

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland**

**Vechta, Oldb, 1969-**

Engelbert Hasenkamp: "Boot D 4" war sein Deckname.  
Zur Geschichte des Scheinflughafens im Vechtaer Moor während des 2.  
Weltkrieges

**urn:nbn:de:gbv:45:1-5285**

---

*Engelbert Hasenkamp*

## „Boot D 4“ war sein Deckname

Zur Geschichte des Scheinflughafens im Vechtaer Moor während des 2. Weltkrieges

Der verstorbene Realschulrektor i. R. August Wöhrmann hat in einem Kapitel seiner „Erinnerungen an den Fliegerhorst Vechta“<sup>1)</sup> den Scheinflughafen im Vechtaer und Diepholzer Moor während des 2. Weltkrieges erwähnt. Inzwischen sind durch Recherchen und Befragungen weitere aufschlußreiche Einzelheiten gesammelt worden, die zur Vervollständigung des Gesamtbildes beitragen sollen. Das Ergebnis ist in folgenden Abschnitten zusammengefaßt:

### Planung und Bau von Scheinanlagen

Luftaufnahmen deutscher Flugzeuge hatten zu Beginn des 2. Weltkrieges schon bald nachgewiesen, daß die großräumigen Anlagen eines Fliegerhorstes nicht einfach unsichtbar gemacht werden konnten und eine Tarnung nur bis zu einem gewissen Grade möglich war. Man mußte deshalb andere Wege beschreiten, um bei evtl. Angriffen aus der Luft die gegnerischen Flugzeuge derart zu täuschen, daß sie von ihrem eigentlichen Ziel abgelenkt würden. Aus solchen Überlegungen entstand die Idee zum Bau von Scheinflugplätzen, d. h. von simulierten Anlagen, die in Ausmaß und Anordnung dem zu schützenden Objekt entsprachen. Hinsichtlich des nicht abhör gesicherten Peil- und Funkverkehrs war zu berücksichtigen, sie in etwa auf der gleichen Frequenz und Zielrichtung mit dem Fliegerhorst anzusiedeln. Ihr aktueller militärischer Auftrag mußte deshalb lauten: Irreführung feindlicher Flugzeuge.

Über „Ausbau und Einsatz der Scheinanlagen im Bereich des Luftgaukommandos XI“ liegt im Bundesarchiv Freiburg<sup>2)</sup> eine mehrseitige Darstellung von Hauptmann d. R. a. D. Günther, Hamburg, vor. Darin ist festgehalten, daß bei Ausbruch des 2. Weltkrieges vorbereitete und einsatzfähige Einrichtungen dieser Art weder für Fliegerhorste noch für Verkehrs- und Industrieanlagen vorhanden waren. Aber schon bald erkannte man die Not-

---

---

wendigkeit solcher Einrichtungen und beauftragte Ende 1939 die Luftgaukommandos mit dem Bau und dem Einsatz von Scheinanlagen.

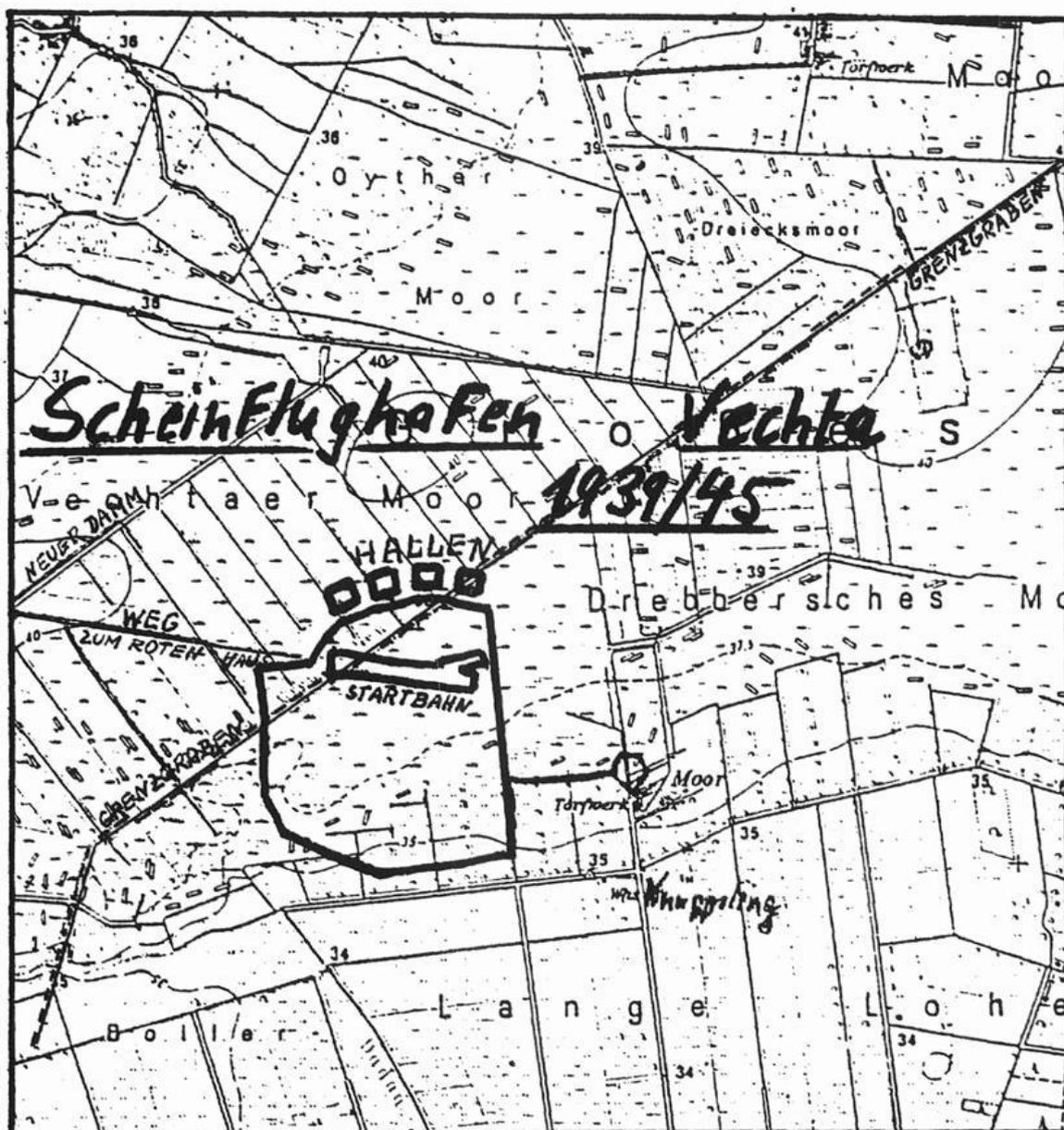
Seit Beginn des Luftkrieges stand mit ziemlicher Sicherheit fest, daß insbesondere Bodenstationen der Luftwaffe Angriffsziel des Gegners sein würden. Folglich mußte das Schwergewicht beim Ausbau von Scheinflughäfen zum Schutze der gefährdeten Fliegerhorste gesetzt werden. Die verantwortliche Durchführung übertrug man unter Einschaltung der örtlich zuständigen Fliegerhorste und Bauleitungen der Luftwaffe, den Luftgaukommandos. Für die Inanspruchnahme der benötigten Ländereien bot das Reichsleistungsgesetz vom 1. 9. 1939<sup>3)</sup> die gesetzliche Grundlage.

