

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland

Vechta, Oldb, 1969-

Engelbert Hasenkamp: Vor 65 Jahren: Kampfflugzeuge starteten von Vechta aus - Bombenabwurfübungen im "Großen Moor"

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

Engelbert Hasenkamp

Vor 65 Jahren: Kampfflugzeuge starteten von Vechta aus – Bombenabwurfübungen im „Großen Moor“

Es ist nichts Ungewöhnliches, wenn heute – über 60 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges – noch Relikte aus dieser unseligen Zeit gefunden und geborgen werden. Die Medien berichten häufig über die Entschärfung von Bombenblindgängern und anderen Munitionsteilen in den verschiedensten Orten unserer Heimat und im benachbarten Umkreis. Wenn aber plötzlich „Kriegsandenken“ ans Tageslicht kommen, über deren Existenz kaum noch jemand etwas weiß, muß das auch heute noch unser Interesse wecken. Gemeint sind hier die größtenteils ungefährlichen Fundstücke, die damals zu Übungszwecken verwendet wurden und in der Militärliteratur als „Zementbomben“ bezeichnet werden. Einige Relikte wurden vor ein paar Jahren im „Vechtaer Moor“ gefunden.

Übungen sind im allgemeinen ein wesentlicher Bestandteil der Ausbildung von richtigen Verhaltensweisen oder Fertigkeiten; militärische „Truppenübungen“ dienen der Verbesserung, jedoch nicht der Prüfung des Ausbildungsstandes.¹ So gesehen stellt sich die Frage, weshalb gerade jetzt nach über sechs Jahrzehnten, auf Vorgänge eingegangen wird, die bislang keiner näheren Betrachtung unterzogen wurden. Die Begründung ist einfach: Den Anstoß zu diesem Aufsatz gab der Fund von Übungsbomben aus zementähnlichem Material, die von Arbeitern beim Torfabbau im Moor mit dem Bagger aus der Tiefe gehoben wurden. Die aufgefundenen Reststücke waren inzwischen funktionsunfähig geworden; an ihnen hatte der Zahn der Zeit genagt, der das Zementmaterial zerbröckeln und die Metallteile verrostet ließ. Dennoch kann aus den Überresten recht gut ein Bild ihres ursprünglichen Aussehens nachgezeichnet werden. Mit den vollständigen und intakten Zementattrappen ist nach Zeugenberichten im ersten Halbjahr 1940 der zielgenaue Bombenabwurf geübt worden.²

Ausgangsposition

Zum besseren Verständnis und zur Verdeutlichung der Zusammenhänge ist zunächst in aller Kürze daran zu erinnern, daß die Besetzung Polens durch deutsche Truppen am 1.9.1939 den Zweiten Weltkrieg auslöste. Schon drei Tage später erklärten England und Frankreich, aufgrund ihres Beistandspaktes mit dem polnischen Partner, Deutschland den Krieg. Der Blitzkrieg gegen Polen endete bereits am 6.10.1939 mit der Kapitulation der polnischen Armee. Der schnelle Erfolg veranlaßte die deutsche Heeresführung, die gleiche Strategie bald auch beim Angriff auf den westlichen Nachbarn Frankreich anzuwenden, der am 12.11.1939 beginnen sollte. Doch schlechtes Wetter und andere Gründe verschoben insgesamt 29 mal den Termin, bis der Befehl zum Einmarsch nach rund sechs Wochen am 10. Mai 1940 gegeben wurde.³

Am Anfang des Krieges standen nur schwache militärische Einheiten an der deutschen Westgrenze in Bereitschaft. Sie wurden dann aber bis zum Frühjahr 1940 – von der Nordseeküste bis zu den Schweizer Alpen – auf etwa 130 deutsche Divisionen verstärkt.⁴ In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß der Luftwaffe bei den Vorbereitungen der Kriegsführung im Westen, die unter dem Decknamen „GELB“ liefen, neben den motorisierten Panzertruppen, wie in Polen, wieder eine entscheidende Rolle zufiel.

