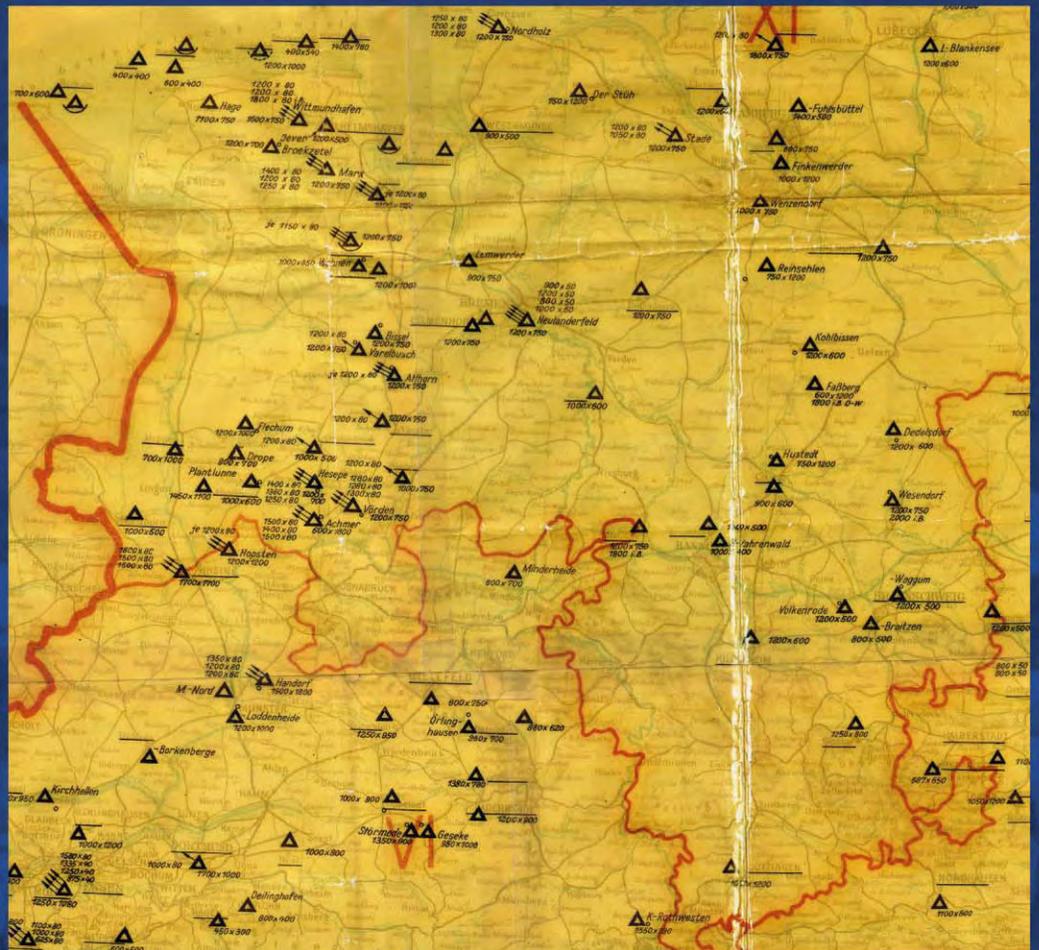


Flugplätze der Luftwaffe

1934 - 1945 - und was davon übrig blieb

Jürgen Zapf



Band 7 - Niedersachsen & Bremen

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---------------------------------------|-----|
| II. Vorwort | 7 |
| III. Einführung | 10 |
| IV. Bauten der Luftwaffe | 13 |
| V. „Airfield Schedule“ | 15 |
| 1. Achmer | 18 |
| 2. Adelheidsdorf | 30 |
| 3. Ahlhorn | 31 |
| 4. Alhuser Forst | 36 |
| 5. Bad Zwischenahn | 38 |
| 6. Bergen | 45 |
| 7. Bissel | 47 |
| 8. Blexen | 50 |
| 9. Borkum-Land | 53 |
| 10. Borkum-See | 56 |
| 11. Braunschweig-Broitzem | 60 |
| 12. Braunschweig-Völkenrode | 71 |
| 13. Braunschweig-Waggum | 75 |
| 14. Bremen | 84 |
| 15. Brockhagen | 89 |
| 16. Brockzetel | 90 |
| 17. Celle-Wietzenbruch | 94 |
| 18. Dedelstorf | 101 |
| 19. Delmenhorst | 107 |
| 20. Der Stüh (auch: Neuenwalde) | 117 |
| 21. Diepholz | 119 |
| 22. Drope | 124 |
| 23. Eckel-Autobahn | 127 |
| 24. Einswarden | 128 |
| 25. Elliehausen | 133 |
| 26. Elvershausen | 135 |
| 27. Essehof | 137 |
| 28. Fallingbostal | 138 |
| 29. Faßberg | 139 |
| 30. Flechum | 154 |
| 31. Füchtorf | 156 |
| 32. Fürstenau | 157 |
| 33. Gestorf | 160 |
| 34. Gieboldehausen | 160 |
| 35. Gifhorn | 161 |
| 36. Gitter bei Salzgitter | 162 |
| 37. Goslar | 163 |
| 38. Göttingen | 193 |
| 39. Großheide | 201 |
| 40. Groß-Schwülper | 201 |
| 41. Hage | 202 |
| 42. Halchter | 206 |
| 43. Hankenbostal | 206 |
| 44. Hannover-Langenhagen | 207 |
| 45. Hannover-Vahrenwald | 214 |
| 46. Heiligendorf | 221 |
| 47. Helmstedt-Mariental | 222 |
| 48. Hesepe | 226 |
| 49. Hildesheim | 231 |
| 50. Hildesheim-Himmelsthür | 236 |
| 51. Hollenstedt-Autobahn | 237 |
| 52. Hoya | 239 |
| 53. Hustedt | 242 |
| 54. Ith | 251 |
| 55. Jerxheim | 252 |

| | |
|---------------------------------------|-----|
| 56. Jever | 253 |
| 57. Juist | 265 |
| 58. Kohlenbissen | 266 |
| 59. Lamstedt | 269 |
| 60. Langelsheim | 269 |
| 61. Langeoog | 270 |
| 62. Lemwerder | 274 |
| 63. Lüchow | 279 |
| 64. Lüneburg | 280 |
| 65. Marx | 308 |
| 66. Mecklenhorst | 315 |
| 67. Meinersen | 315 |
| 68. Meppen | 316 |
| 69. Metel | 318 |
| 70. Norderney | 319 |
| 71. Nordholz | 346 |
| 72. Nordhorn | 356 |
| 73. Örshausen | 358 |
| 74. Oldenburg | 359 |
| 75. Plantlünne | 376 |
| 76. Quakenbrück | 381 |
| 77. Reinsehlen | 405 |
| 78. Rheine b | 410 |
| 79. Rispel | 411 |
| 80. Rotenburg | 412 |
| 81. Schinna | 422 |
| 82. Schneverdingen | 423 |
| 83. Stade | 424 |
| 84. Steide | 434 |
| 85. Steinhorst | 435 |
| 86. Varel-Friedrichsfeld | 436 |
| 87. Varrelbusch | 444 |
| 88. Vechta | 452 |
| 89. Vörden | 461 |
| 90. Wangerooge | 467 |
| 91. Wehnen | 473 |
| 92. Wendhausen | 475 |
| 93. Wendisch-Evern | 475 |
| 94. Wenzendorf | 476 |
| 95. Wenzendorf-Autobahn | 483 |
| 96. Wesendorf | 484 |
| 97. Wesendorf-Nord | 512 |
| 98. Wesermünde | 514 |
| 99. Wiedelah | 521 |
| 100. Wilhelmshaven-Fliegerdeich | 522 |
| 101. Wilhelmshaven-Mariensiel | 525 |
| 102. Wilsche | 526 |
| 103. Wittmundhafen | 527 |
| 104. Wrisbergholzen | 541 |
| 105. Wunstorf | 542 |
| 106. Zahrenholz | 568 |
| Abkürzungen | 573 |
| Ausgewählte Bibliografie | 574 |

1. Achmer

Blatt Nr.: 1

DEUTSCHLAND

ACHMER

FLUGPLATZ

Koordinaten:

52°22'30" N

Höhe: ca. 52 Meter

07°55'15" E

Bezugskarten:

GSGS 4416 Central Europe 1 : 100 000 Blatt Nr. 2

GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 59

GSGS 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt Nr. K.53

Örtliche Lage und Bezugspunkt :

5,2 km südwestlich von BRAMSCHE, 2,8 km südlich von ACHMER. Der WESER-EMS-Kanal bildet die nördliche und die Eisenbahnlinie BRAMSCHE / OSNABRÜCK die ostwärtige Platzgrenze.

Hindernisse:

Nordost und Südwest: Wälder und Platzgebäude

Nordwesten: Wälder



005 Achmer: Der Messtischblattausschnitt zeigt die Lage des Platzes Achmer unmittelbar südlich des Mittellandkanals.

Ausmaße:

2.240 m Ost / West, 1.330 m Nord / Süd am ostwärtigen Ende, die sich am westlichen Ende auf 730 m verjüngen.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 600 x 1.800 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Platzgröße von 2.200 x 1.600 m und eine Rollfeldgröße von 2.000 x 750 m eingetragen.)

Oberfläche: Ebenes Gras auf sandigem Untergrund, gut entwässert.

Startbahnen:

3 Beton-Startbahnen, die so gut getarnt sind, dass sie sich nicht vom Rollfeld abheben:

- (I) Ost / West: 1.650 m + 500 m bearbeiteter Streifen
- (II) Nordost / Südwest: 1.420 m
- (III) Nordwest / Südost: 1.550 m

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 werden drei Startbahnen angegeben: zweimal 1.500 x 80 m und einmal 1.400 x 80 m. In der Karte 2 sind die Eintragungen zweimal 1.200 x 80 m und einmal 1.600 x 80 m zu finden.)
Leiterförmige Versorgungsflächen im Zentrum des südlichen Randes.

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Tankanlagen an der leiterförmigen Versorgungsfläche und am Südende der Nordost / Südwest-Startbahn.
Spezialtreibstofflager außerhalb der Südostecke, das durch eine Zweigbahn versorgt werden.

(b) Wasser: Vorhanden



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

006 Achmer: Die hier abgebildeten zusammengesetzten Luftbilder des Platzes Achmer wurden am 23. März 1945 im Rahmen der sortie 16-1920 aufgenommen.

(c) Telefon, Funk usw.: „Landeleitstrahlanlage“, ausgerichtet Nordwest / Südost.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Nordost-Ecke: eine mittelgroße und eine kleine Flugzeughalle, beide durch Rollwege verbunden. Kompasskompensierscheibe beim Nordost-Ende der Nordost / Südwest-Startbahn.

(e) Munition:

Lager im Wald nach Süden. Es wird gemeldet, dass entlang der Nordgrenze an der Südseite des Weser-Ems-Kanals Lager vorhanden sind. MG-Justierstand nahe am Zentrum der Nordseite.

(f) Nachtlandehilfen:

Alle drei Startbahnen sind mit Beleuchtungseinrichtungen ausgestattet. Lorenz-Sichtanfluganlagen sind entlang der Ost / West- und der Nordwest / Südost-Startbahnen eingerichtet. Begrenzungs- und Hindernisbefeuerung.

(g) Unterbringung:

Die Flugplatzgebäude, die aus Unterkunftshütten, Küchen und Verwaltungsgebäuden bestehen, liegen außerhalb des Südrandes. Flugplatzkontrollgebäude und -kommandantur außerhalb des Zentrums des Südrandes. Kfz-Garagen außerhalb der Nordost-Ecke. Neue Baracken sollen in NEUENKIRCHEN, 8,0 km nordwestlich des Flugplatzes und im GEHN-Wald, 4,8 km nördlich des Flugplatzes im Bau sein. Personal ist außerdem in OBER-SEESTE, 4,8 km südsüdwestlich, untergebracht.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

007 Achmer: Dieser Luftbildausschnitt zeigt die Nordostecke des Platzes Achmer. Das teilweise mit Netzen getarnte Barackenlager nördlich der Straßenbrücke über den Mittellandkanal ist deutlich zu erkennen. Durch den halbrunden Schlagschatten des Daches ist auch die Werfthalle einfach zu identifizieren. Nördlich der Werft befinden sich die Abstellhallen für Kraftfahrzeuge und südwestlich der Werft steht eine durch Bomben beschädigte weitere Flugzeughalle. Am Bildrand links unmittelbar südlich des Kanals der Bordwaffenjustierstand.

Auflockerung:

| | offene Wälle | Stand- plätze | Bau- plätze |
|----------------------------------|-----------------|------------------|----------------|
| Ringstraße Süd (abgesetzt) | 11 | — | — |
| gesamt: | 41 | 3 | 3+ |
| | 52 | 3 | 3+ =58+ |

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße:

An der Nordost-Ecke des Flugplatzes befindet sich eine Brücke über den Kanal, danach folgt eine gute Straße nach BRAMSCHE.

(b) Bahn:

Flugplatzbahnhof (richtig: Lagergebäude = Annahme und Versand) am Ostrand. Die Hauptstrecke BRAMSCHE / OSNABRÜCK bildet die Ostgrenze des Platzes. Ein Abzweig versorgt den Südrand und das Spezialtreibstofflager außerhalb der Südost-Ecke.

Meteorologische Bedingungen:

Es wird von zeitweilig starkem Nebel während der Morgenstunden berichtet.

Bemerkungen:

In ACHMER bestand seit 1937 ein Landeplatz, aber die Startbahnen und andere Verbesserungen wurden erst während des Krieges angelegt. Der Flugplatz ist seit 1940 ständig aktiviert und bis 1942 waren dort schwere Bomber stationiert. 1943 wurden die Bomber durch Jäger abgelöst, zu denen auch eine Versuchsgruppe mit verschiedenen Typen gehörte, die mit Raketenwerfern und anderen Spezialwaffen gegen Bomber ausgerüstet war. Es wird weiterhin angenommen, dass Do 217 mit Gleitbomben von hier aus operierten. In den vergangenen Monaten waren in ACHMER Me 262 stationiert.