Nach ersten Erfahrungen hatten sich für die Standortwahl gewisse Grundsätze herausgebildet, die vorrangig zur Bedingung machten, die zu errichtende Anlage den geographischen und luftbildmäßigen Merkmalen des Schutzobjektes weitgehend anzupassen. Bei Fliegerhorsten hielt man für eine wirkungsvolle Täuschung Entfernungen zwischen 4 und 6 Kilometer für erforderlich. Größere Abstände schienen zu durchsichtig und könnten die beabsichtigte Irreführung vereiteln. Notwendige Vorbedingung war ferner, die Anlage dem zu schützenden Fliegerhorst nach Lage und Bauform möglichst naturgetreu nachzubilden.

Technische Ausstattungen beschränkten sich anfangs auf denkbar einfachste Geräte und Apparaturen. Nach dem Grundsatz, daß jegliches Licht das Fliegerauge anzieht, kam es darauf an, entsprechende Lichtquellen zu installieren. Es mußte eine Rand- und Hindernisbeleuchtung vorhanden sein und an Hallen und Unterkünften sollten hier und da auch mangelhaft verdunkelte Lichtaustritte sichtbar gemacht werden. Der Einbau mehrerer Stromkreise ermöglichte ständige lichttechnische Veränderungen. Alles in allem genügte der Einsatz dieser Mittel, solange Angriffe auf die Zeit der Dunkelheit beschränkt blieben. Ganz besonders wirkungsvoll schien es, gelegentlich auch Explosionen mit altem Röhrenpulver oder Sprengungen mit eigenen nicht mehr benötigten Flammenbomben zu veranlassen, um entsprechende Brandwirkungen vorzutäuschen. Die Besatzung, in der Regel 3 bis 6 Soldaten, konnte im Bedarfsfalle sogar den Aufbau von Lichtquellen mit Petroleumlampen binnen kurzer Zeit (etwa 1 Stunde) vornehmen.

Außer solchen auf die Nachtzeit beschränkte „Irrlichter“ benutzte man für den Tageseinsatz fiktive Rollfelder mit markierten Startbahnen und originalgetreu nachgebauten Flugzeugattrappen.

---



*Ausschnitt aus der Topographischen Karte 1 : 25000 – L 3316 Diepholz –, in der Gerhard Rötepohl-Bahlmann die Lage des ehemaligen Scheinflughafens eingezeichnet hat. Die erläuternden Angaben wurden nachgetragen.*

Das Auslegen von Landekreuzen, nachgezeichnete Rollspuren, Aufhängen eines Windsackes und das Errichten von Scheinunterkünften vervollständigten das Trugbild. Die ablenkende Wirkung zeigte sich im Verlauf des Krieges insbesondere bei Tieffliegerangriffen. Wenn dann noch fingierte Schäden durch in Brand

---

gesetzte Haufen aus Holz und Abfällen angezeigt wurden, sollte das Anreize zu weiteren Angriffen geben.

Die taktische Lenkung der Scheinaktionen erfolgte durch die unteren Kommandostellen der Luftwaffe. Scheinflughäfen wurden ausnahmslos vom Kommandanten der zu schützenden Fliegerhorste gesteuert. Mit diesen Flugbasen waren sie nachrichtemäßig verbunden und erhielten auch laufend die Luftlage-meldungen. Über die Auswahl und den Einsatz von Täuschungs-mitteln hatte allerdings der Kommandoführer des Scheinflughafens weitgehend selbständig zu entscheiden. Die Zahl der Scheinflughäfen im Luftgaubereich XI Hamburg betrug Mitte 1940 etwa 50. Sie stieg bis 1943 auf 80 und ging infolge der Material- und Personaleinsparungen Anfang 1945 auf 40 zurück.

### Anlage im Vechtaer Moor

Über die Anlage des Vechtaer Scheinflughafens, der bis April 1945 bestanden hat, sind amtliche Quellen nicht vorhanden. Nachfragen<sup>4)</sup> bei den maßgeblichen Bundes- und Staatsarchiven, beim Bundesvermögensamt Oldenburg und beim Katasteramt Vechta blieben ergebnislos. Um ein möglichst zuverlässiges Bild zu bekommen, sind wir deshalb auf Aussagen und Berichte von Zeitzeugen angewiesen. Obwohl normalerweise persönliche Auskünfte hohe Beweiskraft haben, sind sie nach rund 50 Jahren und im vorgeschrittenen Alter der Beteiligten doch oft sehr lückenhaft, teilweise auch widersprüchlich und ungenau. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß zu Beginn dieser Nachforschungen nur noch der ehemalige Kommandoführer Gerhard Rötepohl-Bahlmann und Otto Tabeling als einzige Überlebende erreichbar waren. Inzwischen ist Rötepohl-Bahlmann 1992 verstorben.

Die Inbetriebnahme des Scheinflughafens im Vechtaer Moor kann nicht mehr genau terminiert werden. Übereinstimmend erklärten Rötepohl-Bahlmann und Tabeling<sup>5)</sup>, daß sie im Frühjahr 1940 (April ?) als Angehörige der Fliegerhorstkompanie ihren Dienst im Moor angetreten hätten. Auf einer Militärkarte, die sich noch im Besitz der Familie Rötepohl-Bahlmann befindet, ist der Vermerk angebracht: „Eingangsbuch der Flugleitung Vechta, Lfd. Nr. 12, vom 3. 6. 1940“. Es kann demnach mit einiger Sicherheit angenommen werden, daß diese Karte zu den ersten Ausstattungsgegenständen des neuen Scheinflughafens gehörte und damit den vermeintlichen Zeitpunkt bestätigt.

