



Flugplätze der Luftwaffe

1934 - 1945

- und was davon übrig blieb



Band 6 - Schleswig-Holstein & Hamburg

Flugplätze der Luftwaffe 1934 – 1945

Schleswig-Holstein & Hamburg

© 2007 by Jürgen Zapf

Nummer	Name	Klassifizierung
1.	Eggebek	E-Hafen
2.	Fehmarn-Marienleuchte	Verkehrslandeplatz
3.	Fischbeker Heide	Segelfluggelände
4.	Flensburg-Mürwik	Seelandeplatz
5.	Flensburg-Weiche	Fliegerhorst
6.	Fortkrug	Ausweichfläche
7.	Große Breite	E-Hafen SEE
8.	Großenbrode	Fliegerhorst
9.	Grube	Ausweichfläche
10.	Gülzow	Notlandeplatz
11.	Hamburg-Altona/Bahrenfeld	Verkehrslandeplatz
12.	Hamburg-Finkenwerder	Industrieplatz L/SEE
13.	Hamburg-Fuhlsbüttel	E-Hafen
14.	Hamburg-Wandsbeck I & II	Segelfluggelände
15.	Helgoland-Düne	E-Hafen
16.	Hohenasper	E-Hafen
17.	Hohn	E-Hafen (im Bau)
18.	Hörnum	Fliegerhorst SEE
19.	Husum	E-Hafen
20.	Kaltenkirchen	E-Hafen
21.	Kampen	Flugplatz geplant
22.	Kiel-Holtenau	Fliegerhorst SEE
23.	Kleinkummerfeld	Feldflugplatz
24.	Leck	E-Hafen
25.	List	Fliegerhorst SEE
26.	Lübeck-Blankensee	Fliegerhorst
27.	Lütjenholm	E-Hafen
28.	Neumünster	E-Hafen
29.	Pronstorf	Ausweichfläche
30.	Rantum	Fliegerhorst
31.	Reinfeld	Autobahnteilstück
32.	Rendsburg	Landeplatz
33.	Schafhaus b. Bad Segeberg	Ausweichfläche

Nummer	Name	Klassifizierung
34.	Schafhaus bei Flensburg	Feldflugplatz
35.	Schleswig-Land	Fliegerhorst
36.	Schleswig-See	Fliegerhorst SEE
37.	Schmoel	Ausweichfläche
38.	Schwesing	E-Hafen
39.	Selent	E-Hafen SEE
40.	Tönning	E-Hafen SEE
41.	Travemünde-Priwall & See	Fliegerhorst
42.	Uetersen	Fliegerhorst
43.	Westerland	Fliegerhorst
44.	Wittensee	E-Hafen SEE
45.	Wyk auf Föhr	Feldflugplatz

DEUTSCHLAND

GROSSEN BRODE

FLUGPLATZ & SEEFLIEGERHORST

Anmerkung: Die Koordinaten und die Entfernungen beziehen sich auf den Mittelpunkt des Rollfeldes.

Koordinaten: 54°21'30" N
11°05'30" E

Höhe:
ca. 6 Meter

Bezugskarten: GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 9

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

66 km nordnordostwärts von LÜBECK; 6,8 km ostwärts von HEILIGENHAFEN und unmittelbar südlich von GROSSEN BRODE auf einem Vorgebirge, das nordwärts in die OSTSEE hineinragt. Der Seefliegerhorst liegt unmittelbar südwestlich des Flugplatzes am Nordufer des BINNEN-SEE.

Hindernisse:

Norden : Flugplatzgebäude und die Häuser von GROSSEN BRODE
Süden : Baracken und Unterkünfte
Westen : Flugzeughallen und Baracken



Großenbrode: Der Ausschnitt eines Messtischblattes aus dem Jahr 1955 zeigt schon die Anlagen des Fährhafens „Großenbrode Kai“. Nachträglich wurden die Startbahnen des alten Fliegerhorstes und die Anlagen für das Blindlandeverfahren, Stellungen der leichten Flak sowie die Boden-Bord-Funkanlagen (Funkhaus in der Bildecke unten links) eingezeichnet.

Ausmaße:

Flugplatz: 1 280 m Ostnordost/Westsüdwest; 870 m Nord/Süd. Ziemlich ovale Form.
Seefliegerhorst: Der BINNEN-SEE hat eine Größe von etwa 1.370 m x 1.280 m, aber es wird vermutet, dass die Flugzeuge in der OSTSEE wassern und starten.

(Ergänzung des Verfassers: In der undatierten Karte, die vermutlich aus dem Jahr 1943 stammt, wird eine Platzgröße von 1.200 x 600 m angegeben. In der Karte „Bodenorganisation im Reichsgebiet, Stand 01.01.1945“ ist eine Platzgröße von 1.100 x 900 m und eine Rollfeldgröße von 900 x 850 m eingetragen.)