Foto: 12.10.1944

A.1.2.(2)

(D. of I.(R))

überarbeitet Stand 03.12.1944

Ergänzende Angaben:

In Osnabrück auf der Netterheide bestand in den 20er-Jahren ein Sportflugplatz, der ab 1926 als Verkehrslandeplatz betrieben wurde. 1935 wurde der Platz geschlossen und mit der „Winkelhausen-Kaserne“ überbaut. Offensichtlich gab es bereits im Jahre 1934 Planungen des Reichsluftfahrtministeriums, auf dem Gelände des späteren Fliegerhorstes Achmer zumindest für die Öffentlichkeit und die Siegermächte des Ersten Weltkriegs einen neuen Sport- und Verkehrsflughafen Osnabrück zu errichten⁷. Was sich tatsächlich dahinter versteckte, geht deutlich aus dem nachfolgend abgedruckten Brief⁸ hervor:

Dorfschulze Achmer.

Achmer, den 5. November 1934

Kreis Bersenbrück.

An das
Reichsluftfahrt-Ministerium
in Berlin.

Als Dorfschulze der Gemeinde Achmer, Kreis Bersenbrück, gestatte ich mir, folgenden Sachverhalt zu unterbreiten.

In dem Ortsteile Wackum der Gemeinde Achmer war der Bau eines Flugplatzes beabsichtigt. Die notwendigen Vermessungen und Nivellements waren schon vorgenommen. Wie ich aus zuverlässiger Quakenbrücker Quelle erfahren habe, soll man höheren Ortes beabsichtigen, die ursprünglich Achmer zugedachte Sache nach Quakenbrück zu verlegen.

Bevor der letztere Plan zur Ausführung gebracht wird, möchte ich folgende Momente zu Bedenken geben: Wie mir persönlich bekannt ist, handelt es sich bei dem in Quakenbrück vorgesehenen Gelände um Weiden- und Wiesenflächen, die infolge niedriger Lage oft unter Wasser stehen. Die Errichtung der vorgesehenen Kunstbauten dürfte dort außerordentliche Schwierigkeiten machen wenn nicht ganz unmöglich sein. Eine Augenscheineinnahme des Geländes wird meine Angaben bestätigen. Das Quakenbrücker Gelände liegt ausserdem in direkter Sicht der Bahnlinie Osnabrück - Oldenburg.

⁷ http://www.flugplatzachmer.de/site.php?site=002_Verein__002_Vereinshistorie

⁸ Diese Abschrift wurde mir freundlicherweise durch Frau Giesela Hermeling am 06.12.2010 zur Verfügung gestellt

10. Borkum-See

BLATT NR. 11

DEUTSCHLAND

BORKUM-SEE

SEEFLUGSTATION

Koordinaten:

53° 34' 00" N

Höhe: Seehöhe

06° 45' 30" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 31A

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

Die Seeflugstation befindet sich auf einem Stück wiedergewonnenen Landes am Ende einer langen Mole, die sich vom Süden der Insel BORKUM, einer der FRIESISCHEN INSELN, nach Südosten erstreckt.

Ausmaße:

Bei Höchstwasserstand ist die zur Verfügung stehende Wasserungsfläche fast unbegrenzt, aber bei Niedrigwasser ist sie durch Sandbänke, die nur einen schmalen Kanal freilassen, sehr eingeschränkt.

Ablaufbahnen: 1 Ablaufbahn



039 Borkum-See: Der Ausschnitt aus dem Messtischblatt der Nachkriegszeit zeigt die Lage der Seeflugstation am Neuen Hafen ganz im Südosten der Insel.

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Treibstoffzapfstellen in der Nähe der Flugzeughallen. Treibstofftanks am Süden des Hafens, der sich südlich der Gebäude der Seeflugzeugstation befindet.

(b) Wasser: Vorhanden

(c) Telefon, Funk usw.: Es gibt eine Funkstelle 550 Meter westlich.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

1 kleine und 2 große Flugzeughallen mit Reparaturwerkstätten und Kfz-Garagen im Norden.

(g) Unterbringung:

Es gibt einen kleinen Unterkunftsbereich unmittelbar westlich der Flugzeughallen, in dem Flakpersonal untergebracht sein soll. Ein anderer größerer Block von Unterkünften liegt weiter im Westen. Zahllose Lagerhütten zwischen den beiden Unterkunftsbereichen.

(h) Anlegestege, Kais und Kräne:

1 elektrischer Kran und kleine Anlegestege sind ostwärts der Flugzeughallen vorhanden. Zwei Kais.

Auflockerung: 3 große offene Schutzbauten im Norden der Flugzeughallen.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

040 Borkum-See: Die Luftaufnahme vom 26. April 1945 zeigt das Gelände der Seeflugstation Borkum im Norden und darunter im Süden den Neuen Hafen, in dem einige Schiffe und Boote der Kriegsmarine liegen.

Abwehr: Wegen der Einzelheiten der Abwehr siehe Landeplatz BORKUM-LAND, Blatt 10

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße: Eine neue Straße nach BORKUM wurde gebaut.

(b) Bahn: ein ausgedehntes Feldbahnsystem, das die Insel versorgt, endet am Hafen unmittelbar im Süden.

(c) See:

Die Insel BORKUM befindet sich ca. 16 Kilometer vor dem Festland. Versorgungsgüter werden zu dem kleinen Hafen gebracht, der nur für Schiffe bis zu 300 Tonnen nutzbar sein soll.

Bemerkungen:

Eine Aufklärungsstaffel (He 59 und He 115-Flugzeuge) war den Großteil des Jahres 1940 in BORKUM stationiert, aber seit dieser Zeit gab es keine Aktivitäten. Kürzlich gemachte Aufnahmen deuten an, dass die Seeflugstation nicht mehr genutzt wird.

Foto (2.10.1943)

A.I.2.(b)

Stand: 15.01.1944

Ergänzende Angaben:

Am 01. August 1914 wurde die Seeflugstation Borkum als erste Station der kaiserlichen Marine auf den deutschen Inseln in Betrieb genommen. Die Geschichte dieser Station ist in einem privaten Aufsatz⁷⁸ dokumentiert worden. Aufgabe der Station war nach den Befehlen der Marineleitung die Aufklärung der westlichen Abschnit-



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

041 Borkum-See: Im Ausschnitt des Luftbildes ist gut zu erkennen, dass die Seeflugstation unbeschädigt, aber leer ist.

te der deutschen Bucht, Schutz der Schifffahrt in der neutralen Fahrinne und Schutz vor feindlichen Flugzeugangriffen.

Wie alle militärischen Fliegerstationen musste auch die auf Borkum 1919 unter den Bedingungen des Vertrages von Versailles demontiert werden. 1927 begann an alter Stelle der Bau eines zivilen Seefliegerflughafens, der sich aber durch die Konkurrenz des fast gleichzeitig in Betrieb genommenen Landflugplatzes nicht erfolgreich entwickelte. So waren die Betreiber nicht unfroh, als die Seeflugstation 1935 von der Luftwaffe übernommen und ausgebaut wurde.

⁷⁸ H.U. Oppermann; „Die Seefliegerstation Borkum 1914 – 1918“; Wölpinghausen; PC-Manuskript April 2001

16. Brockzetel**BLATT NR. 17****DEUTSCHLAND****BROCKZETEL****FLUGPLATZ****Koordinaten:**

53° 28' 50" N

Höhe: 10 m

07° 39' 25" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4416 Germany 1 : 100 000 Blatt L 2

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 31 (b)

G.S.G.S. 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt K 54

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

Auf dem trockengelegten BROCKZETELER MEER; 32,2 km westsüdwestlich von WILHELMSHAVEN; 11,3 km ostwärts von AURICH und unmittelbar ostwärts des Dorfes BROCKZETEL. Der EMS / JADE-Kanal 2,0 km südlich des Flugplatzes sollte einen Bezugspunkt ergeben.



076 Brockzetel: Das Rollfeld des Einsatzhafens mit den eingezeichneten Start- und Landebahnen.

Hindernisse:Südost: Gebäude am RandWest: Dorf BROCKZETEL**Ausmaße:** 1.190 m Nord / Süd; 1.140 m Ost / West im Durchschnitt.

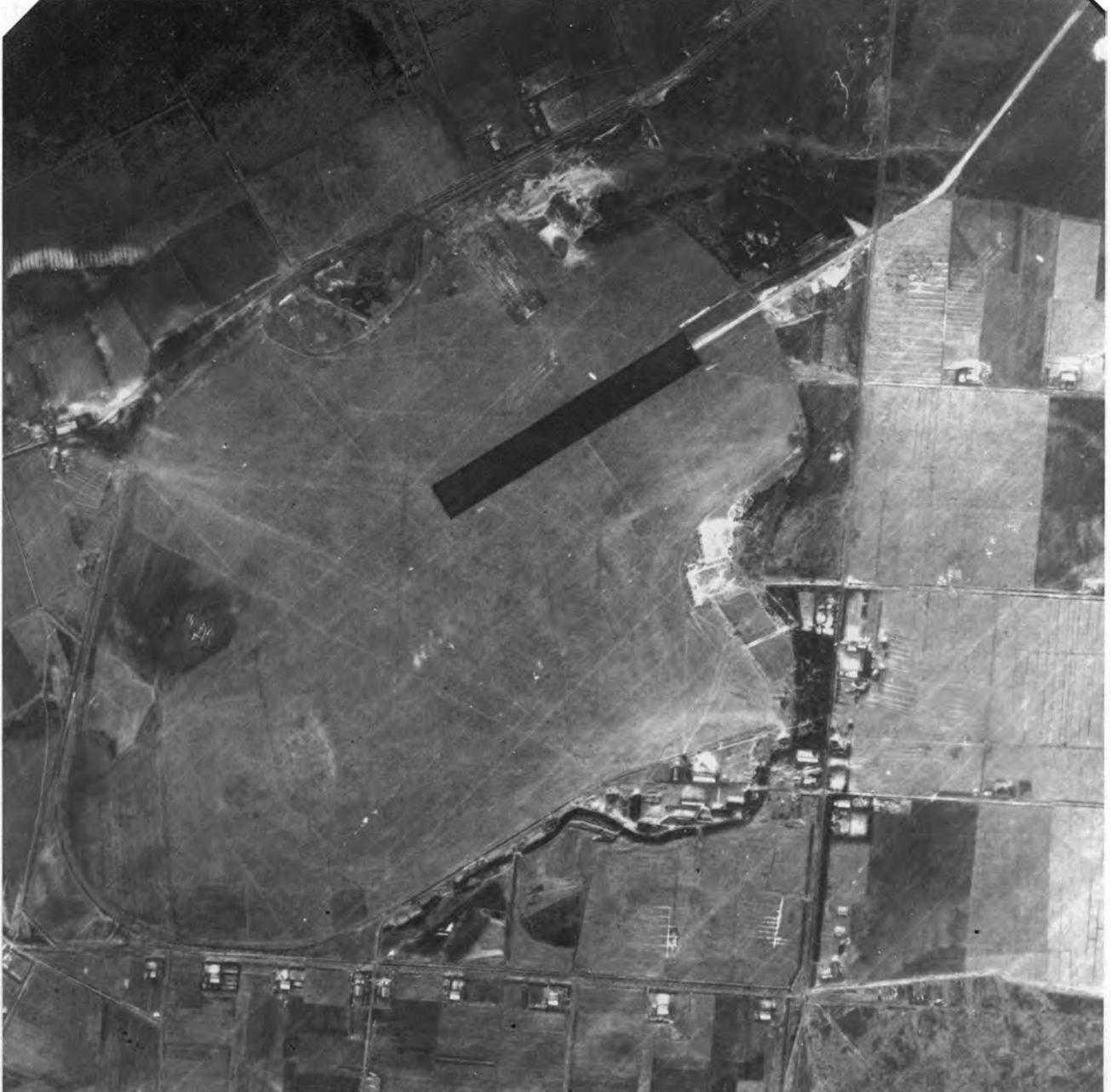
(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.200 x 700 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Platzgröße von 1.300 x 400 m und eine Rollfeldgröße von 1.300 x 300 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras, wahrscheinlich nach Regen nicht nutzbar.

Startbahnen:

Es gibt an der Nordseite des Rollfeldes eine Betonstartbahn, in Nordost / Südwest-Richtung ausgerichtet, die etwa 600 m misst und mit dem Rollfeld eine Rollstrecke von 1 100 m ergibt. Ein gerader Rollweg erstreckt sich vom Nordostende der Startbahn hinaus und ergibt eine Startstrecke von 1 650 m von Nordosten her. Eine zweite Startbahn in Nordwest / Südost-Richtung war ursprünglich geplant und ungefähr 230 m wurden angelegt. Im Dezember 1944 wurde die Einstellung der Bauarbeiten festgestellt.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 2 ist eine „Startbahn im Bau“ eingezeichnet.)



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

077 Brockzetel: Auf der Aufnahme vom 29. Dezember 1944 ist die fertiggestellte Start- und Landebahn gut zu erkennen.

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl: vorhanden

(b) Wasser: vorhanden

(c) Telefon, Funk usw.: 2-mastige Funkstelle außerhalb des Nordwestrandes.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Einige Gebäude außerhalb des Südostrandes werden eventuell als Werkstätten verwendet.