Zu der Scheinanlage führte die einzige Zuwegung über die heutige Straße „Grünenmoor“<sup>6)</sup>. Sie endete am sogenannten „Roten

---



*Das sogenannte „Rote Haus“ im Vechtaer Moor diente von 1925 bis in die Nachkriegsjahre als Unterkunft für männliche Strafgefangene, die im Moor arbeiteten. 1980 ist das Gebäude abgebrannt.*

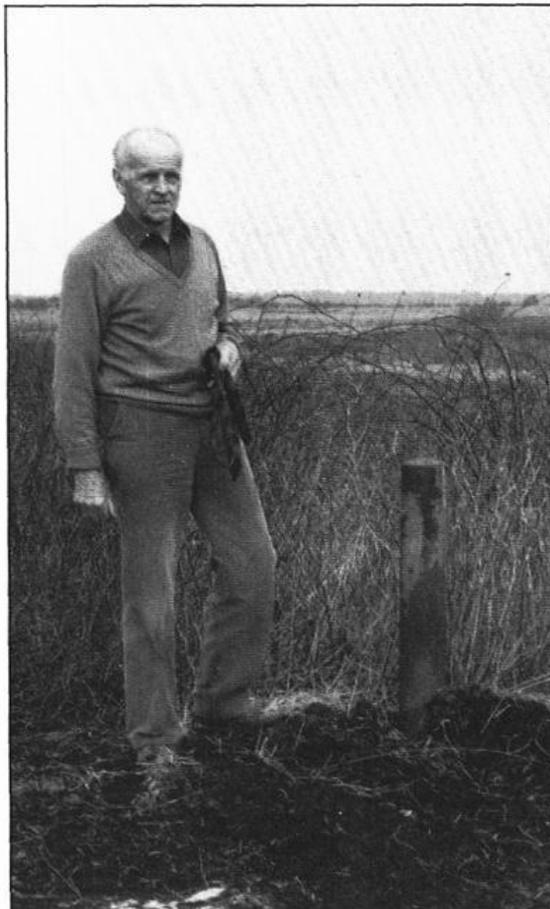
*Foto Aumann*

Haus<sup>(7)</sup>, ein massives Unterkunftsgebäude der Strafanstalten, und mündete hier auf den „Neuen Damm“. Dieser verläuft in Ost-West-Richtung durch das Vechtaer Moor. Das „Rote Haus“ liegt hier am Wegedreieck, von dem ein Feldbahngleis in östliche Richtung gelegt worden war. Der Schienenstrang biegt nach etwa 1 Kilometer nach Süden ab weiter ins Moor hinein. In Nähe dieses Bogens begann das Areal des Scheinflughafens. Es entsprach in Größe und Form dem Rollfeld des Fliegerhorstes Vechta und reichte über die Kreisgrenze Vechta-Diepholz hinaus. Bei einer Ortsbesichtigung mit dem einzigen Überlebenden Otto Tabeling konnte infolge der starken Landschaftsveränderung nicht eindeutig die damals in Anspruch genommene Fläche festgelegt werden. Außerdem waren bei einzelnen Eigentümern der betreffenden Moorparzellen keine verwertbaren Auskünfte zu bekommen. Dicht an der Feldbahnbiegung soll eine Mannschaftsbaracke für die Besatzung gestanden haben. Die Unterkunft war unterteilt in

---

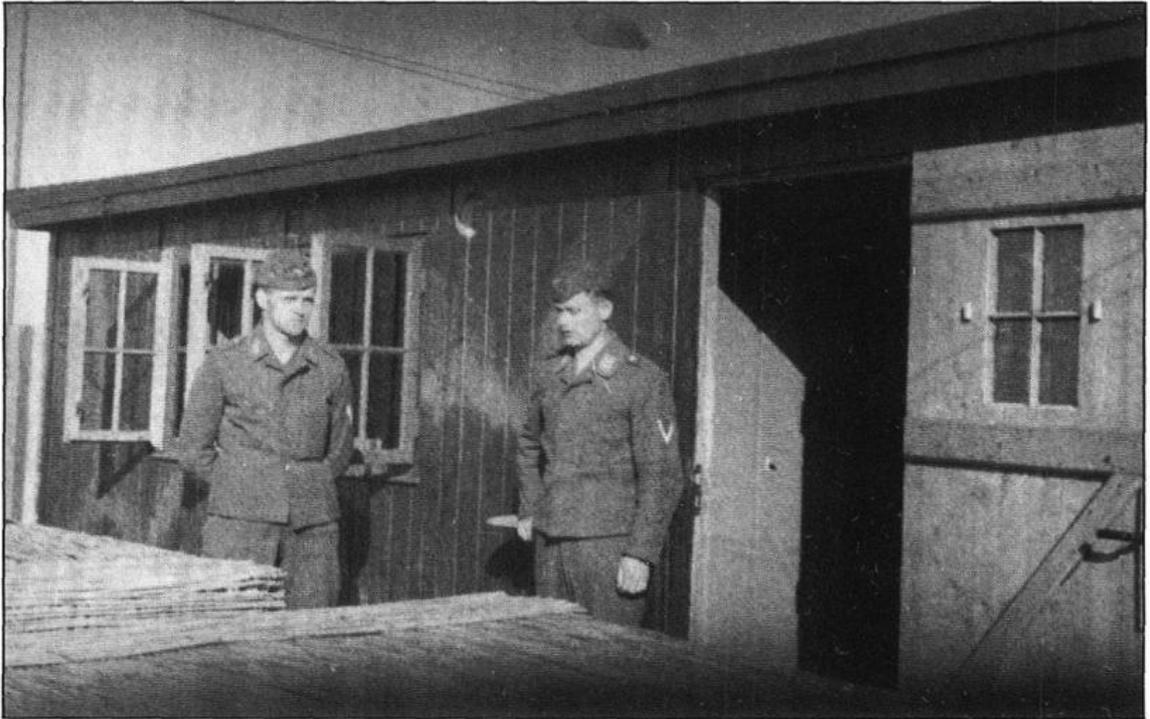
*Otto Tabeling, hier bei der Ortsbesichtigung am 12. 3. 1991. Er war damals für die lichttechnischen Anlagen auf dem Scheinflughafen verantwortlich.*

*Foto Hasenkamp*



Aufenthaltsraum und Schlafgelaß für 6 Soldaten. Etwas weiter östlich befanden sich in halbkreisförmiger Anordnung insgesamt vier aus leichtem Material (Holz und Pappe) errichtete Flugzeughallen. Ihr Standort lag noch auf Vechtaer Gebiet, während die den Hallen gegenüber markierte Start- und Landebahn von West nach Ost sich weit über den Grenzgraben hinaus erstreckte. Flugzeugattrappen gab es mit mehreren Nachbildungen der MESSERSCHMITT 109 (Me 109) und der JUNKERS 87 (Ju 87). Sie wurden, ebenso wie die leichtgebauten Flugzeughallen, am Boden fest verankert, damit sie starkem Wind und Regen widerstehen konnten. Auf dem simulierten Flugfeld fehlten auch nicht eine Randbefeuerung und die sogenannte Leuchtfahrt an den Rändern der Start- und Landebahn. Die Gesamtanlage war also aus der Luft gesehen kaum vom eigentlichen Fliegerhorst zu unterscheiden.