Oberfläche:

Gras, bei nassem Wetter schwer und weich. Ausgedehnte Entwässerungsleitungen sind verlegt worden, es wird trotzdem vermutet, dass im Winter das Rollfeld mit Ausnahme der bearbeiteten Streifen schlecht ist. (siehe „Startbahnen“).

Seebeschaffenheit und Ankergrund:

Geschützter Ankergrund im BINNEN-SEE, der auf der Ostseite durch einen Wellenbrecher geschützt ist.

Startbahnen:

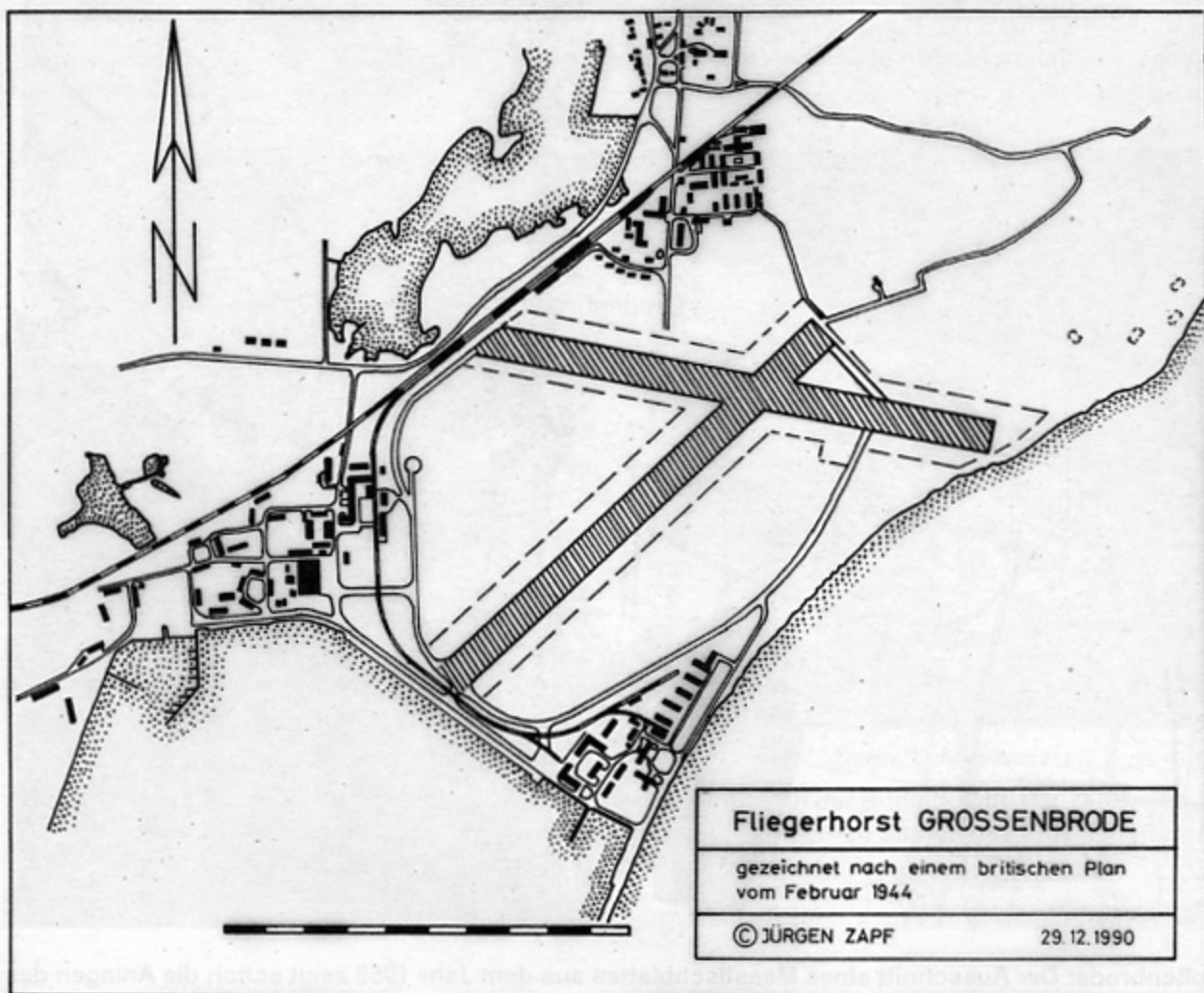
2 aus Beton mit bearbeiteten Streifen an jeder Seite, die zusammen eine Breite von etwa 180 m ergeben.

(I) Nordost / Südwest : 1 280 m

(II) Westnordwest / Ostsüdost : 1 280 m

Die Startbahnen kreuzen sich an der Ostseite des Rollfeldes und die Startbahn (II) ragt über den Ostrand hinaus. Rollwege am Nord-, West- und Südrand.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte von 1943 sind zwei Startbahnen von 1.250 x 80 und 1.275 x 80 m eingetragen. In der Karte „Bodenorganisation im Reichsgebiet, Stand 01.01.1945“ werden zwei Startbahnen von jeweils 1.300 x 80 m angegeben.)