17. Celle-Wietzenbruch

BLATT NR. 22

DEUTSCHLAND

CELLE

FLUGPLATZ

Koordinaten:

52° 35' 40" N

Höhe: 40 m

10° 02' 00" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 61

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

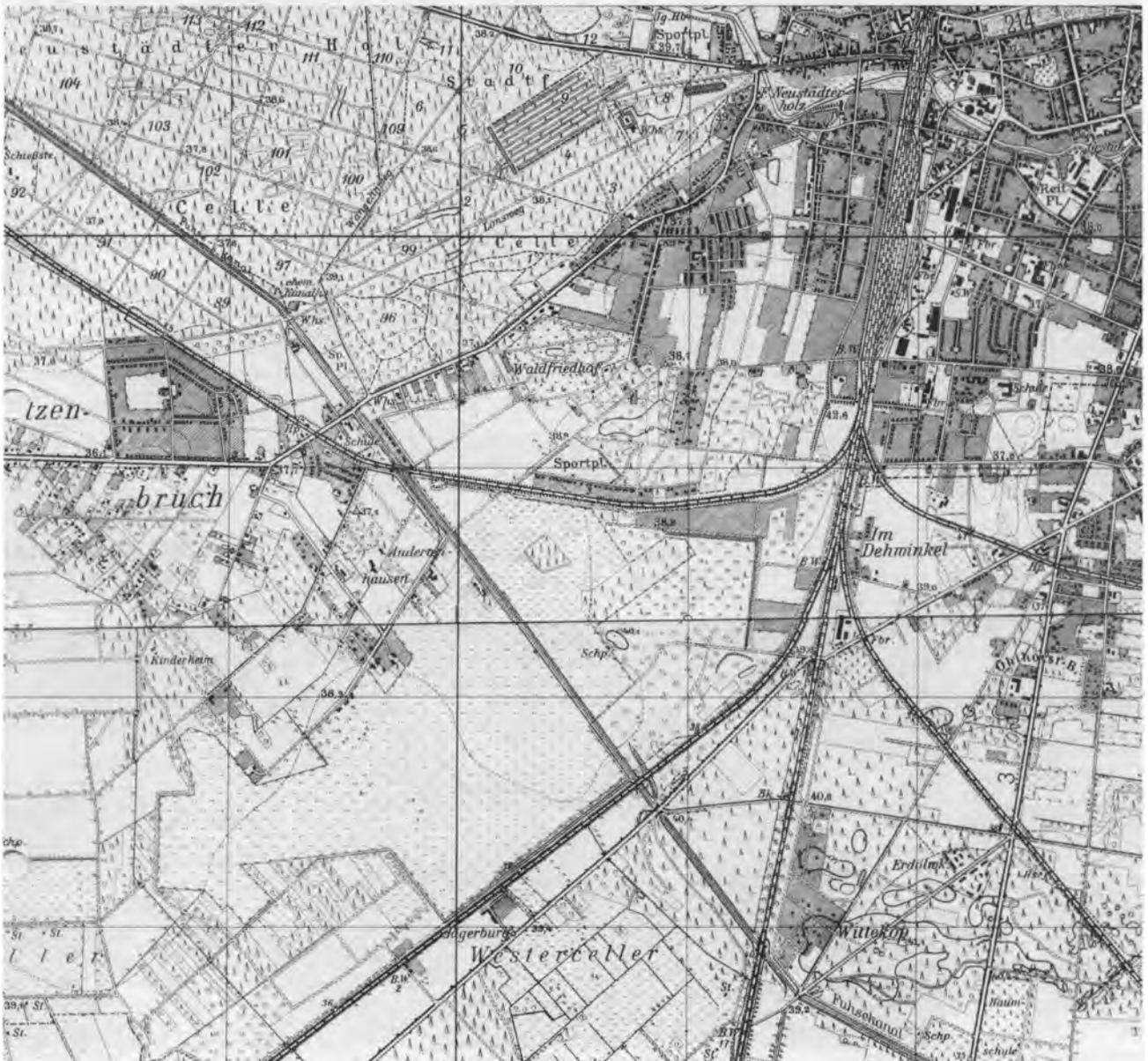
31,4 km nordostwärts von HANNOVER; 4,8 km südwestlich von CELLE, im Nordosten vom FUHSE-Kanal und im Südosten durch die geplante Bahnstrecke LANGENHAGEN/CELLE begrenzt. Der Fluss ALLER, der in Ost-südost / Westnordwest-Richtung durch CELLE fließt, sollte einen Bezugspunkt ergeben.

Hindernisse:

Nordosten, Osten, Südosten: Wälder; 7,2 km südostwärts, und zahlreiche Bohrtürme eines Ölfeldes.

Süden und Südwesten: Wälder

Nordwesten und Norden: Flugzeughallen und Flugplatzgebäude



079 Celle: Im Ausschnitt des Messtischblattes ist deutlich zu erkennen, dass die Lage und Ausdehnung des Platzes ganz entscheidend durch die Bahnstrecken nach Hannover-Langenhagen an der Südostseite des Rollfeldes und zur Munitionsanstalt Hambühren im Norden beeinflusst wurde und wird.

Ausmaße:

820 Meter Nordwest / Südost; 960 Meter Nordost / Südwest; längste Rollstrecke 1 235 Meter Nordnordost / Südsüdwest. Rechteckige Form.

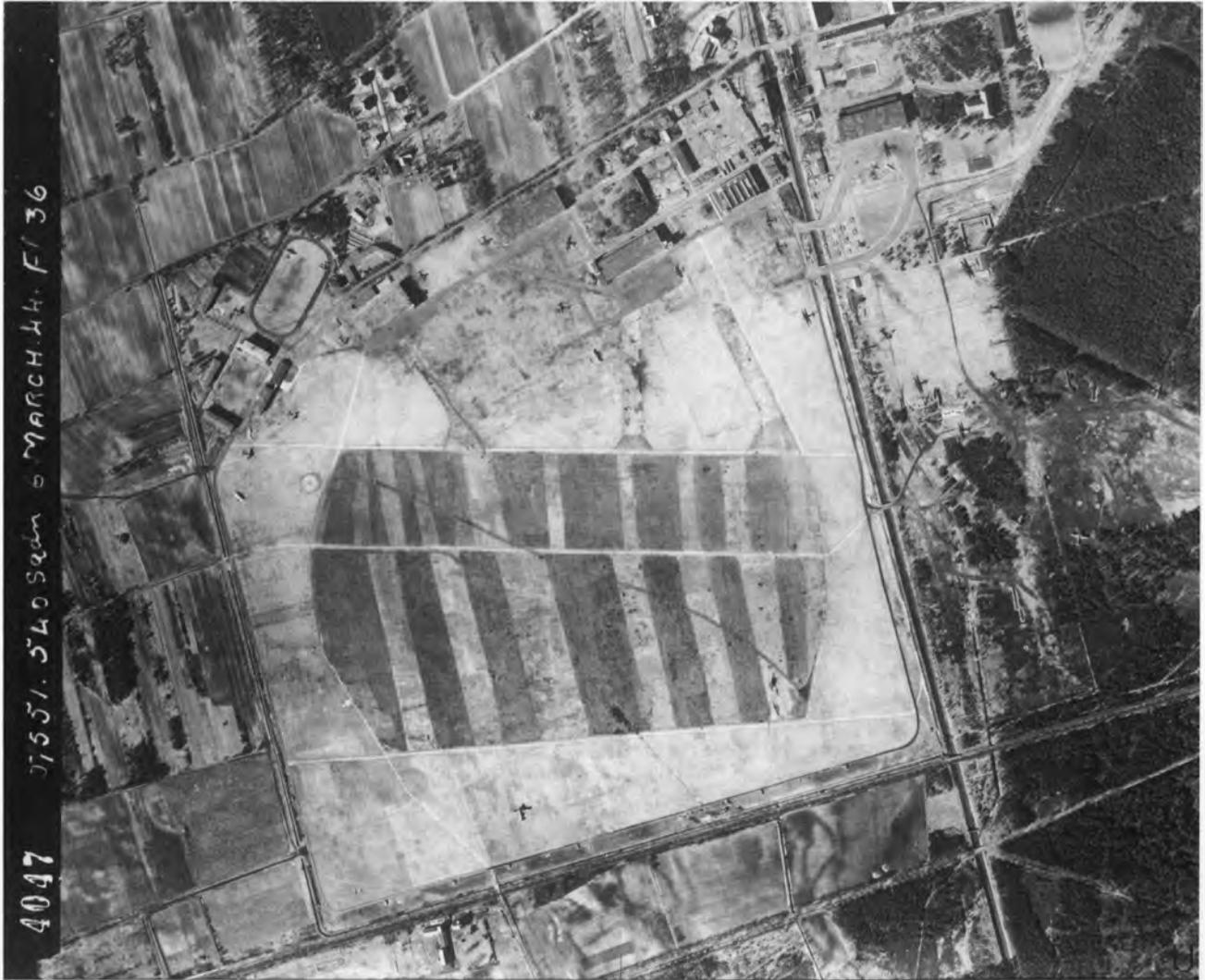
(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 900 x 600 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Platzgröße von 800 x 700 m und eine Rollfeldgröße von 790 x 450 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras, auf einem leichten sandigen Untergrund.

Startbahnen: keine (6.3.44)

In der Mitte des Flugplatzes ist eine große rechteckige Asphaltplattform, die in Richtung Ostnordost / Westsüdwest ausgerichtet ist, Ost- und Westende sind abgerundet. Die Abmessungen sind: 780 Meter Ostnordost / Westsüdwest (Durch die Mitte gemessen), und 460 Meter Nordnordwest / Südsüdost am Westende, die sich auf 410 Meter am Ostende verjüngen. Die Plattform ist durch drei breite Asphaltrollwege, die von ihrer Nordseite hinweg führen, mit den Hallenvorfeldern und dem äußeren Rollweg verbunden.

Der Flugplatz wird durch einen Asphaltrollweg umgeben, alle Flugzeughallen haben asphaltierte Vorfelder und sind untereinander durch Rollwege verbunden.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

080 Celle: Diese Luftaufnahme der Westalliierten vom 06. März 1944 lässt allein schon wegen des dünnen Schnee- oder Raureifbelags auf den Rasenflächen die „Gummimatte“ genannte Bitumenschicht auf der Rollfeldmitte gut erkennen. Der Fliegerhorst ist zum Aufnahmezeitpunkt dicht belegt und Flugzeuge wurden an verschiedenen ungewöhnlichen Stellen abgestellt.

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Es gibt folgende Zapfstellen: (I) Zwei Gruppen innerhalb des Südostrand
(II) Innerhalb des Südwestrandes
(III) Außerhalb des westlichen und des mittleren Rollweges, der zur mittleren Plattform führt. Zusätzlich dazu gibt es drei Gruppen von Zapfstellen entlang des äußeren Rollweges auf der Südostseite, möglicherweise für Kraftfahrzeuge. Ein Großtanklager wird am Südwestrand gemeldet. Es sollen möglicherweise reichliche Reserven gelagert sein.

(b) Wasser: vorhanden. Der FUHSE-Kanal bildet den Nordostrand.

(c) Telefon, Funk usw.: Mögliche Funkstelle außerhalb der Westecke.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Diese gliedern sich in zwei Gruppen: (I) am Nordwestrand: 3 sehr große und eine große Flugzeughalle. Außerhalb der Nordecke, ostwärts des FUHSE-Kanals: 1 sehr große Flugzeughalle. Insgesamt 5 Flugzeughallen. Motorenprüfstände liegen außerhalb der Westecke. Kfz-Bereich außerhalb des Nordwestrandes. Kompasskompensierscheibe innerhalb der Westecke.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

081 Celle: In dem kleinen Ausschnitt, der den Bereich ostwärts des Fuhse-Kanals südlich des Offizierkasinos zeigt, sind sehr verschiedene Flugzeugtypen zu erkennen. Besonders interessant ist die viermotorige Maschine in der Bildmitte. Es handelt sich hier um eine Arado Ar 232 B.

(e) Munition:

Ein kleines Lager außerhalb der Nordecke, unmittelbar ostwärts des Kanals. Anderes mögliches Lager in den Wäldern im Nordosten.

(f) Nachtlandehilfen: Randbeleuchtung

(g) Unterbringung:

Der Hauptkasernenbereich liegt im Osten des Kanals außerhalb der Nordecke. Flugplatzkommandantur und Verwaltungsgebäude am Nordende des Nordwestrandes. Andere Unterkünfte außerhalb der Mitte des Nordwestrandes.

Auflockerung:

Osten (außerhalb des Nordostrandes, ostwärts des Kanals)

Westen (außerhalb des Südwestrandes)

Es gibt keine Schutzbauten, aber durch die Wälder in beiden Bereichen sind Rollwege angelegt worden und abgestellt Flugzeuge waren hier zu sehen.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße:

Die Straße CELLE / FUHRBERG (13 km westsüdwestlich) und die Straße CELLE / HANNOVER liegen nördlich und ostwärts des Flugplatzes. Nebenstraßen führen vom Flugplatz zu beiden Straßen.

kommandanturen bzw. Flugplatzkommandos der Flugplätze Achmer, Bissel, Delmenhorst, Diepholz, Drope, Fürstenau, Hesepe, Nordhorn, Plantlünne, Quakenbrück, Vechta und Vörden unterstanden.

1944 war die **12./Fliegerzielgeschwader 1** in Delmenhorst untergebracht, die mit ihren Flugzeugen Ziel-darstellung für die Flak im Zuständigkeitsbereich des Flughafenbereichskommandos flog¹⁶⁰.

Im Dezember 1944 wurden der **Stab/Jagdgeschwader 6 „Horst Wessel“** und die **I./Jagdgeschwader 6 „Horst Wessel“** von Perleberg nach Delmenhorst verlegt, um von dort aus Einsätze in der Reichsverteidigung zu fliegen. Auch am „Unternehmen Bodenplatte“ waren sie verlustreich beteiligt. So gerieten z.B. der Geschwaderkommodore, Oberstleutnant Johann Kogler, und der Kommandeur der I. Gruppe, Hauptmann Ewald Trost, bei diesem Einsatz in Gefangenschaft. Bereits im Januar 1945 wurden beide Verbände nach Sorau in Ostbrandenburg verlegt, um von dort aus Einsätze gegen die stürmisch vordringende Rote Armee zu fliegen.¹⁶¹

Im März 1945, genauer am 14. März, musste die **III./Jagdgeschwader 26 „Schlageter“** unter Führung ihres Kommandeurs Hauptmann Walter Krupinski den seit November 1944 belegten Platz Plantlünne räumen und kam nach Delmenhorst. Hier wurde sie am 25. März aufgelöst.



Quelle: Luftwaffenmuseum der Bundeswehr

093 Delmenhorst: Dass Delmenhorst tatsächlich so etwas wie ein „Modellfliegerhorst“ gewesen sein muss, lässt sich auch aus der umfangreichen Dokumentation der Bauten ablesen. Hier der repräsentative Bau des Offizierkasinos.