---



*Otto Tabeling und Alwin Janßen vor der Unterkunftsbarracke auf dem Scheinflughafen.*

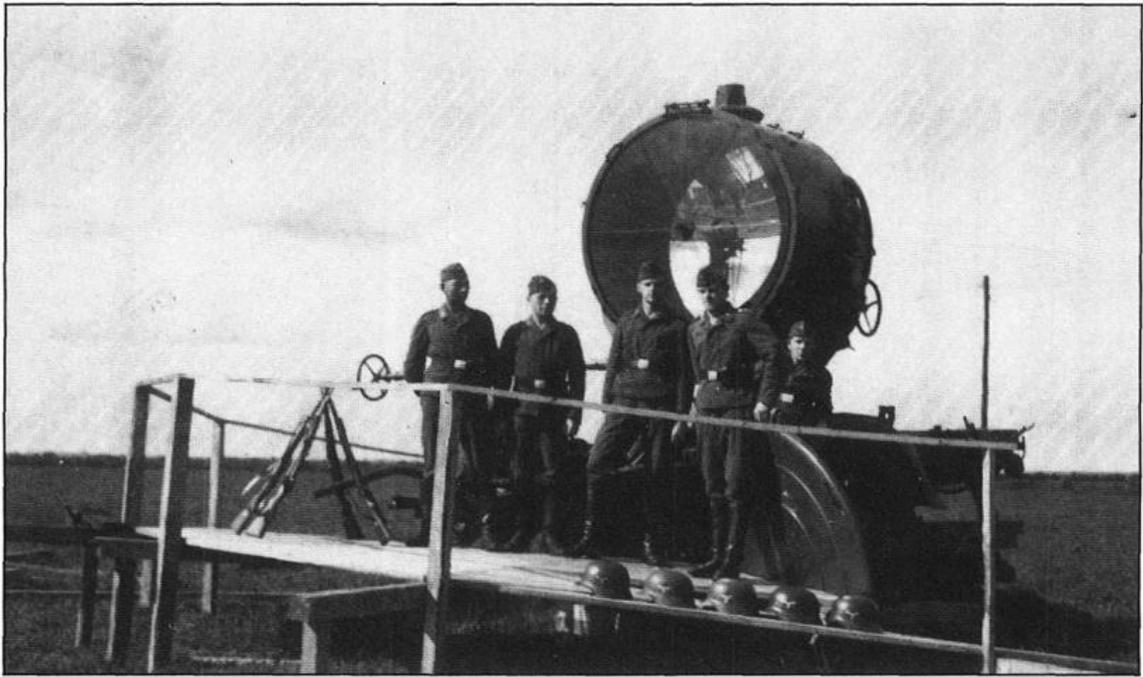


*Der Mannschaftsraum in der Unterkunftsbarracke war zugleich Wachstube. Im Regal links steht das Feldtelefon und auf einer Wandborte der sogenannte „Volksempfänger“ (Rundfunkgerät).*



*In der dienstfreien Zeit gab es in der Abgeschiedenheit des Moores keine andere Beschäftigung als Lesen oder Kartenspielen.*

Die elektrische Energie für den Suchscheinwerfer lieferte ein Diesellaggregat. Die Bewaffnung des Platzes bestand aus einer 3,7 cm Flugabwehrkanone (Flak) und zwei Maschinengewehren (MG). Im Fernsprech- und Funkverkehr führte das geniale Blendwerk die Tarnbezeichnung „BOOT D 4“. Es war durch Feldtelefon mit dem Fliegerhorst verbunden. Die Verantwortung für die Einrichtung des Nachrichtendienstes oblag Oberfeldwebel Heinrich Vogel-sang aus Bösel. Eine Sperrzone von 3 Kilometern im Umkreis schützte die Anlage des Scheinflughafens vor unbefugtem Zutritt. Die Versorgung erfolgte vom Fliegerhorst aus. Otto Tabeling<sup>8)</sup> weiß sich zu erinnern, daß der Nachschubwagen nur bis zum „Roten Haus“ fahren konnte und dort Verpflegung und Material mit einer Torflure über das Feldgleis und unter Einsatz „menschlicher Schubkraft“ weitertransportiert werden mußte. Das Gelände zeigte jedoch nach Westen hin abfallende Tendenz, so daß zumindest eine Fahrstrecke nicht allzuviel Anstrengung kostete.



*Ein Suchscheinwerfer zur Unterstützung der rund um Vechta stationierten Flakbatterien gehörte zur Ausstattung des Scheinflughafens. Die Aufnahme zeigt das Gerät mit der Bedienungsmannschaft.*

In den letzten Kriegsjahren, als die Verpflegungsrationen knapper wurden, fütterte die Besatzung ein paar Schafe, um sie bei Bedarf zu schlachten. Soweit es der Dienst zuließ, machte man, vor allem in der ersten Zeit, auch schon mal kurze Besuche in den benachbarten Gastwirtschaften in Drebber, Paradiäk und Schobrink. Fahrräder waren von zu Hause mitgebracht worden.

### Organisation und Personal

Zur Fliegertruppe innerhalb der früheren Deutschen Luftwaffe gehörten nicht nur die fliegenden Verbände, sondern auch Ausbildungseinheiten, Schulen und Fliegerhorste<sup>9)</sup>. Die Horste verstanden sich als Heimathäfen der verschiedenen Luftwaffeneinheiten. Sie verfügten über die für den Einsatz der fliegenden Verbände notwendigen Einrichtungen, nämlich Fliegerhorstkommandantur, Funk-, Peil- und Wetterstelle, Werft und andere. Die notwendigen Soldaten gehörten der Fliegerhorstkompanie an.

Die Einberufung zur Fliegerhorstkompanie wurde auch im Wehrpaß der Soldaten vermerkt. Die obestehende Seite stammt aus dem Wehrpaß von Alwin Janßen, Vechta, mit dem Stempel der Fliegerhorstkommandantur und dem handschriftlichen Einstellungsdatum 12. 10. 39.

IV. Aktiver Wehrdienst		
Einstellungsuntersuchung		
Datum	Truppenteil, Standort	Ärztliches Urteil
I. 12. 10. 39	Fz. H. Kom. Vechta	Lungen.
II.		
Einstellung		
Einstellungstag	12. 10. 39 (Tag, Monat, Jahr)	
Eingestellt bei (Truppenteil, Standort)	Fliegerhorstkompanie Vechta i. O.	
Dienstzeit rechnet ab	12. 10. 39 (Allgemeiner Einstellungstag)	
Verreidigt am	20. 10. 1939 (Tag, Monat, Jahr)	



Antreten der Fliegerhorstkompanie auf dem Fliegerhorst Vechta. Die Mannschaftsbaracken sind als halbfertige Einfamilienhäuser getarnt.