Mitwirkung der Luftwaffe

Die „Luftflotte 2“ unter dem General der Flieger Kesselring war zur Unterstützung der „Heeresgruppe B“, die im Nordabschnitt operieren sollte, zugeordnet worden. Insgesamt standen für die Angriffsplanung an der Westfront rund 3.800 Flugzeuge zur Verfügung, darunter 1.482 Bomber und Sturzkampfflugzeuge (Stukas).⁵ Kampfflieger, also Bomber, hatten den Auftrag, die Bekämpfung von Erdzielen aus der Luft durchzuführen. Dazu setzten sie als Kampfmittel Bomben verschiedenen Kalibers ein. Nach den Erfahrungen aus dem Polenfeldzug hatte sich das Heinkel-Flugzeug He 111 als wichtigster Standardbomber erwiesen. Es war in mehreren Baureihen hergestellt worden, wurde laufend verbessert, hatte fünf Mann Besatzung und konnte eine Bombenlast von 2.000 kg tragen.⁶

Sobald die Wetterverhältnisse es zuließen, begann im Frühjahr 1940 die verstärkte Ausbildung von Flugzeugbesatzungen, sowohl im Verbands-, Nacht- und Blindflug, als auch im Bombenwurf. Geübt wur-

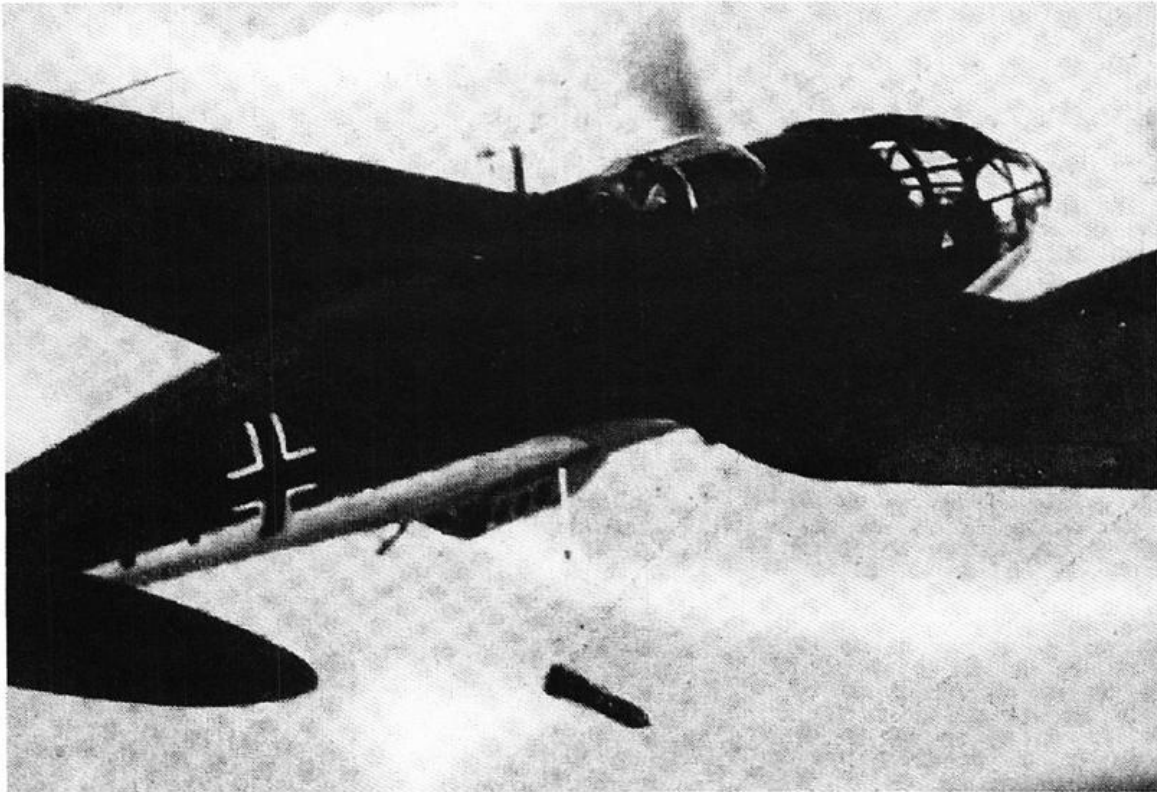


Abb. 1: Heinkel-Kampfflugzeug He 111

den Flüge als Platzrunden, Überlandflüge, Schießen aus der Luft, Verbandsstart- und Verbandsflüge sowie Bombenwerfen aus 2.000 Metern Höhe und im Tiefflug. Eine Vielzahl der neu ausgebildeten Besatzungen erlebte dann ihre ersten Feindflüge in der Formation von Staffeln und Verbänden am 10. Mai 1940.⁷