Quelle: Kasernenkommandant Delmenhorst Fw-Lilienthal-Kaserne

¹⁶⁰ BA/MA RL 19/20: Luftgaukommando III (2. Staffel) Quartiermeister vom 10.04.1944; "Verteiler Luftgaukommando III"

¹⁶¹ Girbig, Werner; „Start im Morgengrauen...“; a.a.O.; S. 180 – 187

Ihr folgten am 03. April 1945 die I./Jagdgeschwader 26 „Schlageter“, von Drope kommend, und der **Stab/Jagdgeschwader 26 „Schlageter“** von Varrelbusch, die nur zwei Tage auf dem Fliegerhorst blieben und am 05. April beide nach Hustedt verlegten¹⁶².

Außerdem soll im April auch noch die **Nachtschlachtgruppe 20** oder Teile davon kurzzeitig im Fliegerhorst gewesen sein.



Quelle: Luftwaffenmuseum der Bundeswehr

096 Delmenhorst: Das Wohnhaus des Fliegerhorstkommandanten.



Quelle: Kasernenkommandant Delmenhorst Fw-Lilienthal-Kaserne

¹⁶² Priller, Josef; „JG 26 ...“; a.a.O.; S. 280

Bezugskarten: GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 62

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

32 km ostwärts von BRAUNSCHWEIG; 6,5 km nördlich von HELMSTEDT; unmittelbar nordostwärts des Dorfes MARIENTAL. Die Straße HELMSTEDT / MARIENTAL bildet den Westrand.

Hindernisse:

Der DER LAPP-WALD überragt den Flugplatz, aber es gibt Lichtungen außerhalb des Süd- und des Westrandes. Südwest-Ecke: das Dorf MARIENTAL.

Ausmaße:

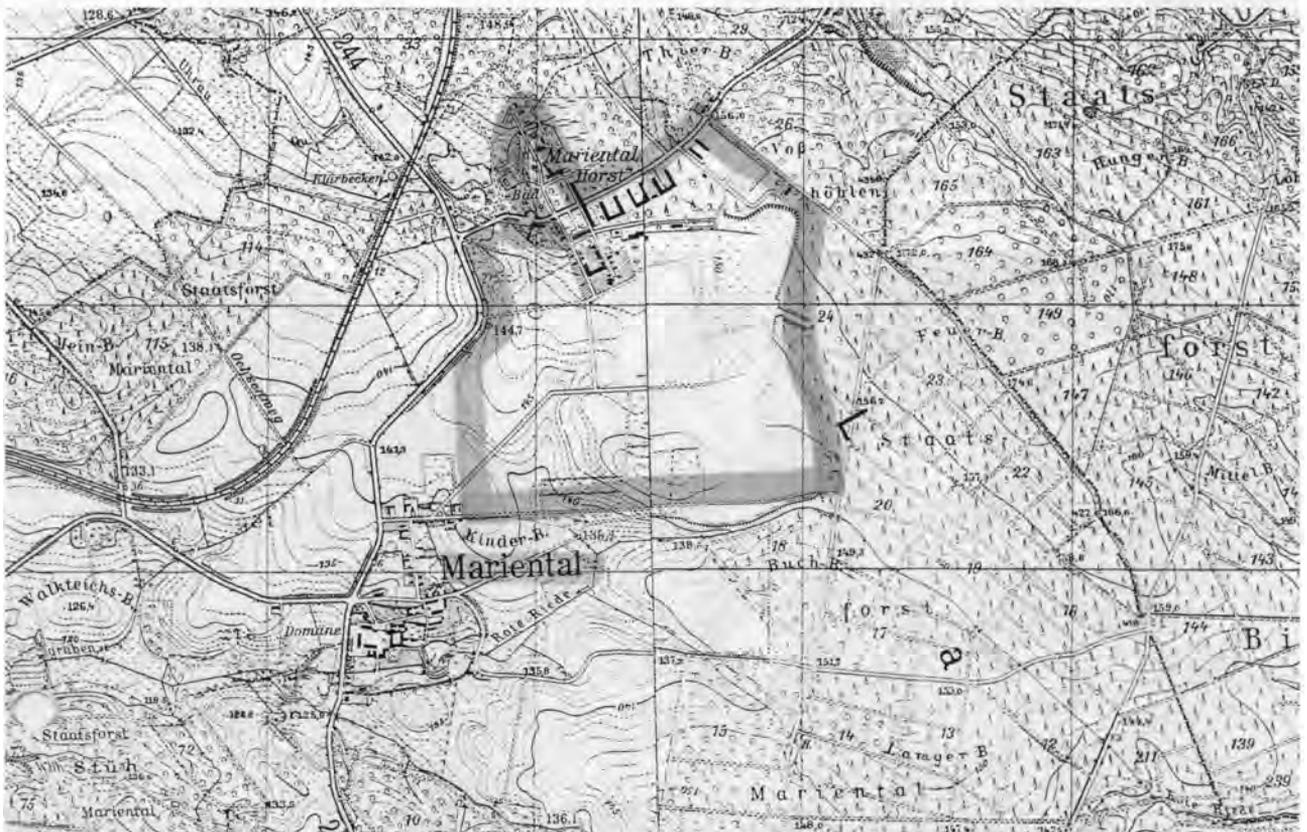
685 Meter Nord / Süd; 1 190 Meter Ost / West. Eine längste Rollstrecke von 1 555 Metern ist in Nordost / Südwest-Richtung verfügbar.

Annähernd rechteckige Form. Einebnungsarbeiten für eine Erweiterung sind außerhalb des Ostrand es im Gange, die nach Fertigstellung eine Rollstrecke von 1 555 Metern entlang des Südrandes verfügbar machen.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.200 x 500 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.700 x 1.100 m und eine Rollfeldgröße von 1.200 x 700 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras. Planierung und Drainage sind durchgeführt worden.

Startbahnen: keine (19.04.1944). Es gibt einen Rollweg entlang des Nordrandes.



222 Helmstedt: Nordostwärts des alten Klosters Mariental lag das Rollfeld des Fliegerhorstes und im Norden davon standen die Gebäude.

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl: Zapfstellen entlang des Nordrandes vor den Flugzeughallen.

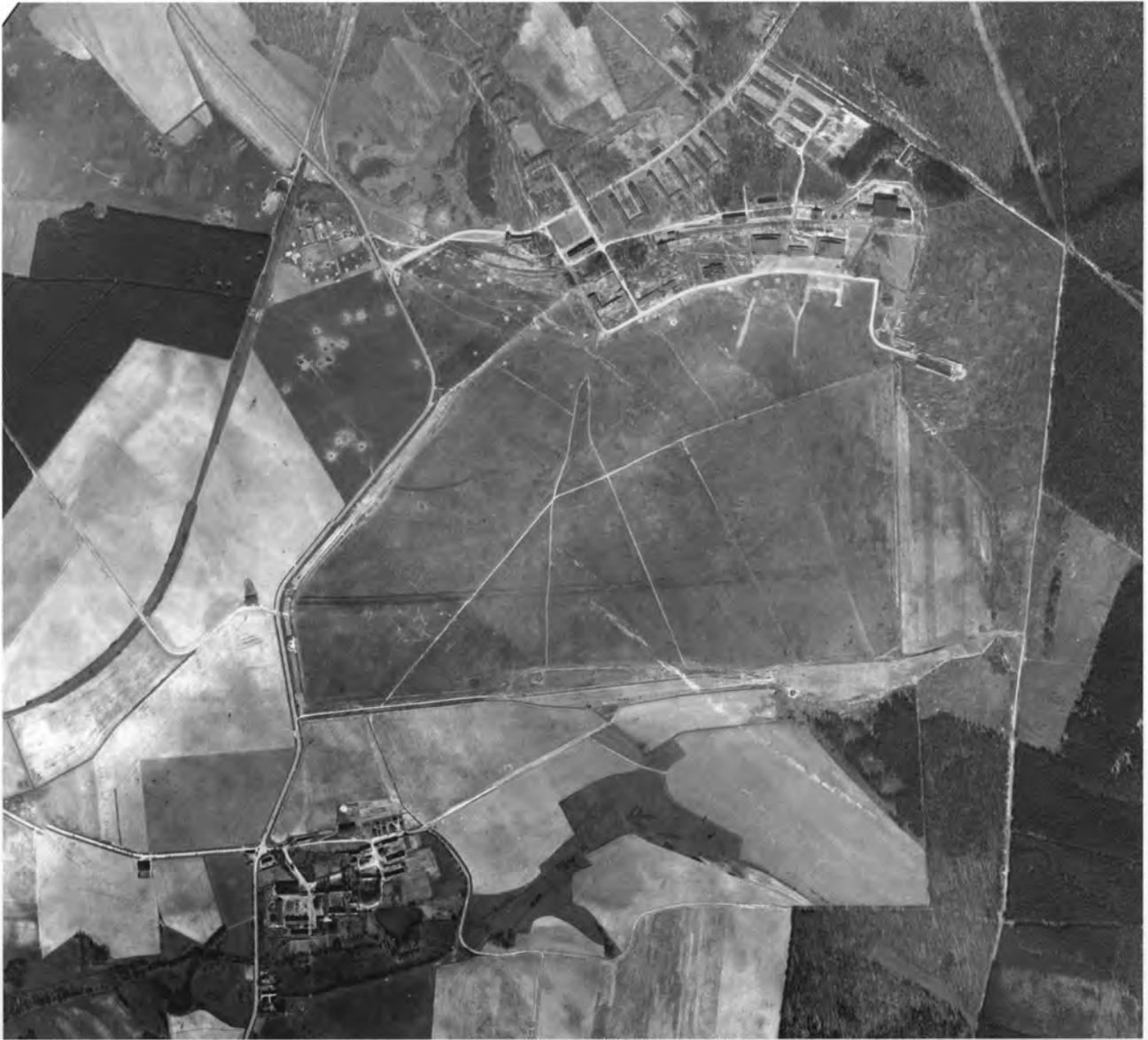
(b) Wasser: Tanks zwischen den Flugplatzgebäuden.

(c) Telefon, Funk usw.:

Flugfunkstation im Wald, 1.280 Meter nordnordwestlich. Es wird vermutet, dass eine Lande-Leitstrahlanlage existiert, die in Westnordwest/ Ostsüdost-Richtung über das Rollfeld ausgerichtet ist.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Außerhalb des Nordrandes: 2 große Flugzeughallen, 1 mittelgroße Instandsetzungshalle (Werft), 180 Meter



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

223 Helmstedt: Die Luftaufnahmen, die Grundlage dieser Bildmontage waren, entstanden am 10. April 1945. Im Bereich des Fliegerhorstes hat es keine Bombeneinschläge gegeben. Auf dem Platz herrscht noch reger Flugbetrieb, rund um das Rollfeld und im Abstellbereich südlich der Wache (am Westrand der Gebäude) sind eine große Zahl von Flugzeugen zu erkennen.

vom Nordrand zurückgesetzt. Alle Flugzeughallen sind mit asphaltierten Vorfeldern ausgestattet. Werkstätten hinter den Flugzeughallen. Kraftfahrzeugbereich und Garagen 410 Meter nördlich der Flugzeughallen.

(e) Munition:

MG-Justierstand außerhalb des Ostrand, durch einen Rollweg mit dem Rollfeld verbunden.

(g) Unterbringung:

Die Flugplatzgebäude im Norden umfassen Kantinen, Unterkünfte und Lager. Das Flugleitungsgebäude wird in diesem Bereich vermutet.

Auflockerung: Keine vorbereiteten Auflockerungsmöglichkeiten.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße: Die Straße HELMSTEDT / GRASLEBEN bildet den Westrand.

(b) Bahn:

Eine Zweigstrecke der Eisenbahnstrecke OEBISFELD-KALTENDORF / HELMSTEDT versorgt den Nordrand von Westen her. Die Bahnstation des Flugplatzes wird zwischen den Gebäuden im Norden vermutet.

Bemerkungen:

HELMSTEDT wurde 1938/39 angelegt, war aber möglicherweise bei Kriegsbeginn noch nicht benutzbar. Es ist wenig über seine frühe Geschichte bekannt, aber eine Flugschule war hier seit dem Sommer 1943 oder früher tätig, und es wird auch gemeldet, dass Fallschirmausbildung durchgeführt wird. Der Flugplatz ist in den vergangenen Monaten als Instandsetzungszentrum für Jagdflugzeuge genutzt worden.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

267 Lüneburg: Diese Luftaufnahme vom 17. September 1943 zeigt den noch völlig unbeschädigten Fliegerhorst. In der südlichen Bildmitte Häuser des Dorfes Hagen. An der von dort nach Nordosten führenden Straße sind mehrere Abstellhallen zu erkennen.

Abwehr:

Flak:

Folgende Standorte sind identifiziert worden:

schwer:

(1) 4,4 Kilometer westnordwestlich (unbenutzt)

leicht:

(a) 0,8 Kilometer nördlich (einzelner Turm)

(b) 0,8 Kilometer ostnordostwärts (einzelner Turm)

(c) 0,8 Kilometer südostwärts (einzelner Turm)

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße:

Die Straße LÜNEBURG / DANNENBERG bildet den Südrand des Flugplatzes. Gute Straßenverbindungen nach LÜNEBURG.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

268 Lüneburg: Der schneebedeckte, aber anfliegbare Fliegerhorst, aufgenommen am 23. Dezember 1944.

(b) Bahn:

Eine Feldbahn versorgt die Nord-, Ost- und Südseite dieses Flugplatzes und vereinigt sich mit der Hauptstrecke in LÜNEBURG. Nächster Bahnhof am Eisenbahnknoten LÜNEBURG, 1,6 Kilometer vom Westrand entfernt.

(Ergänzung von Dieter Curdt: Hier lagen die westalliierten Auswerter nicht richtig: Die fast 6,5 km langen Eisenbahngleise im Fliegerhorst waren in Normalspur ausgeführt, also keine Feldbahn. Der Abzweig von der Reichsbahnstrecke Hannover- Hamburg befand sich nördlich von Lüneburg.)

(c) Wasser:

(i) Der NETZE-Kanal fließt 7,2 Kilometer nordostwärts des Flugplatzes.

(ii) Der Fluß ELBE fließt 14,5 Kilometer nordnordostwärts des Flugplatzes.

Bemerkungen:

LÜNEBURG wurde 1935 – 1937 angelegt und von 1937 bis früh im Jahr 1940 durch eine Bombergruppe belegt. Etwa zu dieser Zeit kam der Flugplatz auch in einen engen Zusammenhang mit Einheiten, die Pfadfinder-Techniken anwandten. Die Werkstätten waren spezialisiert auf den Einbau von Leitstrahl-Navigationsanlagen. Neue Einheiten mit besonderer Ausrüstung wurden hier aufgestellt und Einsatzausbildung durchgeführt.