Grossenbrode: Nach den Informationen in den westalliierten Airfield Schedules und den Luftaufnahmen habe ich bereits 1990 diesen Plan gezeichnet.

Ablaufbahnen: eine aus Beton

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl: Vorhanden

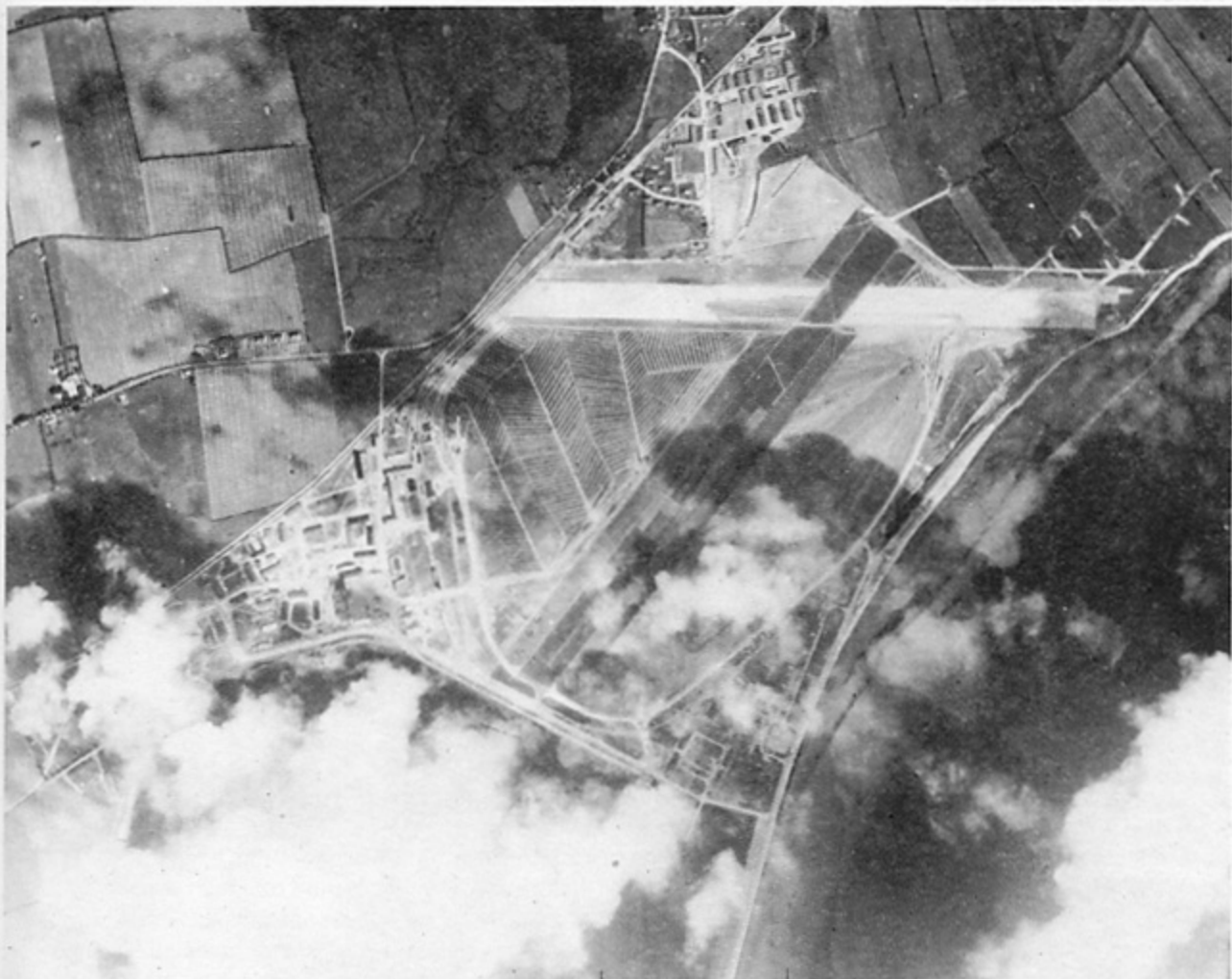
(b) Wasser: Vorhanden

(c) Telefon, Funk usw.: Vorhanden

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Es gibt eine große Flugzeughalle außerhalb des Westrandes mit angrenzenden Werkstätten. Kompasskompensierscheibe in der Westecke.