---

Bereits am 7. 1. 1939, also schon vor Beginn des 2. Weltkrieges, verfügte der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe durch „Geheime Kommandosache“<sup>10)</sup> die Aufstellung einer Fliegerhorstkommandantur A in Vechta zum 1. 10. 1939. Sie wurde gleichzeitig dem Luftgauamt XI Hamburg unterstellt. Zur Fliegerhorstkompanie gehörten in der Regel ältere und nicht voll einsatzfähige Soldaten, die für den vollen aktiven Dienst nicht in Frage kamen. Deshalb wurden sie mit Wach-, Aufsichts- und anderen Aufgaben sowie mit Objektschutz und Luftabwehr betraut. Die Horstkompanie stellte auch die Besatzung für den Vechtaer Scheinflughafen in Stärke von 6 bis 8 Soldaten. Zu ihnen gehörten anfangs<sup>11)</sup> die Unteroffiziere Friedrich Drees aus Molbergen, Hötte (Vorname und Heimatort nicht bekannt) und Gerhard Röttepohl-Bahlmann aus Telbrake sowie die Gefreiten Otto Tabling, Oythe, Alwin Janßen, Vechta, Bernhard Ostendorf, Cloppenburg und Paul Gäbler, Gössitz/Thüringen. Kommandoführer waren nacheinander die drei genannten Unteroffiziere. Von ihnen befehligte Röttepohl-Bahlmann am längsten die Einsatzgruppe



*Die Besatzung des Scheinflughafens in der Anfangszeit (wahrscheinlich Winter 1940/41). Von links Otto Tabling, Paul Gäbler, Gerhard Röttepohl-Bahlmann, Uffz. Hötte, Bernhard Ostendorf und Alwin Janßen.*

---

und zwar von Juni 1941 bis Kriegsende. Chef der Fliegerhorstkompanie war, so weit bekannt und zumindest zeitweise, Oberleutnant Roman Hoefing aus Lohne. Der Verwaltung gehörte von 1941 bis Mitte 1943 auch Oberfeldwebel Rudolf Gellert aus Vechta an. Alle Beteiligten sind bis auf Tabeling und Gellert inzwischen verstorben.

### Erste Einsätze

Otto Tabeling, Jahrgang 1909, kann sich erinnern<sup>12)</sup>: „Ich bin gleich zu Anfang des 2. Weltkrieges zur Fliegerhorstkompanie in Vechta einberufen worden und mußte zunächst die übliche militärische Ausbildung mitmachen. Untergebracht waren wir in Wohnbaracken an der Bakumer Straße (Stukenborger Seite). Zu den Aufgaben der Horstkompanie gehörte auch die Kasernenwache am Haupttor des Fliegerhorstes.

Als 1940 die Einrichtung des Scheinflughafens im Vechtaer Moor vorbereitet wurde und die Kompanie eine sechsköpfige Besatzung stellen mußte, habe ich mich gemeldet. Doch zunächst hatten wir den Einsatz zu üben und zwar auf einem ausgesuchten Gelände im Elster Moor, etwas südwestlich der Entenfarm Nobis zwischen Vestrup und Elsten. Der Übungsplatz war freies Feld, ohne Attrappen und Bauwerke und lediglich mit einer scheinbaren Startbahn gekennzeichnet, die mit rund 50 Positionslampen ausgeleuchtet wurde. Wir benutzten dazu einfachste Lichtquellen, nämlich Petroleumlampen, die jedesmal vorher aufgefüllt und angezündet werden mußten. Außerdem fand für den nächtlichen Einsatz ein tschechischer Beutescheinwerfer Verwendung. Mit einem älteren Lanz-Bulldog fuhren wir das Gerät jeden Abend von Vechta nach Elsten und kehrten in den Morgenstunden zum Fliegerhorst zurück. Tagsüber hatten wir Ruhe. Mit mir gehörte auch Alwin Janßen zu diesem Ausbildungstrupp. Wir beide wurden später, als die Anlage im Vechtaer Moor noch nicht fertiggestellt war, für kurze Zeit zu einem Scheinflughafen in Helmighausen, zwischen Lönigen und Herzlake gelegen, abkommandiert.“

### Gefährlicher Auftrag

Die militärische Zielsetzung, feindliche Luftangriffe vom Fliegerhorst Vechta abzulenken, erwies sich nach Inbetriebnahme des Scheinflughafens keineswegs als ungefährlich. Viele dem eigentlichen Fliegerhorst zugedachte Attacken und Angriffe mußte die Anlage im Moor in der Folgezeit über sich ergehen lassen, denn der Gegner war bestrebt, die vermeintliche Flugbasis dort am Boden

---

---

möglichst oft zu beschädigen oder gar zu zerstören. Von solcher Aktivität zeugt die große Zahl der auf die Anlage gezielt abgeworfenen Spreng- und Brandbomben. Andere Gefahrenquellen entstanden durch die berüchtigten mit brennbarer Flüssigkeit gefüllten Brandkanister und ebenso tückischer Phosphorplättchen, die sich schon durch Sonneneinstrahlung entzünden ließen. Sie konnten auf der gewöhnlich trockenen Mooroberfläche ausgedehnte Brände verursachen. Allein im Bereich des Scheinflughafens sind nach mündlichen Angaben<sup>13)</sup> etwa 250 Sprengbomben niedergegangen, die aber nicht immer explodierten. Die Torfschicht des Moores betrug hier rund 8 Meter, so daß die Aufschlagzünder der Bomben größtenteils keinen Widerstand fanden und tief im Moor versanken. Sie liegen dort heute noch an vielen Stellen.

Andererseits hatte die Funktion des Scheinflughafens in keiner Weise defensiven Charakter. Dafür ist in erster Linie der Einsatz eines Suchscheinwerfers zu nennen, der den Auftrag hatte, feindliche Flugziele für die rund um Vechta stationierten Flakbatterien zu beleuchten. Die angestrahlten Flugzeuge sollten durch den hellen Lichtkegel geblendet und irritiert werden, um damit den Flakgeschützen das Ziel anzuzeigen. Es konnte mehrmals beobachtet werden, daß durch den Scheinwerfereinsatz Besatzungen angeschossener Bomber zum Absprung mit dem Fallschirm gezwungen wurden.



*Das Leitwerk eines abgeschossenen amerikanischen Bombers im Vechtaer Moor. Die schweren Motoren versanken tief im morastigen Untergrund.*

---

Auch tagsüber spielten sich über dem Weichbild des Moores zahlreiche Luftkämpfe ab, denn die einfliegenden Bomberverbände nahmen meistens ihren Weg über unseren Raum. Etwa 20 abgesprungene Besatzungen amerikanischer Bomber wurden vom Kommando des Scheinflughafens gefangengenommen. Die Trümmer ihrer abgeschlossenen Maschinen liegen heute zum großen Teil noch im Moor und sind in dem morastigen Untergrund versunken. Kritisch und lebensgefährlich war die Lage, wenn Tiefflieger zum Angriff auf die Scheinanlage ansetzten, denn in dem freien Gelände gab es kaum Deckungsmöglichkeiten. Um dennoch den Angreifern ihren scheinbaren Erfolg anzuzeigen, setzte man unverzüglich ölgetränkte Lumpen oder Holzwolle in Brand, die ein größeres Feuer vortäuschen sollten.