Die Verbindung mit spezialisierten Einheiten einschließlich Schiffsbekämpfungs- und Torpedo-Gruppen wurde 1941 bis 1942 durchgehend fortgesetzt. Seit dem Frühjahr 1942 wurde der Flugplatz auch ständig als Standort für zweimotorige Nachtjäger genutzt. Eine kleine Anzahl von He-177 ist auf den Fotografien gesehen worden.

Foto (17.09.1943)

A.I.2.(b)

Stand: 03.02.1944

Ergänzende Angaben:

1935 begannen der Ankauf des für den Fliegerhorstbau notwendigen Geländes und die Bauarbeiten an den Kasernenanlagen und am Rollfeld. Besonders auffallend ist, dass innerhalb der Kasernenanlage des Fliegerhorstes noch das in sich geschlossene, in einem anderen Baustil errichtete „Olympische Dorf“ zu finden ist. Gründe für diese Namensgebung konnten bisher noch nicht ermittelt werden. Der Name hatte wohl auch keine besondere Bedeutung. Die Unterkünfte in diesem Bereich waren alle nur eingeschossig. Der Bereich hatte eine eigene Küche mit Speisesaal und sollte ursprünglich nur als Unterkunft für die fliegenden Besatzungen dienen.

76. Quakenbrück

Blatt Nr.: 115

DEUTSCHLAND QUAKENBRÜCK

FLUGPLATZ

Koordinaten: 52° 40' 40" N
07° 56' 00" E

Höhe: ca. 24 Meter

Bezugskarten: GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 59

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

1,6 km südwestlich von QUAKENBRÜCK, 16 km nordostwärts von BIPPEN und 45 km Nord zu West von OSNABRÜCK. Der Flugplatz befindet sich zwischen der Straße QUAKENBRÜCK/FARWICK und der Eisenbahnstrecke QUAKENBRÜCK/BIPPEN.

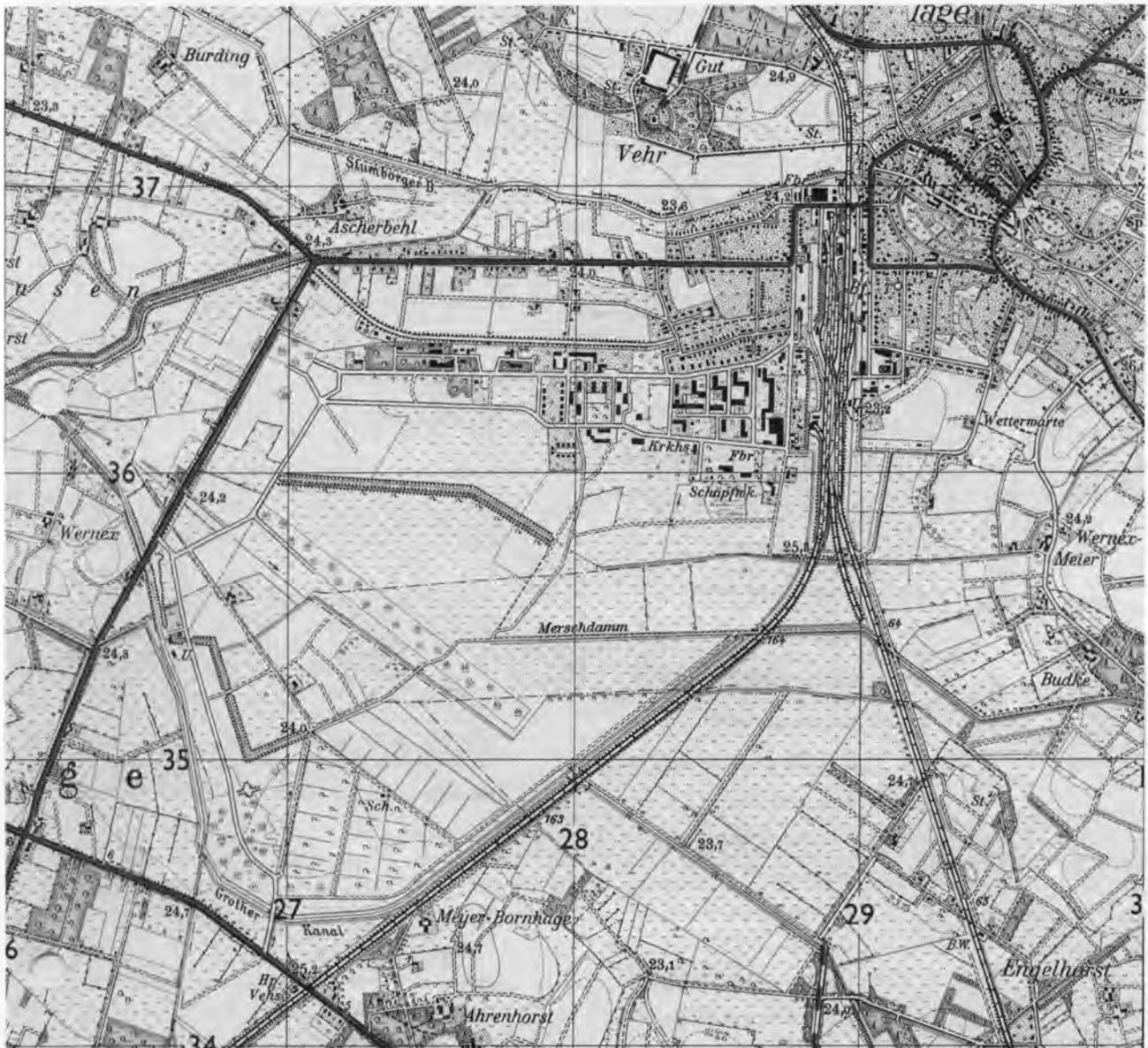
Hindernisse: Norden: Fliegerhorstgebäude entlang des Nordrandes.

Ausmaße:

1.005 m Nordost/Südwest. 1.005 m Nordwest/Südost. Siehe auch unter: Startbahnen.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.000 x 500 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Platzgröße von 1.200 x 800 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras. Ist künstlich entwässert worden und scheint nun trocken zu sein.



410 Quakenbrück: Aus dem Ausschnitt des Messtischblattes sind zwei Probleme des Fliegerhorstes einfach zu erkennen: Er lag in einem sehr feuchten Gelände und der unmittelbar ostwärts gelegene Bahnhof der Stadt erleichterte die Identifizierung des Fliegerhorstes natürlich ungemein.

Startbahnen:

Eine Betonbahn entlang des Südwestrandes des Rollfeldes. Etwa 1.235 m lang in Richtung Nordwest/Südost.
(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 ist eine Startbahn 1.200 x 80 m angegeben. In der Karte 2 ist ebenfalls der Eintrag 1.200 x 80 m zu finden.)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl: Treibstoffzapfstellen am Nordrand vor den Flugzeughallen.

(b) Wasser: Vorhanden



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

411 Quakenbrück: Die zugrundegelegten Luftaufnahmen stammen vom 22. März 1945. Die Schäden der Luftangriffe sind immer noch deutlich zu erkennen. In den nicht aufgefüllten Bombentrichtern im Rollfeld steht das Wasser.

c) Telefon, Funk usw.:

Telefon ist vorhanden. Eine Boden/Bord-Funkstelle mit zwei Masten wird in Richtung Nordnordosten zwischen den Gebäuden des Fliegerhorstes vermutet. Eine Landeleitstrahlanlage ist in Richtung Westnordwest/Ostsüdost über das Rollfeld hinweg ausgerichtet.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

4 große und zwei mittelgroße Flugzeughallen außerhalb der Nordwestecke und entlang des Nordrandes. Werkstätten zwischen den Flugzeughallen und außerhalb der Nordostecke.



Quelle der Bilder 414 – 453: Gerhard Sielker

414 Quakenbrück: Im Keller des Hauses 24 befand sich früher die Fernsprechvermittlung des Fliegerhorstes.

Kompasskompensierscheiben an der Nordwest- und der Nordostecke des Rollfeldes.

Ergänzung vom 08.03.1944: Werkstätten und Kasernen in der Nordostecke durch den Angriff vom 21.02.1944 beschädigt. Die Nutzbarkeit des Rollfeldes wurde nicht beeinträchtigt.

(e) Munition:

Ein mögliches Munitionslager außerhalb der Südostecke, das durch eine Straße versorgt wird.



415 Quakenbrück: Blick von Nordwesten von der Ostlandstraße auf die früher offene „Ehrenhalle“ zwischen den Gebäuden 24 und 25.

DEUTSCHLAND WESENDORF

FLUGPLATZ

Koordinaten: 52° 34' 30" N
10° 30' 50" E

Höhe: ca. 70 Meter

Bezugskarten: GSGS 4416 Central Europe 1 : 100 000 Blatt Nr. N.5
GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 62
GSGS 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt Nr. M.53
Gitternetzbezugspunkt: RX 883457**Örtliche Lage und Bezugspunkte:**

32,2 km nördlich von BRAUNSCHWEIG. 10,5 km nordnordwestlich von GIFHORN und 2,4 km südwestlich von WESENDORF. Das Rollfeld liegt in der Spitze eines Dreiecks, das durch die Straßen WAGENHOFF / GROSS ÖSINGEN (heute: Bundesstraße 4) und WAGENHOFF / WESENDORF (heute: Kreisstraße 7: Gifhorner Straße) gebildet wird.

Der kanalisierte Fluss ALLER, der 12,9 km südlich in Ost / West-Richtung fließt, sollte einen Orientierungspunkt ergeben.

Hindernisse:

Norden: Flugplatzgebäude und Wälder
Westen & Nordwesten: Wälder

Ausmaße:

1.370 m Ost / West und 1.280 m Nord / Süd. Annähernd rechteckig in der Form mit einer Erweiterung nach Nordwesten hin, die eine längste Rollstrecke von 2.060 m in Richtung Nordwest / Südost ermöglicht.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.200 x 750 m mit der Ergänzung 2.000 im Bau angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.300 x 1.100 m und eine Rollfeldgröße von 1.400 x 400 m eingetragen.)

Oberfläche: Torfiges Heideland

Startbahnen:

Eine im Bau in Richtung Westnordwest / Ostsüdost, 2.285 m lang mit einem Rollweg, der die beiden Enden verbindet.

In der überarbeiteten Ausgabe vom 10.07.1944 hieß es noch: Keine (19.04.1944)

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 2 ist nur das Symbol für eine Startbahn im Bau zu finden.)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl: Treibstoffzapfstellen (I) unmittelbar westlich der Werfthalle und (II) vor der Werfthalle.

(b) Wasser: Vorhanden

(c) Telefon, Funk usw.:

Funkfeuer und Peiler. Eine Landeleitstrahlanlage ist in Richtung Nordwest / Südost quer über das Rollfeld ausgerichtet.

Funkstelle nordnordostwärts des Kfz-Bereichs.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Außerhalb des Nordrandes: 3 sehr große Flugzeughallen und 1 Werfthalle, alle mit Teerbetonvorfeldern ausgestattet. Werkstätten und Kfz-Bereich hinter den Hallen.

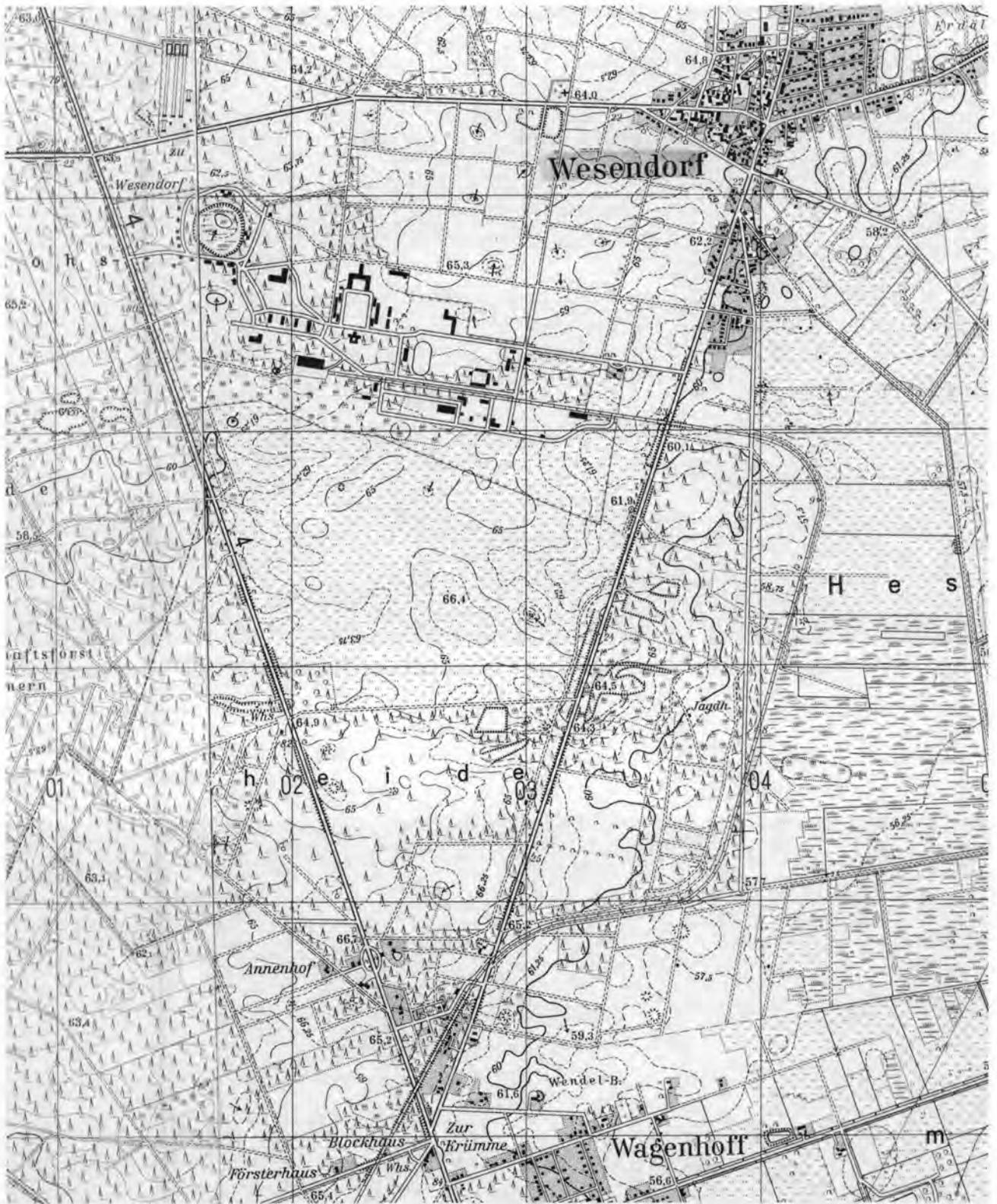
(e) Munition: Lager außerhalb der Südwestecke.