Fliegerhorst Vechta wurde Einsatzhafen

Die Einbindung in das Operationskonzept der Luftwaffe brachte, wohl aufgrund seiner geographischen Lage, auch den noch jungen Fliegerhorst Vechta ins Spiel. Man wollte für den geplanten Angriff lange Anflugwege vermeiden und verlegte deshalb die dazu bestimmten Bombereinheiten auf Liegeplätze in der Nähe der nordwestdeutschen Reichsgrenze. Als geeignete Standorte seien neben dem Kampffliegerhorst Sylt, die Abflugbasen in Bremen, Delmenhorst, Quakenbrück, Gütersloh, Fassberg, Vechta und Varrelbusch genannt.⁸

Der Vechtaer Fliegerhorst lag im Westen der Stadt auf der sogenannten „Marsch“. Er war aus dem im Juni 1932 eröffneten städtischen Verkehrsflughafen hervorgegangen. Schon 1936 sperrte das Luftamt Hannover

deshalb jeglichen Flugbetrieb auf diesem Gelände, das wegen der beabsichtigten militärischen Nutzung später durch Verkauf an das Deutsche Reich – Reichsfiskus Luftfahrt – übergang.⁹ 1937 nahm die Deutsche Luftwaffe die Liegenschaften in Besitz und richtete zunächst die „Fliegerübungsschule A 2“ ein; das war eine Flugzeugführerschule für aktiv gediente und fliegerisch ausgebildete Soldaten. Sie wurde 1939 in eine „Fliegerwaffenschule“ umgestellt und im selben Jahr um die „Gruppe Verwaltung“ erweitert. 1940 richtete sich hier eine komplette „Fliegerhorstkommandantur“ – Gruppe Verwaltung – ein.

Fliegerwaffenschule E	Vechta i. O. , den 3. Juni 1938.
Vechta i. O.	Fernruf 656, 658
Lohnstelle	Eingegangen
Br. Nr. <u>IVa 744</u> / 38	3. JUN. 1938
Mktg. 27 e. He./Br.-	Beantwortet _____
An den	
Fliegerhorst-Kommandant	Vechta i. O. , den 11.5.1942
Fliegerhorstkommandantur Gruppe Verwaltung Vechta i. O.	Vechta, 8. Juli 1943

Abb. 2: Verschiedene Bezeichnungen im Schriftverkehr des Fliegerhorstes

Als Fliegerhorst wird ein Flugplatz bezeichnet, auf dem ein militärischer Verband stationiert ist und entsprechende bauliche und technische Anlagen errichtet sind. Der Befehlshaber solcher Stützpunkte nannte sich „Fliegerhorstkommandant“. Ihm stand für die Durchführung der militärischen Aufgaben, die den Aufbau, die Einrichtung, Unterhaltung und Verwaltung umfaßten, die „Fliegerhorstkompanie“ zur Verfügung. Die Zuständigkeit des Horstkommandanten beschränkte sich nicht auf einen bestimmten Flugzeugverband. Der konnte jederzeit wechseln; denn das erforderte allein schon die Vielfalt, Verschiedenartigkeit und differenzierte Einsatzführung der fliegenden Verbände.¹⁰

Als im November 1939 die III. Kampfgruppe 54 des Kampfgeschwaders 2 der Luftwaffe eintraf, wurde Vechta unter dem Decknamen „SCHWEBEBAHN“ Einsatzhafen für Bombenflugzeuge. Die Belegstärke betrug 35 zweimotorige Heinkel-Kampfflugzeuge vom Typ He 111 unter Führung

von Major Häring. In Varrelbusch wurden gleichzeitig 29 Maschinen der II. Gruppe stationiert.¹¹