## Erinnerungen

Kommandoführer Gerhard Rötepohl-Bahlmann (Jahrgang 1912 und verstorben 1992) gehörte von 1940 bis Kriegsende zur Scheinflughafenbesatzung. Einzelne Erlebnisse waren ihm im Gedächtnis geblieben<sup>14)</sup>:

*Unterroffizier Gerhard Rötepohl-Bahlmann war am längsten als Kommandoführer auf dem Scheinflughafen eingesetzt und zwar von 1940 bis Kriegsende (1945).*





*Für seinen Einsatz auf dem Scheinflughafen wurde Uffz. Rötepohl-Bahlmann mit den Kriegsverdienstkreuzen I. und II. Klasse ausgezeichnet. Das Foto entstand bei der Ordensverleihung. Das Datum ist leider nicht bekannt.*

„Bei einem nächtlichen Überflug feindlicher Flugzeuge kreisten plötzlich mehrere Bomber über uns. Um sie irrezuführen verhielten wir uns so, als wenn sie deutsche Flugzeuge seien und setzten die Randbefeuerung in Betrieb, die zunächst beim Beginn des Fliegeralarms ausgeschaltet worden war. Dann machten wir uns mit dem geheimen und täglich wechselnden Erkennungssignal bemerkbar. Die Bomber ließen durch ihr Antwortzeichen wissen, daß sie landen wollten, benutzten aber eine falsche Parole. Nun bestand für uns kein Zweifel mehr, daß es sich um Feindbomber handelte und um sie „in die Falle zu locken“, gaben wir durch Lichtzeichen die Landeerlaubnis. Doch sie wollten alles andere als landen, brausten dagegen im Tiefflug über die ausgeleuchtete Landebahn hinweg und klinken gleichzeitig 24 Sprengbomben aus. Die totbringende Last fiel zwar auf unser Gelände, zeigte aber in dem weichen Moorboden keinerlei Wirkung und wir kamen mit dem Schrecken davon. Sogleich setzten wir aber durch Fernzündung das vorbereitete Altöl und einige Stabbrandbomben in Flammen, um so den Flugzeugbesatzungen einen erfolgreichen Abwurf vorzutäuschen.“ —



*Ein riesiger Bombentrichter von 18 Metern Durchmesser war beim Abwurf einer Luftmine entstanden.*

„Etwa 20 mit dem Fallschirm abgesprungene Besatzungsmitglieder abgeschossener oder beschädigter Feindflugzeuge landeten während der Kriegsjahre in Nähe, d. h. im Umkreis von 2 bis 3 Kilometern des Scheinflughafens. Wir hatten den Befehl, so berichtete Rötepohl-Bahlmann<sup>15)</sup>, die gelandeten Flieger gefangenzunehmen, Verwundete zu versorgen und sie dann zum Fliegerhorst zu bringen. Alle Wege mußten natürlich zu Fuß zurückgelegt werden. Bei einem Bomberabsturz im Frühjahr 1944 fanden mehrere Flugzeuginsassen den Tod, die anderen wurden von uns in Gewahrsam genommen. Mir fiel auf, daß einer der Piloten den anrühigen sogenannten „Judenstern“<sup>16)</sup> an seiner Uniformjacke trug, den er wohl demonstrativ angebracht hatte. Als wir auf dem Wege zum Fliegerhorst in Stadtnähe kamen, wollten erboste Gartenarbeiter mit dem Spaten auf die Gefangenen einschlagen. Ich mußte sie unter Androhung des Schußwaffengebrauchs gewaltsam von ihrem Vorhaben abbringen.“ —

Eine andere Begebenheit hat Rötepohl-Bahlmann seinem Sohn Winfried erzählt<sup>17)</sup>:



*Abgesprungene feindliche Flugzeugbesatzungen mußten gefangenommen und zum Fliegerhorst Vechta gebracht werden. Von dort aus wurden sie in ein Kriegsgefangenenlager weitergeleitet. Das Foto (ohne Datierung) wurde auf dem Fliegerhorst aufgenommen.*

Es war am 15. April 1944, als sich bei bewölktem Himmel eine Gruppe von 9 Nachtjagd-Flugschülern des Fliegerhorstes Vechta im Luftraum unseres Bereichs befand. Plötzlich stürzten aus den Wolken alliierte Jäger auf die noch unerfahrenen Schulflieger und verwickelten sie in heftige Luftkämpfe. Das Hin und Her spielte sich über dem gesamten Moorgebiet bis etwa zum Dämmer ab. Die deutschen Nachtjäger konnten sich der Übermacht nicht erwehren und wurden alle abgeschossen. Einer davon fiel auf das Bauernhaus Niemann in Telbrake, das dabei in Flammen aufging. Ein Stallgebäude bei Börgerding in Hagen war bei der Schießerei ebenfalls in Brand geraten.

Obwohl wir versuchten, vom Boden aus mit unserem MG-Feuer einzugreifen, konnten wir jedoch nichts ausrichten, weil wir unsere eigenen Flugzeuge nicht gefährden durften. Auch die Hilfestellungen der Flakbatterien blieben erfolglos, und wir mußten ohnmächtig zusehen, wie alle 9 Flugzeuge eines nach dem anderen zu Boden stürzten.

Als weiterer Zeitzeuge schilderte Klempnermeister Helmut Ameskamp aus Vechta zurückblickend auf die Kriegszeit<sup>18)</sup>, wie er als Dreizehnjähriger im Sommer 1941 mit anderen Jungen an einem Sonntagnachmittag den Scheinflugplatz im Moor aufsuchte. Sie hätten sich durch den niedrigen Bewuchs regelrecht herangepircht, denn es sei ja rundherum Sperrgebiet gewesen. Gerne wollten sie auf die Flugzeugattrappen klettern und ihr Freund Ludwig Klövekorn sollte sie dort fotografieren. Auch sein Bruder Siegfried habe eine Kamera dabei gehabt. Bei diesem kühnen Unternehmen wurden sie allerdings von der Wache erwischt. Klövekorn ließ blitzschnell seine Box unter dem Sporthemd verschwinden, doch Siegfrieds Apparat, mit dem er keine Aufnahmen gemacht hatte, wurde beschlagnahmt, der Film herausgenommen und unbrauchbar gemacht. Die Soldaten hatten aber so die falsche Kamera konfisziert. Der gerettete Film blieb zu Hause noch lange unangetastet liegen und wurde aus Angst vor unliebsamen Folgen erst viel später entwickelt. Die Fotos sind aber jetzt nicht mehr auffindbar.