(f) Nachtlandehilfen:

Begrenzungsleuchten, Leuchtpfad und ein Optisches Lorenz-System, ausgerichtet in Richtung Nordwest / Südost.

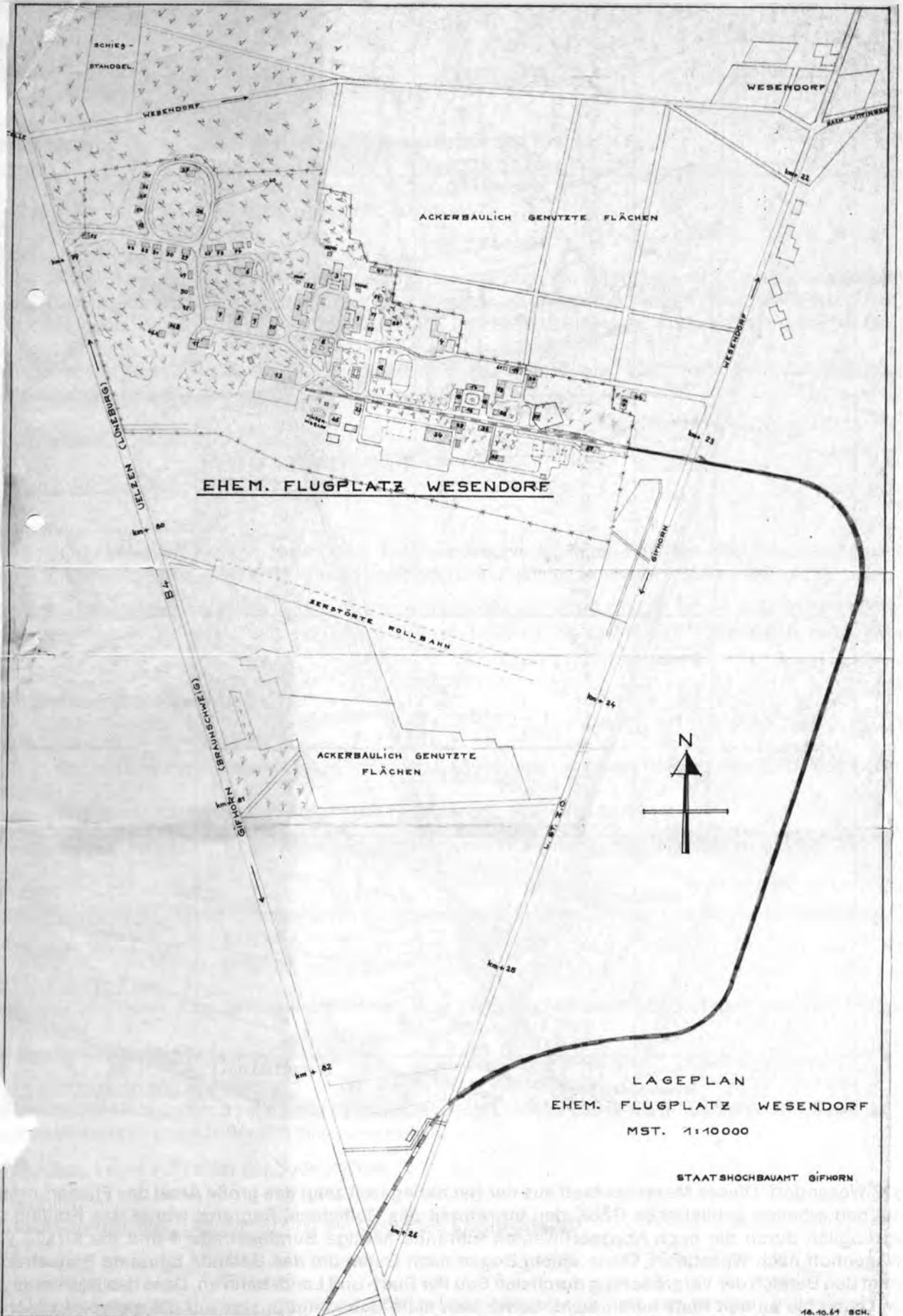
(g) Unterbringung:

Die Flugplatzgebäude, zu denen Unterkünfte, Speiseräume, Verwaltungsbüros usw. gehören, befinden sich im Wald außerhalb des Nordrandes. Das Flugleitungsgebäude steht westlich der Werfthalle.



527 Wesendorf: Dieses Messtischblatt aus der Nachkriegszeit zeigt das große Areal des Fliegerhorstes mit den erhalten gebliebenen Gebäuden im Norden des Rollfeldes. Begrenzt wurde das Rollfeld ursprünglich durch die nach Nordnordwesten führende heutige Bundesstraße 4 und die Straße von Wagenhoff nach Wesendorf. Die in einem Bogen nach Osten um das Gelände führende Bahnstrecke zeigt den Bereich der Vergrößerung durch den Bau der Start- und Landebahn an. Dass das Heestenmoor im Osten bis an den Platz heranreicht, dürfte sich nicht unbedingt positiv auf die meteorologischen Bedingungen am Platz (Frühnebel usw.) ausgewirkt haben.

Das Gelände westlich der B 4 wurde 1944/45 ebenso wie die Abstellfläche Wesendorf-Nord nördlich der Schießstände zum Abstellen der Flugzeuge der aufgelösten/umgegliederten Kampfgeschwader genutzt.



528 Wesendorf: Im Originalplan des Staatshochbauamtes Gifhorn aus dem Jahr 1961 ist die Lage der nicht fertiggestellten und nach dem Krieg gesprengten Start- und Landebahn eingezeichnet. Die Gebäudenummern wurden auch zur Identifizierung der Farbbilder genutzt.

Letzte größere Einheit der Luftwaffe, die den Fliegerhorst belegte, war die **7./Jagdgeschwader 103**, die Anfang März 1945 den bislang genutzten Fliegerhorst Pütnitz in Vorpommern räumen musste. Sie wurde dann bis etwa Mitte des Monats hier in Wesendorf aufgelöst⁶⁸⁶.

Am 11. April 1945 besetzten amerikanische Heereseinheiten den Fliegerhorst, dessen Unterkünfte weitgehend unzerstört waren.

Nach den Amerikanern kamen die Briten, die 1958 zunächst durch ein Luftwaffenausbildungsregiment der Bundeswehr abgelöst wurden. Später zog ein Panzergrenadierbataillon des Heeres ein. Am 31. Dezember 2006 wurden die Tore der inzwischen „Hammerstein-Kaserne“ genannten Anlage von der Bundeswehr endgültig geschlossen. Seitdem soll im „Hammerstein-Park“ ein Gewerbegebiet entstehen.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

536 Wesendorf: Im Abstellbereich westlich der Bundesstraße 4 sind mehrere Flugzeuge verschiedener Typen zwischen den Splitterschutzwällen zu erkennen. Die Abstellplätze im Südteil des Fliegerhorstes sind erneut „zensiert“.

Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

Gegenüberliegende Seite unten 535 Wesendorf: Wenn man aber genauer auf das Rollfeld sieht, erkennt man, dass ein Streifen von rund 50 m Breite freigeräumt wurde. Vor der Halle 13 (li.) und im Südosten davon stehen mehrere Flugzeuge.

⁶⁸⁶ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 2“; a.a.O.; S. 31



226. Wood
and field

DEUTSCHLAND

WITTMUNDHAFEN

FLUGPLATZ

Koordinaten:

53° 32' 50" N

Höhe: wenige Meter über Seehöhe

07° 39' 30" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4416 Zentraleuropa 1 : 100 000 Blatt L.2.

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 31B

G.S.G.S. 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt K.54.

Gitternetzbezugspunkt: RQ.950500

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

8,85 km westsüdwestlich von WITTMUND; 2 km nordwestlich des Dorfes ARDORF unmittelbar südlich der Hauptstraße WITTMUND / PLAGGENBURG. 30,6 km West zu Nord von WILHELMSHAVEN

Hindernisse:

Norden: Flugplatzgebäude

Nordosten: Wälder

Südosten: Gebäude außerhalb der Südostecke. Dorf ARDORF.

Ausmaße:

980 m Nord / Süd; 1.370 m Ostnordost / Westsüdwest. Es sind Arbeiten zur Nivellierung eines Bereiches von ca. 685 m Ostnordost / Westsüdwest im Gange. (siehe auch unter: „Startbahnen“)

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.600 x 750 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Platzgröße von 2.000 x 1.250 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras**Startbahnen:** Es gibt 3 sich kreuzende Startbahnen:

(I) Nordnordost / Südsüdwest: 1.250 m

(II) Nordwest / Südost: 1.190 m

(III) Ostnordost / Westsüdwest: 2.880 m sind gekennzeichnet. 1.920 m sind benutzbar 29.11.1944

Zwei leiterförmige Wartungs- und Betankungsflächen: (I) entlang des Nordrandes, (II) entlang des Südrandes.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 sind drei Startbahnen angegeben: zweimal 1.200 x 80 m und einmal 1.800 x 80 m. In der Karte 2 sind wieder drei Startbahnen eingetragen, wieder zwei mit 1.200 x 80 m und die dritte jetzt mit 2.600 x 80 m.)



588 Wittmundhafen: Auf diesem Messtischblatt aus der Nachkriegszeit ist nur sehr wenig zu erkennen. Auffällig sind eigentlich nur unten in der Bildmitte dieser seltsam gebogene Weg und die darüber eingezeichneten schmalen Kusselstreifen.

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Zapfstellen an den Wartungs- und Betankungsflächen am Nord- und Südrand. Mögliches Tanklager am Südrand. Spezialtreibstofflager in der Nähe der Eisenbahn außerhalb der Südostecke.

(b) Wasser: Vorhanden



589 Wittmündhafen: Etwas deutlicher treten die Start- und Landebahnen und die Rollwege des Einsatzhafens auf dieser Flurkarte hervor, in der man den Versuch der Rekonstruktion unternommen hat.

(c) Telefon, Funk usw.:

Landeleitstrahlanlage in Richtung Ostnordost / Westsüdwest im Süden der Startbahn Nr. III über das Rollfeld ausgerichtet. Funkstelle 825 m Ostnordost.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Außerhalb des Nordrandes:

1 kleine Flugzeughalle.

Im nordostwärtigen Auflockerungsbereich:

1 mittelgroße Flugzeughalle.

Südwestlicher Auflockerungsbereich:

1 mittelgroße Flugzeughalle.

Gesamt:

3 Flugzeughallen. Kompasskompensierscheibe am Nordrand.

(e) Munition:

(I) Bombenlager außerhalb der Nordwestecke, (II) Großes Lager im Wald im Südosten, mit dem Flugplatz durch eine Zweigstrecke der Reichsbahn verbunden. (III) Kleines Lager außerhalb des Südrandes, MG-Justierstand in der Südwestecke und im nordostwärtigen Auflockerungsbereich.

(f) Nachtländehilfen:

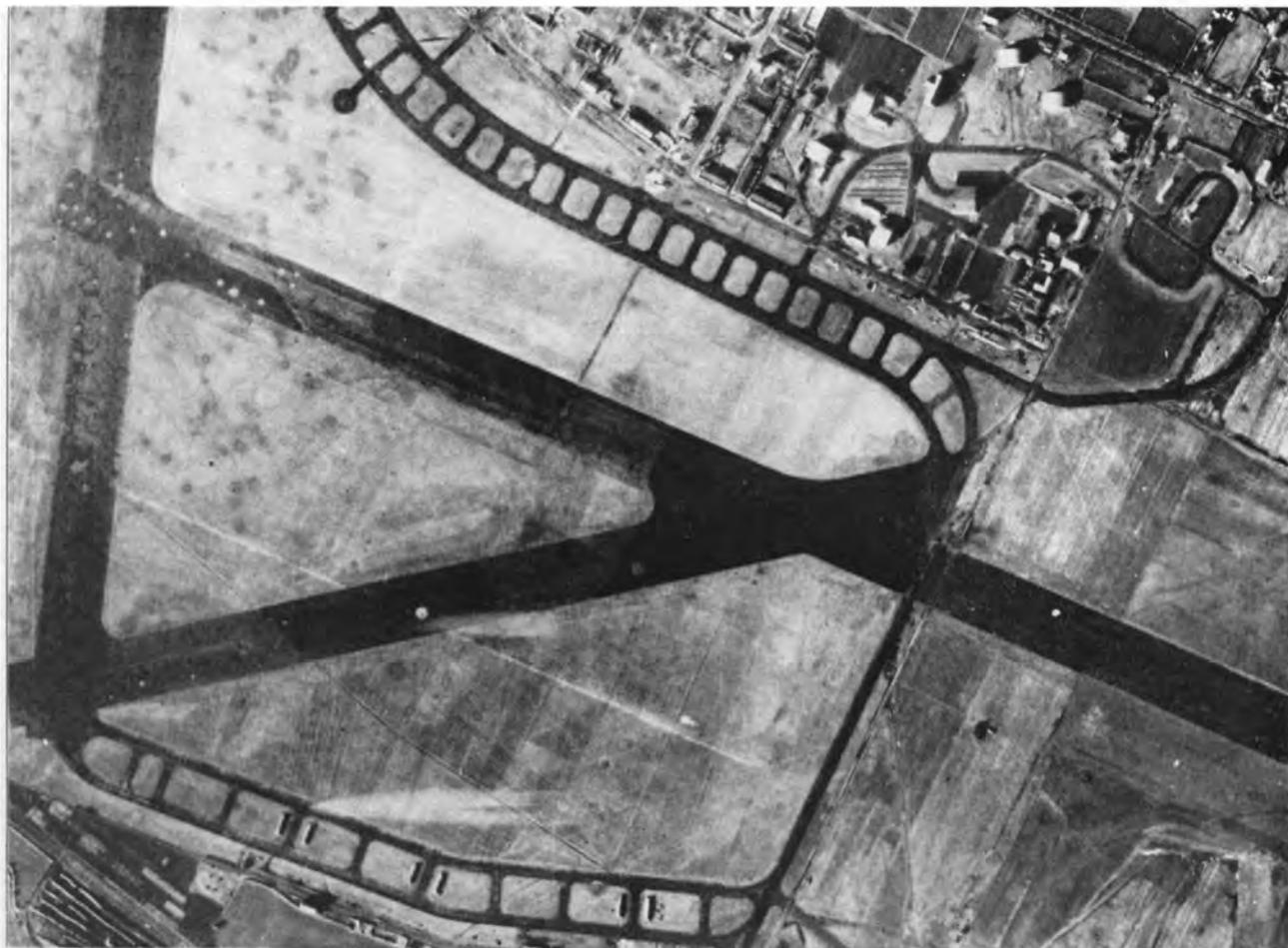
Alle drei Startbahnen sind mit einer fest installierten Beleuchtung ausgestattet. Begrenzungs- und Hindernisbefeuern. Ein „Visuelles Lorenz-System“ ist vorhanden und möglicherweise auf die Ostnordost / Westsüdwest-Startbahn ausgerichtet.