(f) Nachtlandehilfen: Beide Startbahnen beleuchtet



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

Großenbrode LB 1: Diese leider etwas wolkenverhangene britische Luftaufnahme entstand am 01. September 1941. Die Ost/West-Startbahn ist noch im Bau. Das Rollfeld ist noch nicht nutzbar, auf der nordwestlichen Seite der Startbahn ist deutlich das „Fischgräten“-Muster der Drainagegräben zu erkennen. Auf der südostwärtigen Seite sind noch Einebnungsarbeiten im Gange. Am südlichen Startbahnenende sind vier zweimotorige Flugzeuge zu erkennen.

(g) Unterbringung:

Die Flugplatzgebäude, die aus Baracken, Unterkünften, Speisesälen, Büros usw. bestehen, bilden 3 Gruppen:

(I) außerhalb des Nordwestrandes;

(II) an der Südecke;

(III) Außerhalb des Westrandes. (Diese dienen dem Seefliegerhorst). Weitere Unterbringungsmöglichkeiten gibt es in GROSSENBRÖDE

(h) Landungsbrücken, Kais und Krane:

Landungsbrücke in der Nähe der Ablaufbahn. Es gibt einen schmalen Pier am Nordende des BINNEN-SEES mit 8 Landungsbrücken, die von ihm ins Wasser hinausragen, und eine weitere kleine Landungsbrücke in der Nähe.

Auflockerung:

Ein Auflockerungsbereich wird außerhalb des Ostrand es angelegt und 4 große Schutzbauten sind im Bau (18.02.1944)

Neuer Einsatzplatz für die II. Gruppe wurde Banak an der Südspitze des Porsangen Fjords im hohen Norden Norwegens⁶⁷. Der Zeitpunkt, an dem die Verlegung erfolgte, lässt sich z.Zt. nur eingrenzen. Möglich ist, dass die Verlegung Ende September begann und um den 15. Oktober 1944 abgeschlossen wurde.

Am 03. November 1944 kamen dann die Junker Ju 52/3m MS mit ihrem großen Minenauslöser wieder nach Großenbrode, diesmal waren es die Maschinen der **1./Minensuchgruppe 1 „Mausi“**, die bis in den Februar 1945 hinein wieder ihre gefährlichen Tiefflüge zur Freihaltung der Schifffahrtswege unternahmen⁶⁸.

Für die letzten Monate des Jahres 1944 sind für Großenbrode keine Verlegungen mehr bekannt. Erst am 16. Januar 1945 kam der **Stab I./Schlachtgeschwader 111** auf den Platz. Das Geschwader führte die Flugausbildung für die Piloten der Nachtschlachtgruppen durch. Es hatte bis Mitte Januar 1945 im oberschlesischen Raum gelegen. Nach dem am 12. Januar erfolgten Ausbruch aus dem Baranow-Brückenkopf und dem Durchbruch über die Weichsel am 14. Januar 1945 musste das Geschwader, wie die anderen Ausbildungsgeschwader auch, seine Plätze räumen. Der Gruppenstab verließ daraufhin den 20 km südostwärts von Oppeln gelegenen Fliegerhorst Stubendorf. Am 15. März 1945 wurde der Gruppenstab aufgelöst⁶⁹.

Im Februar 1945 wurde die mit Flugbooten Dornier Do 18 ausgerüstete **U-Boot-Übungsstaffel** von Parow nach Großenbrode verlegt und bei Kriegsende aufgelöst⁷⁰.

Den gesamten März 1945 flogen dann die Junkers Ju 52/3m MS der **2./Minensuchgruppe 1 „Mausi“**⁷¹ weiter die Minenabwehreinätze, um zu verhindern, dass die Rettung der in Ostpreußen und Pommern eingeschlossenen Menschen über See nicht zu stark durch Luftminen gefährdet wurde.

Dem Stab I./Schlachtgeschwader 111 folgten Anfang März 1945 die Staffeln, genauer die 1., 2. und 3. Staffel sowie der **Stab/Schlachtgeschwader 111** vom bisherigen Standort Ludwigslust. Alle genannten Einheiten wurden ab dem 15. März 1945 aufgelöst. Eine Sonderrolle nahm die ebenfalls dem Stab I./SG 111 unterstehende **5./Schlachtgeschwader 111** ein. Diese Staffel war die Schlachtlehrer-Überprüfungsstaffel unter der Führung des mit dem Ritterkreuz ausgezeichneten Oberleutnant Erhard Nippa. Diese Staffel verlegte am 01. März 1945 ebenfalls von Ludwigslust nach Großenbrode, wurde dort jedoch Mitte des Monats nicht aufgelöst, sondern im April 1945 noch nach Faßberg verlegt⁷².

Am 11. März 1945 verlegte eine weitere Ausbildungsstaffel nach Großenbrode: Die **15./Schlachtgeschwader 151** kam von Dedelstorf nach Großenbrode. Die Staffel war ebenfalls für die Nachtschlachtausbildung zuständig. Da noch im April 1945 begonnen wurde, die Nachtschlachtgruppen mit Siebel Si 204 anstelle der Junkers Ju 87 auszustatten, wurden auch der 15./SG 151 noch mehrere Siebel Si 204 zugeführt. Die Staffel verblieb bis zur Kapitulation in Großenbrode und wurde dort aufgelöst⁷³, das Personal verblieb am Platz in der Internierung.