*Die Flugzeugattrappen waren den Originalen ziemlich genau nachgebaut. Auf dem Foto ein Jagdflugzeug vom Typ Me 109 mit Gerhard Rötelpohl-Bahlmann und Paul Gäbler oben auf dem Rumpf und Bernhard Ostendorf am Propeller.*



---

Dann wurden die Jungen in der Mannschaftsbaracke vom Kommandoführer „verhört“ und ihnen zur Strafe aufgegeben, bei den Einwohnern in Grünenmoor Zwiebeln für die Soldaten einzukaufen und sie nach dort zu bringen. Das nötige Geld gab man ihnen mit. Von der Baracke aus führte das bereits erwähnte Feldbahngleise bis zum „Roten Haus“. Eine Lore stand bereit, die wir für die Zurücklegung des Weges benutzen durften. Der Wagen kam schnell in Fahrt und wir hatten Mühe, ihn zu bremsen. Nach dieser ungewollten Verzögerung mußten wir aber nun schnellstens nach Hause und kamen unterwegs noch auf den dreisten Einfall, die Geldstücke auf die Schiene zu legen und sie mit der Lore plattzuwalzen. Die Soldaten haben somit die zu besorgenden Zwiebeln nie gesehen.

Den Standort des Scheinflughafens kann auch Ameskamp heute nicht mehr genau ausmachen, weil sich das Moor in den letzten 50 Jahren stark verändert hat. Er weiß aber noch, daß in den Randzonen immer eine Anzahl Strohhaufen aufgestapelt waren, die man für die Vortäuschung von Bränden bereit hielt. Es ist ihm erinnerlich, daß die Flugzeugattrappen im Halbrund auf dem markierten Fluggelände gestanden haben. Sie seien von Originalen nicht zu unterscheiden gewesen. —

Bauer Alfons Höne aus Grünenmoor bestätigte<sup>19)</sup> aus eigener Kenntnis die von Ameskamp erwähnten Strohhaufen. Zusätzlich sei auch wohl trockenes Holz oder gelegentlich auch Phosphor entzündet worden. Um die Baracke und um den Scheinwerferstand herum habe sich ein schützender Erdwall befunden. Die aus leichtem Material aufgebauten Flugzeughallen und Flugzeugattrappen hätten sich manches Mal bei starkem Wind aus der Verankerung gelöst und seien dabei zerstört worden. Höne kann sich entsinnen, daß er öfter bei der Scheinanlage gewesen ist. Zwischen den Soldaten und der Bevölkerung in Grünenmoor habe immer gutes Einvernehmen bestanden. Soweit es damals möglich war, ließ man der Scheinflughafenbesatzung und den Soldaten der nahen Flakstellung auf dem Fuchsberg Eier und zusätzliche Lebensmittel zukommen. Der Weg von Welpen bis ins Moor war in den Kriegsjahren noch nicht befestigt, der Fußweg an der Südwestseite jedoch immer gut in Ordnung.

### Bombenabwurfplatz

Als am 10. Mai 1940 der Westfeldzug begann, gehörte der Fliegerhorst Vechta zu den Einsatzhäfen der Luftwaffe für Bombenflugzeuge. Seit November 1939 wurden hier Heinkel-Kampfflugzeuge

---

## Der Landrat.

Vechta, den 29. März 1940.

Das Große Moor (Vechtaer Moor) wird vom 31. März 1940 ab bis auf weiteres für militärische Zwecke benötigt. Das Betreten des Moores ist mit Lebensgefahr verbunden und verboten. Das Verbot gilt an allen Tagen, an denen an nachstehend bezeichneten Stellen Schranken mit einem Schild mit der Aufschrift „Gesperret! Fliegerhorstkommandantur Vechta“ angebracht sind:

1. Weg Vechta—Füchtel-Vechtaer Moor.  
Schranke 300 m westl. Punkt 36.1.
2. Weg Grünemoor—Fuchsberg—Gefängnishaus.  
Schranke am Gefängnishaus.
3. Weg vor dem Moore — zum Moordamm.  
Schranke 200 m nördl. Punkt 39.4.

Bruns.

### *Bekanntmachung des Landratsamtes über die Wegesperrung im Vechtaer Moor.*

vom Typ He 111 stationiert, die gegen Ziele in Holland eingesetzt werden sollten. Vorher mußten sie für ihre Aufgabe geschult und trainiert werden. Was lag also näher, als im Vechtaer Moor einen Übungsplatz für Bombenabwürfe einzurichten. In Bekanntmachungen vom 29. März und 27. September 1940<sup>20)</sup> wies deshalb der Landrat des Landkreises Vechta darauf hin, daß „das Große Moor (Vechtaer Moor) bis auf weiteres für militärische Zwecke benötigt wird. Das Betreten ist mit Lebensgefahr verbunden und verboten“. Das Verbot galt aber nur an bestimmten Tagen, an denen die Zuwegungen durch entsprechende Hinweisschilder und Schlagbäume gesperrt waren. Mündlichen Berichten<sup>21)</sup> zufolge diente die gesamte Moorfläche nördlich des damals gerade erst angelegten Scheinflughafens bis zum heutigen „Neuen Damm“ und dem „Heidekrautweg“ als Bombenabwurfplatz. Geübt wurde fast täglich mit Zementbomben, die in Größe, Gewicht und Form den Originalen sehr ähnelten. Das Übungsfeld soll durch silbergraue Platten, auf denen die Sonnenstrahlen reflektierten, abgegrenzt gewesen sein. Wie man die Zielgenauigkeit ermittelt hat, ist nicht bekannt geworden. Die schweren Zementbomben versanken beim Aufschlag auf den weichen Moorboden sofort in die Tiefe. Sie sind später in der Nachkriegszeit beim Torfausbaggern zum Teil wieder ans Tageslicht gekommen. „Belegstücke“ konnten allerdings nicht mehr ermittelt werden.