(g) Unterbringung:

Zahlreiche Unterkunftsbaracken an der Nordseite des Flugplatzes, die sich auch über die Hauptstraße hinweg erstrecken. Einige wenige Gebäude, möglicherweise Besatzungshütten, in den Südost- und Südwest-Auflockerungsbereichen.

Auflockerung:

| | | <u>überdeckt</u> | <u>offen</u> | |
|------------------|--|------------------|--------------|------|
| <u>Nordost</u> | (außerhalb der Ecke) | 19 | 3 | |
| <u>Südwest</u> | (außerhalb der Ecke) | 3 | 13 | |
| <u>Platzrand</u> | | - | 4 | |
| <u>Südost</u> | (abgesetzt) erstreckt sich über 3,2 Kilometer von der Südostecke | 7 | 9 | |
| GESAMT: | | 29 | 29 | = 58 |



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

590 Wittmundhafen: Auf diesem nicht eingeordneten Luftbild aus dem Jahr 1943 zeichnen sich die Start- und Landebahnen und die Rollwege des Einsatzhafens deutlich ab. Die Haupt-Start- und Landebahn ist bereits einmal verlängert worden.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße:

Die Hauptstraße WITTMUND / PLAGGENBURG verläuft unmittelbar nördlich des Flugplatzes.

(b) Bahn:

Die Eisenbahnstrecke WITTMUND / AURICH, die ursprünglich das Rollfeld überquerte, ist verlegt worden und bildet jetzt den Südrand, eine Zweigstrecke versorgt den Südwest- und den Nordrand.

Bemerkungen:

WITTMUNDHAFEN wurde erstmals im September 1939 entdeckt, als die Startbahnen in einem frühen Stand des Ausbaus waren. Während des Jahres 1940 und der ersten Hälfte 1941 war der Platz Standort für verschiedene Langstreckenbombereinheiten (He-111), die hauptsächlich Minenlegeaktionen durchführten. Zwischen April und Oktober 1941 wurde er durch verschiedene andere Einheiten einschließlich einer Gruppe zweimotoriger Jagdflugzeuge (Me-110) genutzt. Seitdem ist er ständig als Basis für zweimotorige Tag- und Nachtjäger genutzt worden. Während des Jahres 1943 wurde der Flugplatz auch durch eine Versuchseinheit und als Umrüstplatz für Me-410 benutzt. Kürzlich war hier eine Einheit schwerer Bomber, die mit Flugbombeneinsätzen im Zusammenhang stand, stationiert. Verlängerungsarbeiten an der Ostnordost / Westsüdwest-Startbahn begannen im August 1943 und sind immer noch nicht abgeschlossen.

Foto (19.11.1944)

Nahegelegene Scheinflugplätze:

Der Scheinflugplatz WITTMUNDHAFEN / BRILL liegt 2,4 Kilometer im Nordwesten in der Nordwestecke eines großen Waldes.

Der Scheinflugplatz WITTMUNDHAFEN / PFALZDORF liegt 5,6 Kilometer im Südwesten.

A.1.2.(b)

(D. of I.(R))

überarbeiteter Stand: 14.12.1944



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

591 Wittmundhafen: Die für die Montage genutzten Luftbilder wurden am 04. August 1944 gemacht und zeigen den Einsatzhafen in seiner letzten Ausbaustufe zum „Silber“-Großflugplatz. Die Erdarbeiten zur Verlängerung der Hauptbahn auf eine Gesamtlänge von 3.000 m und einer minimalen Breite von 60 m sind auf der Ostseite ebenso zu erkennen wie die Arbeiten zur Anlage neuer Rollwege.

Ergänzende Angaben:

Die Geschichte auch dieses Einsatzhafens geht zurück bis in den Ersten Weltkrieg. Im Frühjahr 1916 war eine Erkundungsgruppe des kaiserlichen Heeres im Gebiet zwischen den Mündungen von Ems und Weser unterwegs. Auftrag war die Erkundung eines neuen Hafens für Heeresluftschiffe für Angriffsfahrten gegen die britische Insel. Gefunden wurde eine genügend große Fläche bei etwa einem Drittel der Strecke zwischen Wittmund und Aurich. Hier, bei dem Weiler Webershausen, war der Kiefernwald 1911 durch einen Brand großflächig niedergebrannt und bot so eine weiträumige freie Fläche. Schon im Sommer begannen die Arbeiten: Bis November 1919 wurde durch die Zeppelin Hallenbau GmbH Charlottenburg bei Berlin eine Doppelhalle mit 241 m Länge, 60 m Breite und 35 m Höhe errichtet, die den Namen „Wille“ erhielt.

Eine Gasfabrik zur Erzeugung des Traggases wurde nicht gebaut. Das Gas wurde in der Gasfabrik in Hage erzeugt und mit Kesselwagen der Eisenbahn zum Luftschiffhafen transportiert. Hier war ein Gas-Hochdruck-

105. Wunstorf

BLATT NR. 148

DEUTSCHLAND

WUNSTORF

FLUGPLATZ

Koordinaten:

52° 27' 30" N

Höhe: 52 m (ungefähr)

09° 25' 30" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4416 Germany 1 : 100 000 Blatt N.4

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 61

G.S.G.S. 4346 Germany 1 : 100 000 Blatt L.61

Gitternetzbezugspunkt : RX.146305

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

22,5 Kilometer westnordwestlich von HANNOVER; 3,6 Kilometer nördlich von WUNSTORF und unmittelbar nordostwärts des Dorfes KLEIN-HEIDORN.

Das STEINHUDER MEER 3,2 Kilometer nordwestlich sollte einen ausgezeichneten Bezugspunkt abgeben.

Hindernisse: Norden und Nordosten: Flugzeughallen, Flugplatzgebäude und Wälder.

Südwesten: Dorf KLEIN HEIDORN & HAGENBURG Forst.

Westen: Dorf GROSSHEIDORN 0,8 Kilometer vom Platzrand.

Ausmaße:

1.260 Meter Ost / West. 730 Meter Nord / Süd. Erweiterungsarbeiten sind im Gange, die, wenn sie abgeschlossen sind, das Rollfeld vergrößern auf 1.370 Meter (im Durchschnitt) Ost / West und 1.050 Meter Nord / Süd mit einer längsten Rollstrecke von 1.555 Metern Ost / West.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

605 Wunstorf: Diese Collage aus sechs Luftbildern vom 23. März 1945 zeigt den Gesamtbereich des Fliegerhorstes Wunstorf.

Oberfläche:

Gras auf kalkigem Untergrund. Es scheint, dass kürzlich Entwässerungseinrichtungen an der Nordwestecke und außerhalb des Ostrand es verlegt wurden.

Startbahnen: keine (11.09.1944)

Anlagen:**(a) Treibstoff und Öl:**

Ein unterirdisches Treibstofflager wird in den Wäldern außerhalb des Nordrandes und in der Nähe des südwestlichen Auflockerungsbereichs gemeldet. Es gibt vier Gruppen von Treibstoffzapfstellen entlang des Nordrandes.

(b) Wasser: Vorhanden

(c) Telefon, Funk usw.:

Es wird vermutet, dass Funkanlagen vorhanden sind. Landeleitstrahlanlage in Richtung Ost / West ausgerichtet. Wetterstelle wird am Ostende des Nordrandes gemeldet.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Außerhalb der Nordwestecke (in den Wäldern): 2 sehr große Flugzeughallen, die durch einen Rollweg vom nordwestlichen Auflockerungsbereich aus versorgt werden.

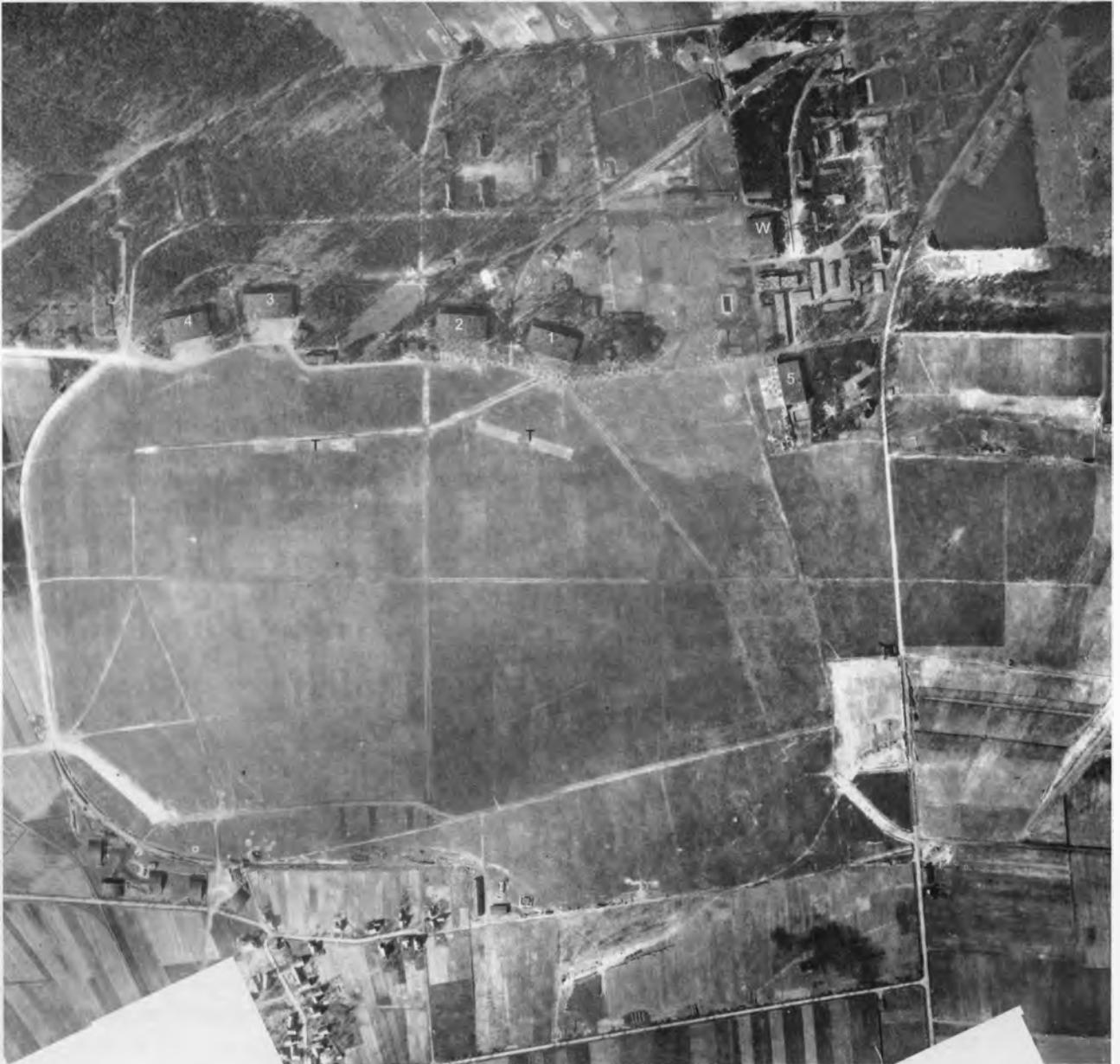
Nordrand (zwischen den Bäumen): 4 große Flugzeughallen

Außerhalb des Nordostrandes: 2 große Flugzeughallen. Insgesamt 8 Flugzeughallen, alle mit asphaltierten Vorfeldern.

Werkstätten angrenzend an die Flugzeughallen außerhalb der Nordostecke. Ein kleines Gebäude in der Nähe der Südostecke könnte ebenfalls als Werkstatt benutzt werden. Kompasskompensierscheibe an der Nordostecke. Annahme- und Versand-Gebäude hinter der nördlichsten Flugzeughalle außerhalb der Nordostecke.

(e) Munition:

Es wird ein Lager zwischen den Bäumen außerhalb der Nordwestecke des Rollfeldes gemeldet. MG-Justierstand außerhalb des Westendes des Nordrandes. Gewehrschießstand im Wald außerhalb der Nordwestecke.