Ab April 1945 kam dann im Rahmen der allgemeinen Absetzbewegung auch einzelne Flugzeuge nach Großenbrode, so z.B. das viermotorige Transportflugzeug Arado Ar 232 B-09 der **1./Kampfgeschwader 200**, das das Verbandszeichen A3 + RB trug⁷⁴. Weitere Flugzeuge dieser „Ferneinsatzstaffel“ konnten bisher in Großenbrode nicht nachgewiesen werden.

Am 28. April 1945 verließen die Junkers Ju 352 der **Großraumtransportstaffel** ihren Einsatzplatz Tutow unter dem Feuer sowjetischer Panzer und flogen nach Großenbrode. Hier wurde die Staffel aufgelöst, die letzte Verlegung der Flugzeuge nach Eggebek wurde von Freiwilligen durchgeführt⁷⁵.

Ebenfalls Ende April 1945 räumte die **II./Kampfgeschwader 4 „General Wever“** den Einsatzplatz Anklam in Vorpommern und kam mit ihren wenigen einsatzbereiten Heinkel He 111 nach Großenbrode. Noch kurz vor der Besetzung des Platzes durch die britischen Truppen wurden die Flugzeuge weiterverlegt nach Eggebek, während die Bodenteile in Großenbrode in die Internierung gingen.

Am 01. Mai 1945 landeten auch die Reste der **Transportgruppe 30** in Großenbrode. Sie hatten den auf einer Halbinsel gelegenen Flugplatz geräumt, als die sowjetische Artillerie schon fast auf Hörweite an den Platz herangekommen war. Kaum in Großenbrode gelandet, wurden sie vom Transportfliegerführer Lfl. Reich, ihrem ehemaligen Gruppenkommandeur Major Walter Hornung, empfangen. Er schilderte ihnen die Lage der Frauen und Kinder, die nach Rerik geflüchtet waren, und suchte Freiwillige für einen

⁶⁷ Schmidt, Rudi: „Achtung- Torpedos los! ...“; a.a.O.; S. 212

⁶⁸ Angaben von Bodo Hagemann

⁶⁹ Carlsen, Sven; Meyer, Michael: „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 305 – 314

⁷⁰ Carlsen, Sven; Meyer, Michael: „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 521

⁷¹ Angaben von Bodo Hagemann

⁷² Carlsen, Sven; Meyer, Michael: „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 305 – 314

⁷³ Carlsen, Sven; Meyer, Michael: „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 341/349

⁷⁴ Carlsen, Sven; Meyer, Michael: „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 542

⁷⁵ Informationen von Dieter Reichardt



Quelle: Alle Farbbilder von Großenbrode wurden von Bodo Hagemann zur Verfügung gestellt

Großenbrode: Luftbild von der Marineküstendienstschule (01.10.1969 – 31.03.1995). Die roten Zahlen geben die Gebäudenummern des Seefliegerhorstes nach Original-Bauzeichnungen wieder.



Großenbrode: Diese Aufnahme des Blocks 98, aufgenommen von der Seeseite, wurde wie alle folgenden Bilder im März 2007 aufgenommen.



Großenbrode: Bei Baggerarbeiten zur Anlage eines Biotops wurden am 01. November 1999 die Überreste der Kompensierscheibe, der betonierte Außenrand und die Innenwanne, freigelegt. Der „Unrat“ musste als Sondermüll entsorgt werden, danach wurde die Stelle wieder aufgefüllt.



Großenbrode: Einige Segmente des Randes mit den Gradmarkierungen wurden noch geborgen.

Evakuierungseinsatz. Bis zum 02. Mai flogen die Besatzungen in sechzehn Einsätzen, auch bei Tageslicht, über die Ostsee und holten so viele Flüchtlinge wie möglich nach Großenbrode. Der letzte Start in Rerik erfolgte am 02. Mai um 14.50 Uhr direkt über die ersten sowjetischen Panzer hinweg, die das Rollfeld erreicht hatten⁷⁶.