Den fliegerischen Alltag auf dem Vechtaer Fliegerhorst prägten jetzt schwer bewaffnete Kriegsflugzeuge. Nahezu alle in der Deutschen Luftwaffe verwendeten Flugzeugtypen konnten in der modern eingerichteten Werft versorgt, umgerüstet, überholt oder repariert werden. Ebenso war das erforderliche technische Bodenpersonal vorhanden.¹²

Die Kampffliegerverbände sind der wichtigste Bestandteil der Angriffsluftwaffe; sie kommen in erster Linie für den Abwurf von Bomben auf befohlene Ziele zum Einsatz. Ob im Hoch- oder Tiefflug angegriffen werden soll, entscheiden die Einsatzstäbe.¹³

Für die geplanten Operationen im Westen mußten nun auch die notwendigen Mengen an Bomben und Munition herangeschafft werden. Damals fuhr ich als Handelsschüler täglich mit der Bahn von Lutten nach Lohne. Ich erinnere mich, daß mir auf den Verlade- und Abstellgleisen des Bahnhofs Vechta-Falkenrott immer wieder geschlossene Güterwagen auffielen, an denen links oben über der Dachkante ein schwarzes Fähnchen mit dem weißen Großbuchstaben „P“ flatterte. Dieses Warnzeichen (P = Pulver) sollte nämlich auf die Gefährlichkeit der in solchen Waggon transportierten Fracht, die aus Bomben und Granaten bestand, hinweisen. Rangiermaschinen der Bahn beförderten die brisanten Wagenladungen über den direkten Gleisanschluß entlang dem Moorbach auf das südliche Gelände des Fliegerhorstes. Hier wurden die in Holzverschlägen verpackten Bomben verschiedenen Kalibers entladen und unter freiem Himmel gelagert. Über die Gefährdung durch das hochexplosive Material berichtet von einem späteren Ereignis der ehemalige Luftwaffenhelfer Walter Middendorf aus Barnstorf, der in einer der nahen Flakstellungen am Bokerner Damm verpflichtet war: „Bei dem Bombenangriff alliierter Flugzeuge auf den Fliegerhorst Vechta am 15. August 1944 lagerten in kurzer Entfernung zu unserem Geschützstand große Mengen deutscher Fliegerbomben. Glücklicherweise wurde dieser Munitionsstapel bei dem Bombardement nicht getroffen. Das hätte eine Katastrophe gegeben. – Ein anderes Mal griff ein feindlicher Tiefflieger unsere Flakstellung mit Bordwaffen an. Seine Leuchtspurgeschosse setzten dabei das trockene Gras an der Moorbachböschung großflächig in Brand, und wir ängstigten uns sehr, daß die Flammen auf den Bombenstapel übergreifen würden. Doch es ging auch hier wieder gut.“¹⁴

Andere Waggonen mit der schwarzen Warnflagge zog der Rangierer von den Bahngleisen in Falkenrott über eine Rampe auf ein Culemeyer-Fahrzeug (Straßenroller) und brachte sie mit einer Zugmaschine zum Entladen in das Munitionsdepot am Tonnenmoor.

Übungsgelände

Soweit zur Entwicklung des Fliegerhorstes Vechta zum Kriegsflughafen von 65 Jahren. Doch die Stationierung der im letzten Absatz erwähnten Kampfgruppe von Bombenflugzeugen allein entsprach noch nicht der endgültigen Zielsetzung. Schließlich sollten Flugzeuge und Personal von hier aus bei dem in Vorbereitung befindlichen Unternehmen gegen die Westmächte und speziell auf Angriffsziele in Holland eingesetzt werden. Bevor es aber ernst wurde, hielt man die Bomberbesatzungen ständig in Übung, um sie weiter aus- und fortzubilden. Zielfindung und Bombenabwurf mußten täglich geprobt werden. Für die Soldaten standen Unterkünfte und Ausrüstungen zwar zur Verfügung, aber es fehlte an vorbereiteten und ausgebauten Übungsplätzen. Somit bestand nur die Möglichkeit zu improvisieren.