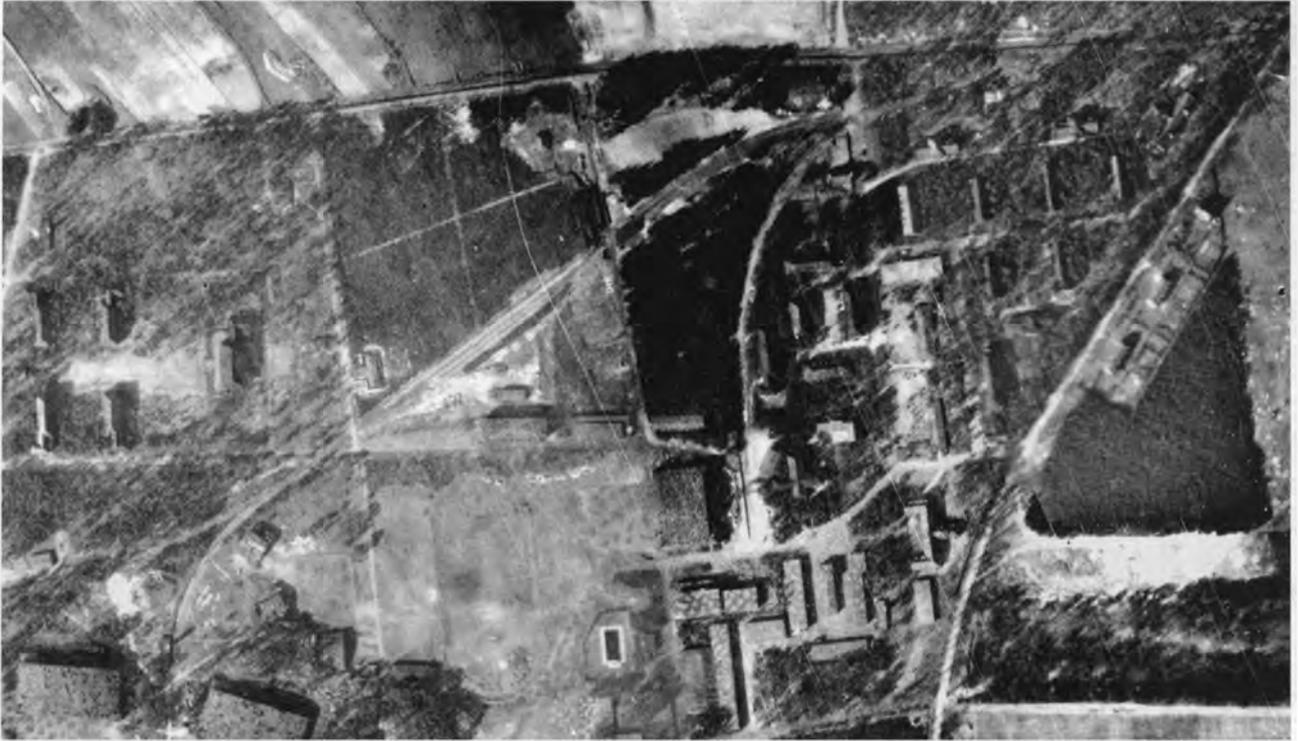


Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

606 Wunstorf: Das ursprüngliche Gelände des Fliegerhorstes mit den Hallen 1 – 5 am Nordrand des Rollfeldes und der Werft nördlich der Halle 5. Auffallend die zu dieser Zeit des Krieges noch gute Tarnung der Gebäude und der Hallenvorfelder. Mit T markiert wurden die Unterflugtankanlagen, von denen sich offensichtlich jeweils zwei unter den Platten links und rechts der Markierungen befinden.

(f) Nachtlandehilfen:

Randbeleuchtung und Hindernislichter. Optisches Lorenz-System in Ost / West-Richtung ausgerichtet.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

607 Wunstorf: Der Unterkunftsbereich im Norden der Werfthalle, von dem noch viele Gebäude, inzwischen zwar modernisiert, erhalten sind.

(g) Unterbringung:

Die Flugplatzgebäude befinden sich zum größten Teil außerhalb der Nordostecke hinter den Flugzeughallen. Diese umfassen Unterkünfte, Büros, Offizierkasino und Wohnungen, Krankenrevier und Kantinen. Die Fliegerhorstkommandantur und das Wachlokal liegen an der Hauptstraße, die an der Nordostecke vorbeiläuft. Es wird angenommen, dass sich das Flugleitungsgebäude im Zentrum des Nordrandes befindet. Eine Anzahl von Hütten hinter den Flugzeughallen am Nordrand soll zur Unterbringung von Fernmeldepersonal benutzt werden.

Auflockerung:

| | | |
|---|---|--|
| <u>Norden</u> (im Wald außerhalb des Nordrandes) | - | 5 große überdachte Schutzbauten |
| <u>Südosten</u> (an drei Seiten eines rechteckigen Waldes 1.460 Meter Ostsüdost) | - | 14 kleine offene Schutzbauten |
| <u>Südwest</u> (außerhalb der Südwestecke) | - | 5 kleine überdachte Schutzbauten |
| Nordwest (im Wald außerhalb der Nordwestecke) | - | 2 + große überdachte Schutzbauten |
| GESAMT | - | 12 + große überdachte 5 kleine überdachte |

Anmerkung: Unvollständige fotografische Abdeckung verhindert eine endgültige Aussage zur Auflockerung. Es ist möglich, dass es weitere Schutzbauten außerhalb der Nordwestecke gibt. Ein Rollweg, der von der Südwestecke aus nach Westen führt, deutet an, dass dort auch ein Auflockerungsbereich angelegt worden ist.

Abwehr:

FLAK: eine Anzahl leichter Flak-Stellungen ist entlang des Nordrandes festgestellt worden, hauptsächlich auf den Dächern der Flugzeughallen.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße: Gute Straßen vom Ost- und Westrand nach WUNSTORF und von dort aus weiter nach HANNOVER.

(b) Bahn:

Die Hauptstrecke WUNSTORF / NEUSTADT verläuft 2 Kilometer ostwärts des Flugplatzes und eine Zweigstrecke versorgt den Flugplatz am Nord-, West- und Südrand.

im Februar 1937 die Gruppe personell nochmals verstärkt und anschließend geteilt wurde. Durch diese „Zellteilung“ vollzog sich die Aufstellung der **II./Kampfgeschwader 254**, die am 15. März 1937 mit der Verlegung nach Eschwege erfolgte. (Aus dieser Gruppe wurde später die I./KG 55.)

Am 15. März 1937 erfolgte die nächste Umbenennung der Wunstorfer Gruppe: Die Fliegerbodenorganisation war geändert worden und der Fliegerhorst Wunstorf gehörte nun zum Luftkreis VII in Braunschweig, dessen Kommandierender General der Generalmajor Hellmuth Felmy war. Damit wurde aus der II./KG 254 die **II./Kampfgeschwader 157**. Etwas mehr als zwei Jahre später, bei der großen Umstrukturierung der Luftwaffe am 01. Mai 1939, erhielt die Gruppe die Bezeichnung, die sie bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges und ihrer Auflösung tragen sollte: **II./Kampfgeschwader 27 „Boelcke“**⁴⁷²⁰.

Die Gruppe blieb bis zum Beginn des Polenfeldzuges in Wunstorf. Am 01. September 1939 startete sie gegen 14:00 Uhr zum ersten scharfen Einsatz, zum Angriff auf den am Ostufer der Weichsel gelegenen polnischen Feldflugplatz Warschau-Goclaw. Sie landete auf dem Rückflug auf dem Einsatzhafen Neuhardenberg in Brandenburg, der nun bis zum 19. September ihr Einsatzplatz war.



628 Wunstorf: Diese Halle wird heute nicht mehr für Flugzeuge, sondern für Bodendienstgerät genutzt.



629 Wunstorf: Die Rückseite der ehemaligen Werfthalle mit dem bis dorthin führenden Normalspurgleis. Ganz rechts im Bild unter dem neuen Antennenturm der Lokschuppen für die fliegerhorsteigene Rangierlokomotive.

⁷²⁰ Weiss, Walter, „Chronik Kampfgeschwader 27 Boelcke: Teil 1: 1934 – 31.12.1940“; a.a.O.; S. 19 – 52

Am 19. September kehrte die Gruppe nach Wunstorf zurück, wo sie am 22. September durch den Oberbefehlshaber der Luftflotte 2, General der Flieger Felmy, besichtigt wurde. Schon am 02. November erfolgte die nächste Verlegung. Diesmal ging es nach Süddeutschland, nach Lechfeld. Hier wurden die Besatzungen einer intensiven Nachflugschulung unterzogen. Diese dauerte bis zum 09. Februar 1940. An dem Tag kehrten die fliegenden Teile der Gruppe noch einmal für fünf Tage nach Wunstorf zurück, während die Bodenteile direkt nach Achmer verlegten. Dorthin gingen am 15. Februar auch die fliegenden Teile. Sie kehrten aber am 15. März noch einmal bis zum 20. März zurück, um dann nach Gütersloh zu verlegen. Auch vom 04. bis 08. Mai 1940 lagen die fliegenden Teile der II./KG 27 „Boelcke“ noch einmal in Wunstorf⁷²¹.



630 Wunstorf: Die Vorderseite der ehemaligen Werfthalle (heute Instandsetzungshalle). Es handelt sich hier um eine Werfthalle der ersten Generation mit Bogenbinderdach. Die Fenster in der Frontseite im ersten Stock wurden in der Nachkriegszeit zugemauert. Die Halle vor der Südecke der Werft wurde erst in der Zeit des Kalten Krieges errichtet.



631 Wunstorf: Eine der fünf hölzernen Hallen im Abstellbereich Südwest nordwestlich von Kleinheidorn. Im Hintergrund die Rückseite einer zweiten Halle. Diese Halle ist noch im Originalzustand mit den ursprünglichen Schiebetoren.

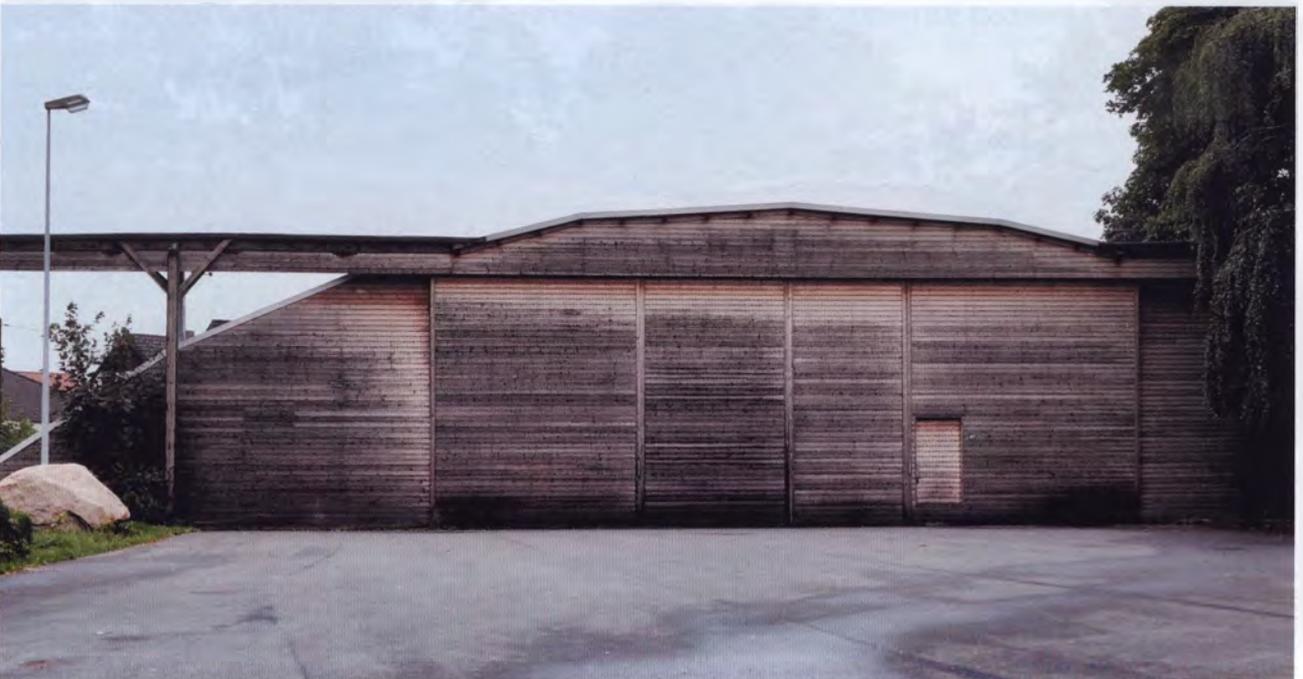
⁷²¹ Weiss, Walter; „Chronik Kampfgeschwader 27 Boelcke: Teil 1: 1934 – 31.12.1940“; a.a.O.; S. 62 – 112

Während des Zweiten Weltkriegs gab es nun unterschiedliche Verbände und Einheiten, die kürzer oder länger auf dem Fliegerhorst stationiert waren. Die erste Staffel, die kurzfristig auf dem Platz lag, war die Behelfsnachtjagdstaffel des Zerstörergeschwaders 26 „Horst Wessel“. Die **10.(Nj.)Zerstörergeschwader 26 „Horst Wessel“** kam am 16. September 1939 von Jever, wo sie 11 Tage zuvor aufgestellt worden war. Sie verließ den Platz am 03. Oktober wieder und ging nach Oldenburg⁷²².

Vom 06. November 1939 bis 14. April 1940 nutzten Teile der in Ludwigslust liegenden **III./Lehrgeschwader 1** auch den Fliegerhorst Wunstorf. Welche Teile der in der Umrüstung von Heinkel He 111 H-1 auf Junkers Ju 88



632 Wunstorf: Bei dieser Wärmeschutzhalle wurden die Haltevorrichtungen für die Schiebetor und die Tore inzwischen durch andere Tore ersetzt.



633 Wunstorf: Auch die Halle verfügt noch über die ursprünglichen Toren. Es ist die Halle, die direkt am Schlieren-Böhmen-Weg steht.

⁷²² Prien, Dr. Jochen u.a.; „Die Jagdfliegerverbände ...- Teil 2 - ...“; a.a.O.; S. 565 – 569

Flugplätze der Luftwaffe 1934-45 und was davon übrigblieb

Band 7 Niedersachsen & Bremen

Details zum Buch

| | |
|-------------------|-------------------------------|
| Autor: | Jürgen Zapf |
| Hardcover: | 576 Seiten, Großformat DIN A4 |
| Verlag: | VDM Verlag |
| Sprache: | Deutsch |
| ISBN-13: | 978-3-86619-0641 |

Bezugsquellen

| | |
|--------------------|-----------------------|
| VDM Verlag: | Klick |
| amazon.de: | noch nicht verfügbar |

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