Vor der Verlegung der fliegenden Teile der II./KG 4 kam es aber noch zu einem Ereignis, das in der Chronik des Kampfgeschwaders 4 „General Wever“⁷⁷ wie folgt geschildert wurde:

„Dort erlebt die II. Gruppe die Kapitulation der deutschen Wehrmacht und wird vom Kommandeur nach einem letzten Appell entlassen. Vorher hatten sich allerdings in der Nacht vom 4./5. und in den Vormittagsstunden des 5. Mai in Großenbrode Ereignisse zugetragen, die das Ende der II. Gruppe – zusätzlich noch zum unheilvollen Ausgang des Krieges – schmerzlich überschatten sollten. Sie sind nur aus den Auflösungserscheinungen am Ende eines fast 6 Jahre währenden Krieges zu verstehen, dessen schreckliche Konsequenzen für jeden Einzelnen in der Besetzung des gesamten Heimatgebietes durch die Sieger in Ost und West sichtbar wurden, während andererseits die oberste Führung noch Durchhalte- und Widerstandsbefehle an die Truppe erließ. In dieser Spannung zwischen Lebenswillen und soldatischer Verpflichtung konnte es dann geschehen, daß Besatzungen – um sich zu retten oder um zu ihren bedrohten Familien zu kommen – eigenmächtig nachts mit ihren Flugzeugen die Gruppe verließen; so konnte es aber auch geschehen, daß in Reaktion auf derartige Auflösungserscheinungen und in Befolgung bestehender, eindeutiger Befehle der noch amtierenden Reichsleitung die Führung der Gruppe glaubte, diese Verstöße an 3 Soldaten mit der Waffe ahnden zu müssen; eine wahrhaft tragische Verstrickung.“

Eine ausführliche Schilderung der Ereignisse ist in der Chronik des E-Hafens Zellhausen⁷⁸ zu finden; Kurt Braatz beschreibt sie aus der Sicht mehrerer Angehöriger der Transportgruppe 30. Danach startete eine He 111 gegen 03.20 Uhr in südlicher Richtung vom Rollfeld auf den Binnensee hinaus. Diese Maschine wurde von der eigenen Flak, einem 2cm-Vierlingsgeschütz, abgeschossen und schlug auf der Wasseroberfläche auf. Den Abschuss und den anschließenden Aufschlag auf dem Wasser überlebten rund ein halbes Dutzend Nachrichtenhelferinnen und fünf Mann in Fliegerkombis. Diese wurden sofort von den Luftnachrichtenhelferinnen getrennt und nach Standgerichtsrecht in den Vormittagsstunden des 04. Mai 1945 erschossen.

Noch genauere Angaben erhielt ich nach einer Anfrage in einem der zahlreichen Internet-Foren (hier speziell zur Geschichte der Luftwaffe). Das Schreiben⁷⁹ wird nachfolgend im Wortlaut abgedruckt:

„Die II./KG 4 befand sich seit Ende April 1945 auf dem Flugplatz Großenbrode. Sie war dort dem Transportfliegerführer Lfl. Reich (Major Hornung) unterstellt und zur Versorgung von Berlin eingesetzt. Die Leitung des Flugplatzes Großenbrode unterstand dem Horstkommandanten Oberstleutnant Vermehren. Wegen Überbelegung des Flugplatzes befahl der Transportfliegerführer am 3. Mai 1945, dass die II./KG 4 den Flugplatz in der Morgendämmerung des 4. Mai 1945 räumen und nach Eggebek verlegen sollte. Der Start sollte so rechtzeitig erfolgen, dass die Gruppe vor Sonnenaufgang in Eggebek eintreffen würde. Wenige Stunden vor dem Start nach Eggebek erfuhr der Kommandeur der II./KG 4, Major H. (Jg. 1911), dass eine He 111 (von der 4. Staffel?) unter Führung von Oblt. Blum (seit Dezember 1944 Ia-Offizier im Gruppenstab) mit mehreren männlichen und weiblichen Insassen zu einem Fluchtversuch nach Schweden gestartet, jedoch unmittelbar nach dem Start ins Meer gestürzt war, wobei die meisten Insassen ums Leben kamen. Drei Überlebende der Besatzung wurden in das Krankenrevier des Flugplatzes, das dem Horstkommandanten unterstand, gebracht. Ferner konnte eine Wehrmachtshelferin gerettet werden, die jedoch bald darauf ihren Verwundungen erlag. Kurz vorher war bereits die Besatzung einer anderen Einheit mit einem Flugzeug fahnenflüchtig geworden.

In Erregung über den Fluchtversuch der Angehörigen seiner Gruppe begab sich H. in Begleitung seines Adjutanten Lt. R. (Jg. 1921) sowie des Staffelf kapitäns der 4./KG 4, Oblt. W. (Jg. 1919), und eines Leutnants F. zum Krankenrevier. H. und die ihn begleitenden Offiziere drangen mit gezogenen Pistolen in das Revier ein und fanden dort die drei an dem Fluchtversuch Beteiligten vor: Den Prüfmeister Themel, den Feldwebel Brinkmann und den Unteroffizier Thiele. Die drei Soldaten lagen in verschiedenen Räumen auf Betten bzw. Pritschen und wurden von einem Sanitätsdienstgrad versorgt. Die Leute waren nach dem Absturz des Flugzeuges ins Meer von dem Personal des Horstkommandos aus dem Wasser gezogen worden und hatten Prellungen erlitten, waren aber ohne schwerere Verletzungen geblieben und unbekleidet in das Revier verbracht worden. H. verlangte nun gemeinsam mit seinen Offizieren von dem Leiter des Reviers, dem Horst- und Truppenarzt, die Herausgabe der zu seinem Verband gehörenden Leute zwecks sofortiger Erschießung. Der Truppenarzt setzte sich fernmündlich mit Oberstleutnant Vermehren in Verbindung und erhob, als Vermehren das Verfügungsrecht von H. über dessen Leute anerkannte, keine weiteren Einwände

