorhandenen und durchaus benutzungswürdigen Gebäude“<sup>99</sup>

96 Schriftl. Auskunft Hildegard Weber, Paderborn, v. 8. 7. 2006.

97 Hermann *Bieker*, Die brennende Stadt. Meine Erinnerung an die Zerstörung Paderborns, Paderborn 1948, S. 8. Zum Vorhergehenden: Rainard *Claus* / Hans-Werner *Fricke* / Andreas *Küblert* / Hubert *Lengeling*, Die Luftangriffe auf Paderborn 1939–45, Paderborn 1980; *Locker* u. a., Als die Bomben fielen (wie Anm. 1), S. 26f. (detaillierte Übersicht der Luftangriffe auf Paderborn); *Erinnern und Gedenken. Die Zerstörung der Stadt vor 60 Jahren*, hrsg. v. d. Stadt Paderborn, Paderborn 2005. Vgl. LS-Schadensmeldungen v. 19. 4. 1944 und v. 13. 8. 1944. LAV NRW W, Oberpräsidium 7806, Bd. 4 und Bd. 5.

98 Vgl. Waldemar *Becker*, Das Kriegsende 1945 im ehemaligen Hochstift Paderborn, Paderborn 1994, S. 27; Ferner: Friedrich Gerhard *Hohmann*, Das Ende des Zweiten Weltkrieges im Raum Paderborn, in: Westfälische Zeitschrift 130 (1980), S. 339–397; Stefan *Westhoff*, Das Kriegsende in Paderborn. Die letzten elf Tage vom 22. März bis zum 1. April 1945, Norderstedt 2008, S. 29f.; Hans Walter *Wichert*, Auf den Spuren des früheren Paderborner Flugplatzes am Industriegebiet Mönkeloh, in: Die Warte H. 81/1994, S. 26–28, hier S. 27. Zur Notlandung einer amerikanischen B 17 am 13. 4. 1945 in Mönkeloh: Ursula *Wichert-Pollmann*, Freitag, der Dreizehnte ..., in: Die Warte Nr. 105/2000, S. 17–18.

99 Industrie- und Handelskammer Bielefeld / Zweigstelle Paderborn an Finanzamt in Paderborn v. 9. 10. 1947. StA Paderborn, A 5543.



*Abb. 7: Das Gelände des ehemaligen Flughafens im Sommer 1953  
(Foto: Kreisarchiv Paderborn)*

zu verhindern, forderte man mehrfach eine bessere Bewachung der Objekte. Eine Verwendung als Flughafen, das zeichnete sich schon bald ab, schied für die Zukunft aus, da der Standort Paderborn-Mönkeloh von der technischen Entwicklung überholt worden und überdies die benachbarte Zementindustrie immer näher gerückt war. Bereits im September 1945 hatte die Militärregierung verschiedene Gebäude für die Unterbringung wohnungsloser Familien freigegeben und die Stadt Paderborn veranlasst, die Wohnungen „bewohnbar“ zu machen. Die britischen Besatzungstruppen verließen 1947 ihre Wohnquartiere auf dem Flugplatz, dessen Verwaltung jetzt treuhänderisch in deutsche Hände übergang. In der Folgezeit zogen rund 50 Familien in die Unterkünfte ein, allerdings waren die Wohnverhältnisse im sogenannten „Elendsviertel“ katastrophal. Pläne zur Unterbringung einer Finanzbeamtenschule im früheren Wirtschaftsgebäude des Fliegerhorstes zerschlugen sich übrigens Ende 1947.<sup>100</sup>

Bereits im Juli 1946 siedelten sich erste Gewerbebetriebe in dem heutigen Industriegebiet der Paderborner Südstadt an.<sup>101</sup> Angesichts der überdurchschnittlichen Arbeitslosigkeit in Ostwestfalen und des geringen Steueraufkommens in

100 Oberfinanzpräsident in Münster an Stadtverwaltung in Paderborn v. 26. 9. 1947. StA Paderborn, A 5543. Ferner: Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Ostwestfalen-Lippe (LAV NRW OWL), D 51, Nr. 53.