#### **Anmerkungen:**

- 1) Hanisch Wilhelm und Hellbernd Franz: Beiträge zur Geschichte der Stadt Vechta, Vechta 1974, Band II, Seite 341–363,

- 
- 2) Bundesarchiv — Militärarchiv — Freiburg, Bestand RL 19/441,
  - 3) Reichsgesetzblatt I vom 5. 9. 1939, Nr. 166, Seite 1645—1654, „Gesetz über Sachleistungen für Reichsaufgaben (Reichsleistungsgesetz)“
  - 4) Bundesarchiv Koblenz an Verfasser, vom 2. 10. 91, dgl. — Militärarchiv — Freiburg, vom 2. 12. 91, Staatsarchiv Bremen an Verfasser, vom 3. 1. 92, Staatsarchiv Hamburg an Verfasser, vom 9. 1. 92, Bundesvermögensamt Oldenburg, vom 18. 3. 92, Staatsarchiv Oldenburg an Verfasser, vom 28. 4. 92,
  - 5) Auskünfte von Gerhard Rötepohl-Bahlmann, Telbrake, vom 24. 7. 91 und von Otto Tabeling, Oythe, v. 14. 12. 90  
 Gerhard Rötepohl-Bahlmann wurde am 26. 8. 39 zur Luftwaffe einberufen und mußte sich auf dem Flugplatz in Varrelbusch bei Cloppenburg melden. Seine aktive Wehrdienstzeit hatte er vorher bei der Flakartillerie in Oldenburg abgeleistet. R. kann sich erinnern, daß er sofort nach der Einkleidung mit einem LKW-Transport zum Fliegerhorst Vechta kam und dort der Fliegerhorstkompanie zugeteilt worden ist. Gleich nach Beginn des Krieges wurde er einer Scheinwerferbatterie zugewiesen, die auf dem Stukenborger Esch in Stellung lag. Im Frühjahr 1940 habe man ihn zum Scheinflughafen im Vechtaer Moor beordert, der um diese Zeit eingerichtet wurde. Genaue Daten sind ihm nicht mehr im Gedächtnis. Seine persönlichen Militärpapiere und sämtliche dienstlichen Unterlagen wurden am 6. 4. 1945, eine Woche vor der Besetzung Vechtass durch britische Truppen, befehlsgemäß verbrannt.
  - 6) Befragung Stadt Vechta (Tapken)/Rötepohl-Bahlmann vom 10. 11. 82, Verfasser/Rötepohl-Bahlmann vom 22. und 24. 7. 91 und Verfasser/Tabeling vom 14. 12. 90 und 31. 3. 93,
  - 7) Das sogenannte „Rote Haus“ im Vechtaer Moor ist 1925 gebaut worden, als die Torfgewinnung hoch im Kurs stand und hierfür Arbeitskräfte aus dem Vechtaer Männergefängnis eingesetzt wurden. Die Gefangenen wohnten im Sommer ständig in dieser Unterkunft und kehrten nur am Wochenende in die Anstalt zurück. Das Gebäude, das für Vechtaer Einwohner sozusagen ein markanter Punkt im Moor war, ist 1980 abgebrannt und nicht wieder aufgebaut worden. Heute steht an dieser Stelle eine Nerzfarm.
  - 8) Angaben von Otto Tabling vom 14. 12. 90,
  - 9) Deutscher Luftwaffen-Kalender 1943 — Das Handbuch der Luftwaffe —, Bamberg 1943, Seite 39, 42,
  - 10) Bundesarchiv — Militärarchiv — Freiburg vom 2. 12. 91 an Verfasser, Az.: B 3 Lw-6999/Hasenkamp,
  - 11) Befragung Stadt Vechta/Rötepohl-Bahlmann, vom 10. 11. 82 und Auskunft von Otto Tabeling v. 31. 3. 93,
  - 12) Angaben von Otto Tabeling vom 14. 12. 90 und 31. 3. 93,
  - 13) Befragung Stadt Vechta/Rötepohl-Bahlmann, vom 10. 11. 82,
  - 14) Wie Anm. 13),
  - 15) Schriftliche Mitteilung von Winfried Rötepohl-Bahlmann, Goldenstedt an Verfasser vom 20. 2. 92,
  - 16) Wie Anm. 15)  
 „Judenstern“ nannte man das gelbe Kennzeichen mit der Aufschrift „Jude“, das jüdische Bürger im Dritten Reich ab 1940 gut sichtbar an der Oberbekleidung tragen mußten.
  - 17) Wie Anm. 15) vom 20. und 27. 2. 92,
  - 18) Mündlicher Bericht von Helmut Ameskamp, Vechta, vom 21. 1. 92,
  - 19) Befragung Alfons Höne, Grünenmoor/Verfasser vom 25. 3. 92,
  - 20) Oldenburgische Volkszeitung Vechta, Ausgaben vom 1. 4. 1940 und 28. 9. 1940,
  - 21) Mündliche Mitteilungen an Verfasser von Otto Tabeling vom 14. 12. 90 und 31. 3. 93, von Alfons Höne vom 25. 3. 92 und von Franz Uptmoor, Grünenmoor vom 10. 3. 94.

Die meisten der in diesen Aufzeichnungen verwendeten Fotos sind weder signiert noch mit Datum versehen. Sie wurden von Winfried Rötepohl-Bahlmann, Goldenstedt, und Theobald Janßen, Vechta, dankenswerterweise zur Verfügung gestellt. Allen anderen Personen, die mir bereitwillig Auskünfte und Hinweise gegeben haben, danke ich ebenfalls.

---

## Kirchenausschuß kämpfte um neuen Friedhof

### 100 Jahre Friesoyther Friedhof auf dem Johanniskamp

Viele Jahrhunderte haben die Friesoyther ihre Toten in der Stadtmitte bei der Marienkirche begraben. Vor hundert Jahren wurde dieser Friedhof geschlossen und zugleich Ende 1895 ein neuer Friedhof "außerhalb der Stadt" auf dem Johanniskamp in Benutzung genommen. An den alten Kirchhof erinnert heute nichts mehr. Seine Geschichte beginnt mit der alten Kapelle mitten in der Stadt, die aus der Zeit vor 1400 stammt und in älteren Urkunden "Use leven Frowen Kercken" genannt wird. Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein bereitete es offenbar keine räumlichen Schwierigkeiten, bei dieser Kirche die Toten würdig zu begraben. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeichnete sich eine Überbelegung ab, die der Würde des Friedhofs abträglich war. Deshalb beschloß der Kirchenausschuß (Gemeinderat) am 8. September 1892<sup>1)</sup> auf dem Amte einstimmig, "außerhalb der Stadt" einen neuen Friedhof anzulegen. Pfarrer Bernhard Tapke kam mit seinem Vorschlag, das neben der Pfarrkirche zur Langestraße hin belegene Roter'sche Haus mit Hofraum (1050 Quadratmeter) anzukaufen und dadurch den Gottesacker zu vergrößern, nicht durch. Eine Kommission, bestehend aus Pfarrer Tapke, Bürgermeister Haßkamp und Tischlermeister Kerßen, wurde beauftragt, sich nach einem geeigneten Grundstück umzusehen. Sie berichtete dem Kirchenvorstand und Kirchenausschuß bereits am 17. November 1892 über verschiedene Plätze. Es wurde einstimmig beschlossen<sup>2)</sup>, den Friedhof auf dem Johanniskamp (Artikel 210, Flur VI, Parzelle 349) anzulegen, nachdem Pfarrer Tapke sich bereit erklärt hatte, das Pfarrland in Nähe des Krankenhauses an die Kirchengemeinde zu veräußern.

Die Verwirklichung des Projektes bereitete dann zunächst Schwierigkeiten. Anlieger an der östlichen Seite des Johanniskamps (jetzt Bahnhofstraße) protestierten beim Großherzogli-

---