⁷⁶ Braatz, Kurt; „Schafswede ...“; a.a.O.; S. 411 – 412

⁷⁷ Gundelach, Karl; „Kampfgeschwader 4 ...“; a.a.O.; S. 327 – 328

⁷⁸ Braatz, Kurt; „Schafswede ...“; a.a.O.; S. 418 – 420

⁷⁹ Christian Möller M.A., Schreiben vom 22. Februar 2007

gegen das weitere Vorgehen von H. und seinen Offizieren. Die Delinquenten wurden zunächst unter kräftigen Beschimpfungen von H. einzeln verhört und zu einem Schuldbekennnis bezüglich des Fahnenfluchtversuches veranlasst. Sodann wurden sie nackt, wie sie waren, aus dem Revier getragen oder gestoßen, an einen Bunkerhügel gestellt und dort von H. und W. eigenhändig erschossen. Die Exekution war durch H. den anderen Beteiligten nach Erlangung des Schuldanerkenntnisses etwa mit den Worten befohlen worden: ‚Es ist alles klar, die Leute werden erschossen‘. Schon vor dem Weg zum Revier soll von einer standrechtlichen Erschießung gesprochen worden sein. Einer der drei Delinquenten hätte auf Befehl von H. eigentlich von R. erschossen werden sollen, dieser kam in der Aufregung über die Erschießung der Leute jedoch mit der Sicherung der Waffe nicht zurecht und gab daher keinen Schuss ab. Der Delinquent wurde schließlich von H. erschossen.

Nach der Erschießung erfolgte der Start nach Eggebek, wo die Gruppe zur befohlenen Zeit ankam. H. meldete den Fall in Eggebek seinem Vorgesetzten, der das Vorgehen billigte, und gab in einem Appell bekannt, dass die drei Soldaten wegen Fahnenflucht am Morgen erschossen worden seien.

Der Fall wurde bereits kurz nach dem Krieg vor dem Landgericht Stuttgart verhandelt: Am 19. Juli 1946 wurde H. wegen Totschlags in drei Fällen zu vier Jahren Gefängnis und R. wegen versuchten Totschlags in einem Fall zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt. W. wurde am 23. Oktober 1947 wegen Totschlags zu zwei Jahren Gefängnis verurteilt.

Quellen:

LG Stuttgart, III KLS 84/46 und III KLS 154/47

sowie Gundelach, Karl: „Kampfgeschwader „General Wever“ 4⁸⁰“.

Nach den Angaben zur Stellenbesetzung bei Gundelach lassen sich die oben genannten abgekürzten Namen zuordnen:

H.: Major Carl-Otto Hesse, seit 1. Juli 1944 Kommandeur II./KG 4

R.: Leutnant Fritz Raudenbusch, seit 15. Oktober 1944 Adjutant im Gruppenstab II./KG 4

W.: Oberleutnant Lothar Wolf, seit 15. Oktober 1944 Staffelpolitiker der 4. Staffel, davor seit 1. August 1943 Offizier im Gruppenstab II./KG 4

F.: Leutnant ? Fiebinger, seit Herbst 1944 Navigations- und Funkoffizier im Gruppenstab II./KG 4

Soweit der Text der Hintergrundinformationen, der in der Hauptsache auf den als Quellen genannten Gerichtsakten basiert.

Ob sich die Widersprüche in den Schilderungen, z.B. in der Anzahl der Überlebenden, nach mehr als 63 Jahren jemals klären lassen werden, ist heute mehr als ungewiss.