101 Vgl. Barbara *Stambolis*, Das Flugplatzgelände Mönkeloh: Erfolg und Scheitern von Industriensiedlungen in Paderborn, in: Paderborn 1945–1955. Zerstörung und Aufbau, hrsg. v. d. Stadt Paderborn u. d. Universität-Gesamthochschule Paderborn, Paderborn 1988, S. 149–152; Georg *Vockel*, Wo



*Abb. 8: Kühlschranksproduktion in einem ehemaligen Flugzeug-Hangar, Anfang der 1950er Jahre (Foto: Stadtarchiv Paderborn)*

der Stadt bemühte sich die Verwaltung in den nächsten Jahren intensiv um die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe in Mönkeloh, wo sich die als „Lebensnotwendigkeit“<sup>102</sup> bezeichneten Neuansiedlungsversuche konzentrierten. Dabei waren die Grundvoraussetzungen eigentlich nicht ungünstig: Verkehrsanbindung durch Schiene und Straße war gegeben, die Versorgung mit Wasser, Gas und Elektrizität war gewährleistet, auch eine Kanalisation war vorhanden. Trotzdem konnten sich nur wenige Unternehmen für den Standort entschließen. Zu den größeren Arbeitgebern zählten Mitte 1953 das Farbwerk Orania mit 50, die Paderborner Maschinenfabrik AG (Pamag) mit 140 und das Champion-Werk mit 220 Beschäftigten. Hinzu kamen einige kleinere Betriebe.<sup>103</sup> Diese erste Phase der Industriean siedlung stand alles andere als unter einem guten Stern. Die Pamag, eine Tochtergesellschaft der Bielefelder Anker-Werke, stellte 1955 die Produktion von Fahr- und Motorrädern ein. Die Herstellung des Kleinwagens Champion durch die Benteler-Werke lief nur knapp zwei Jahre von 1951 bis 1952; anschließend wurden zeitweilig Kühlschranks hergestellt.

Die strukturelle Schwäche der Region war nur eines der Probleme, mit denen sich die Stadtväter auseinandersetzen hatten. Zwar war das frühere, fast

früher Nachtjäger starteten ..., in: WV v. 22. 8. 2001. Zur Nutzung der Gebäude und Grundstücke auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens: LAV NRW OWL, D 51, Nr. 43, 52, 53, 63, 67, 129 und 130.

102 Vermerk v. 17. 9. 1953. StA Paderborn, A 2777.

103 Vermerk v. 1. 7. 1953. Ebd. Vgl. StA Paderborn, A 5543, A 5544.

163 Hektar große Flughafengelände nach der Freigabe durch die Besatzungsmacht im August 1947 wieder in den Besitz der Stadt gelangt, man hatte aber am 7. September 1949 vertraglich mit der Bundesvermögensstelle einen Tausch mit der ehemaligen Kaserne am Abdinghof vereinbart, da man das in der Innenstadt gelegene Grundstück dringend für die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes benötigte. Die Eigentumsrechte wurden von der Oberfinanzdirektion Münster wahrgenommen, was die Verhandlungsposition der Stadtverwaltung deutlich einschränkte. Die Pachtverträge mit den Unternehmen hatten anfangs eine 90-tägige Kündigungsfrist, wodurch die Investitionsbereitschaft erheblich minimiert wurde. Erst nach Intervention des Bundesarbeitsministeriums im Sommer 1952 akzeptierte die OFD Münster langfristige Regelungen. Im gleichen Jahr trat die Stadtverwaltung an das Bundesfinanzministerium heran, um die Freigabe des ehemaligen Flugplatzes für zivile Zwecke zu erlangen. Die Dienststelle Blank – als Vorgängerin des Verteidigungsministeriums – war nach längeren Verhandlungen immerhin bereit, die wirtschaftlichen Belange Paderborns zu berücksichtigen und etwa 25 Hektar des Geländes abzugeben. Erst nachdem sich die notwendigen Rahmenbedingungen verbessert hatten, konnte die Stadtverwaltung in Verhandlungen mit mehreren namhaften Unternehmen treten. 1955 schließlich veräußerte das Bundesfinanzministerium das zuvor von der Pamag gepachtete Areal an die Westfälische Metallindustrie aus Lippstadt und die Gebr. Claas aus Harrewinkel. Damit begann die zweite, erfolgreiche Phase der Industrieansiedlung im Süden der Paderstadt: Die Westfälische Metallindustrie produzierte unter dem Markennamen „Hella“ Kraftfahrzeugelektronik und -beleuchtung; Claas stellte im Zweigwerk Paderborn Getriebe- und Hydraulikteile für Landmaschinen her. Beide Unternehmen beschäftigten in den 1960er Jahren mehr als 1000 Menschen. Im zweiten Anlauf hat das Wirtschaftswunder die Erinnerung an den Flughafen Paderborn in den Hintergrund gedrängt. Immerhin haben sich einige wenige bauliche Überreste erhalten. Man muss aber schon mit offenen Augen durch das heutige Industrie- und Gewerbegebiet Mönkeloh gehen, um diese als solche auszumachen.<sup>104</sup>

104 Vgl. *Wichert*, Auf den Spuren des früheren Paderborner Flugplatzes (wie Anm. 98).