Die Stadt Vechta grenzt im Süden in voller Breite an ausgedehnte Moorflächen des „Großen Moores“ zwischen den Landkreisen Vechta und Diepholz. Die zum überwiegenden Teil damals unkultivierten und wenig genutzten Feuchtgebiete konnten ohne großen Aufwand für die vorgesehenen militärischen Zwecke in Anspruch genommen werden; sie eigneten sich als Übungsplatz für Bombenabwürfe hervorragend, zumal die Inanspruchnahme nicht von Dauer sein sollte. Ohnehin stand bei Beginn des Zweiten Weltkrieges die Entscheidung über die endgültige Verwendung des Fliegerhorstes Vechta vermutlich noch aus, denn sonst hätte man gleichzeitig mit dem seit 1937 vollendeten Ausbau des früheren Zivilflughafens auch für die Herrichtung von notwendigen Übungsanlagen zur Ausbildung von Bomberpiloten gesorgt. Bis zur Belegung mit Kampfflugzeugen absolvierten aber nur Flugschüler ihr Praktikum in der bis dahin noch getarnten und offiziell als „Fliegerübungsstelle“ bezeichneten Einrichtung der neu entstandenen Luftwaffe.

Die Suche nach einem passenden Übungsgelände im Moor dürfte nun nicht allzu schwierig gewesen sein. Man entschied sich für das „Vechter Moor“ und wählte dort in der Flur 21 die Flurstücke 33 und 34 als Zielfeld für die abzuwerfenden Bomben aus. Die Inanspruchnahme der im Privatbesitz befindlichen Moorparzellen konnte aufgrund des dama-

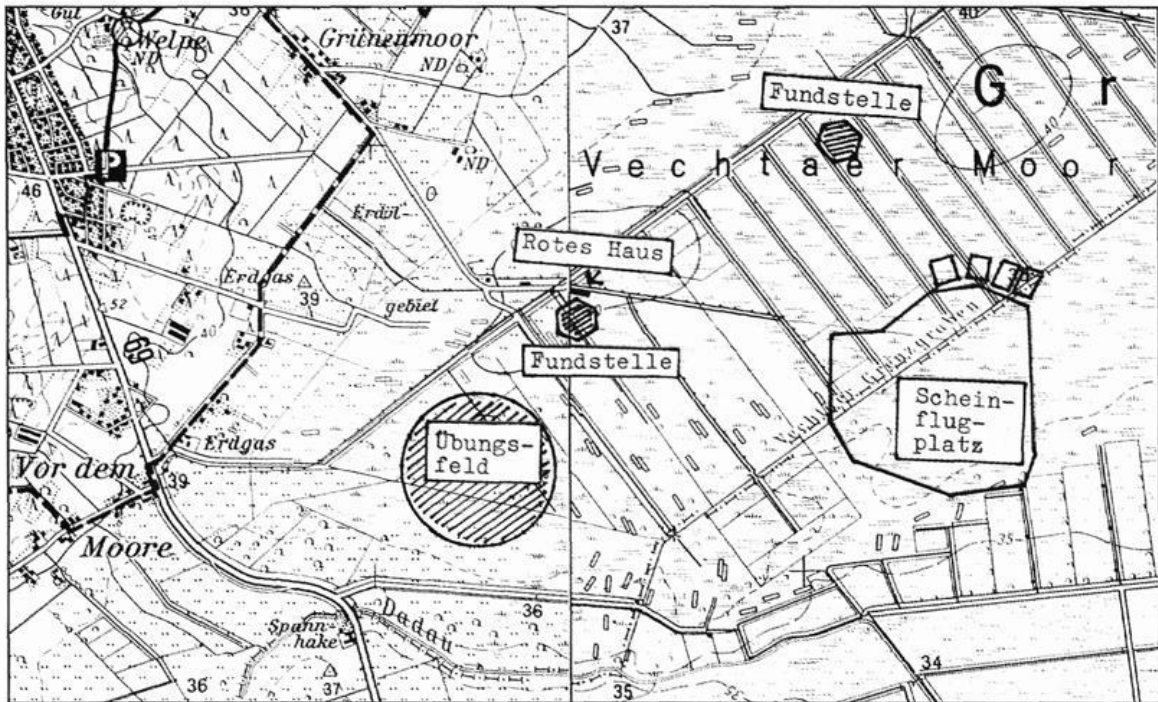


Abb. 3: Lageplan des Übungsplatzes, der Fundstellen und des Scheinflugplatzes im Vechtaer Moor