Die letzten Flugzeuge der Luftwaffe landeten auch in Großenbrode am 08. Mai 1945. Dazu erhielt ich 1983 einen Brief eines ehemaligen Angehörigen der I./Jagdgeschwader 54 „Grünherz“ mit folgender Schilderung: „Am 8.5.45 starteten wir von Kurland (Libau) und sollten Flensburg anfliegen. In der ganzen Staffel war eine einzige Karte Richtung Schleswig-Holstein vorhanden. So wurde nur der Kurs bestimmt, welcher zu fliegen war. Unterwegs bekam ich Schwierigkeiten mit einer Benzinpumpe. Bis ich dies wieder in Ordnung hatte, war ich allein und flog den angegebenen Kurs. Die rote Lampe zeigte mir schon einige Zeit an, daß ich bald landen mußte. Ich glaubte schon nicht mehr daran, Schleswig-Holstein noch zu erreichen. In den letzten Minuten sah ich Land und eine große grüne Wiese, auf welcher ich auf jeden Fall landen wollte. Diese grüne Wiese entpuppte sich als ein Flugplatz. Gelandet bin ich von Nordost nach Südwest, aber auf keinen Fall auf der Startbahn, sondern auf dem Rasen. Dies habe ich aus Sicherheitsgründen gemacht und aus all diesen Gründen war für mich die Startbahn unwichtig und wahrscheinlich kann ich mich deshalb auch nicht daran erinnern. In Erinnerung ist mir, daß mir das Rollfeld riesig vorkam und die Startbahn habe ich auch nicht überrollt. ...“ Er hat dann seine Focke-Wulf Fw 190 etwa vor der Werft (heute C.P. Kelco) abgestellt und wurde bis in den August 1945 hinein in Großenbrode interniert. Nach seinen Angaben wurden alle auf dem Platz vorhandenen Flugzeuge von den Briten vor den Flugzeughallen im Südosten verbrannt. Vermutlich allerdings erst, nachdem sie die für die Sieger interessanten Maschinen aussortiert hatten.

Nach Kriegsende wurden die Startbahnen des Fliegerhorstes gesprengt und aus dem Boden entfernt. Im technischen Bereich an der Südwestecke des Rollfeldes siedelte sich ein Werk zur Herstellung von Gelatine und ähnlicher Produkte an, das noch heute überwiegend in der ehemaligen großen Werfthalle produziert. 1949 wurde die Entscheidung getroffen, von Großenbrode aus einen Fährbetrieb für Eisenbahnen, Kraftwagen und Personen nach Gedser auf der dänischen Insel Falster einzurichten. Der Binnensee bot dafür die besten Voraussetzungen und das Anschlussgleis des Fliegerhorstes musste nur entsprechend umgebaut werden, um an den Schiffsanlegestellen zu enden. Am 15. Juli 1951 wurde der Fährbetrieb

⁸⁰ Gundelach, Karl; „Kampfgeschwader 4 ...“; a.a.O.; S. 343/344 und 350f

aufgenommen. In den Unterkunftsblöcken im Südosten des Rollfeldes zogen die Mitarbeiter der Bundesbahn, des Zolls und des Bundesgrenzschutzes ein.

Nach dem Bau der Fehmarnsundbrücke und eines neuen Fährhafens in Puttgarden auf Fehmarn wurde am 14. Mai 1963 der Fährbetrieb der „Vogelfluglinie“ Puttgarden – Rodbyhavn aufgenommen. In der Folgezeit wurden dann die Fähranlagen in Großenbrode wieder zurückgebaut. Die alten Unterkünfte wurden nun wieder militärisch genutzt: In das Gelände zog die Marineküstendienstschule ein. 1995 wurde der Marinestandort Großenbrode aufgegeben, die Gebäude werden heute zivil genutzt.

Anfang 1959 wurde der Fernmeldesektor A, eine Einheit der Elektronischen Kampfführung der Luftwaffe, aufgestellt und nach Großenbrode verlegt. Für die Einheit war die Fehmarnsund-Kaserne errichtet worden, direkt auf dem ehemaligen Schnittpunkt der beiden Start- und Landebahnen des Fliegerhorstes. Für den ortsfesten Einbau der Erfassungsgeräte wurde in den Jahren 1964 – 1967 in Klaustorf einer von vier neuen Fernmelde-türmen hochgezogen. Im Rahmen der 2001 getroffenen Entscheidungen über die Bundeswehrstruktur wurde der Standort Großenbrode vollständig aufgegeben, die Luftwaffe ist im Juni 2004 ausgezogen. Der Fernmelde-turm wurde zwischenzeitlich verkauft, die Fehmarnsund-Kaserne wartet immer noch auf eine Nachnutzung.



Diese Kaffeepause kann auf fast jedem Flugplatz der Luftwaffe aufgenommen worden sein.

Flugplätze der Luftwaffe 1934-45 und was davon übrigblieb

Band 6 Schleswig-Holstein & Hamburg

Details zum Buch

Autor:	Jürgen Zapf
Taschenbuch:	328 Seiten
Verlag:	VDM Verlag
Sprache:	Deutsch
ISBN-13:	978-3866190320

Bezugsquellen

VDM Verlag:	Klick
amazon.de:	Klick

Diese Zusammenfassung wurde mit Wissen und Billigung des VDM Verlags gestaltet und veröffentlicht. Übernahmen jeder Art, Übersetzung, sowie Veränderung und Verbreitung bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Autors. Bitte verwenden Sie für eine Verbreitung, soweit möglich, eine Referenz auf die Internetpräsenz des Autors (<http://www.flugplaetze-der-luftwaffe.de>) oder des Verlags (<http://www.vdmedien.com/>).

Copyright © Jürgen Zapf