Abb. 4: Luftbild der britischen Fernaufklärung vom 23.03.1945. Rechts oben sind deutlich die vier Attrappenballen und die markierte Startbahn des Scheinflugplatzes zu erkennen.

ligen „Gesetzes über Leistungen für Wehrzwecke (Wehrleistungsgesetz)“ vom 13.7.1938¹⁵ erfolgen, das in seinem Paragraphen 10 über die Benutzung von Grundstücken und Gebäuden bestimmte: „Grundstücke und Gebäude können betreten oder sonst benutzt werden. Diese Benutzung kann auch in der Aufstellung oder dem Anbringen von Geräten, Vorrichtungen und ähnlichen Anlagen bestehen.“ Die Anforderung der Leistung, hier die Benutzung der ausgewählten Moorflächen, war dem Zuständigkeitsbereich der zivilen Verwaltungsbehörde des Landkreises zugewiesen und mußte an den Leistungspflichtigen gerichtet sein. Sie bedurfte der Schriftform, in der die verlangte Leistung genau anzugeben war. Der Landrat hatte darüber hinaus als veranlassende Behörde auch für die Sicherung des in Anspruch genommenen Bereiches und den Schutz der Zivilbevölkerung zu sorgen. Das geschah gewöhnlich mit einer „Amtlichen Bekanntmachung“ durch Aushang und Veröffentlichung in der Presse.

<p>Der Landrat.</p> <p>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 „Gesperri! Fliegerhorstkommandantur Vechta“ angebracht sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Vechta, den 29. März 1940.</p> <p>Bruns.</p>
---	--

Abb. 5: Bekanntmachung des Vechtaer Landrats über die Sperrung des Großen Moores

Hinweise auf das ehemalige Übungsgelände erhielt ich erstmals 1991 bei Recherchen über den ebenfalls während des Krieges angelegten Scheinflugplatz im Vechtaer Moor. Seinerzeit wurde mir schon das Auffinden von Zementbomben bestätigt. Ich konnte jedoch weder den Fundort ermitteln, noch eine Übungsbombe auffinden. Erst 2002 machte mich ein junger Student, der sich mit der auf den Moorflächen angesiedelten Flora

beschäftigte, auf Zementreste aufmerksam. Er führte mich zu den Fundstellen, und ich fand die eingangs erwähnten Angaben bestätigt. An der Böschung des Flurstückes 33 lagen mehrere, zwar arg beschädigte und abgebröckelte, wahrscheinlich 50 kg schwere Zementbomben, an denen das Leitwerk allerdings fehlte oder stark dezimiert war. Sie wurden offensichtlich beim Ausbaggern der abgetorften Flurstücke geborgen und am Feldrand abgelegt. Eine weitere Bombe noch größeren Ausmaßes lag an der südwestlichen Ecke eines inzwischen mit



Abb. 6: Reste mehrerer Zementbomben, die in der Nähe des Abwurfplatzes gefunden wurden

Bäumen bewachsenen Grundstückes in Nähe des ehemaligen „Roten Hauses“ (jetzt Nerzfarm). Sie war bereits stark zersetzt, jedoch nach Form und Größe noch gut zu erkennen. Schließlich wurde etwa 1 km östlich der vorgenannten Fundstellen ein 80 cm langes metallenes und stark verrostetes Traggestell mit Zündbuchse und Aufhängeöse ohne Zementummantelung und ohne Leitwerk entdeckt. Noch im Sommer 2005 hob ein Torfbagger auf dem Gelände des über den Grenzgraben zwischen Vechtaer und Diepholzer Moor hinwegreichenden ehemaligen



Abb. 7: An dieser Zementbombe sind die Schächte für die Rauchladungen und das Leitwerk zu erkennen.

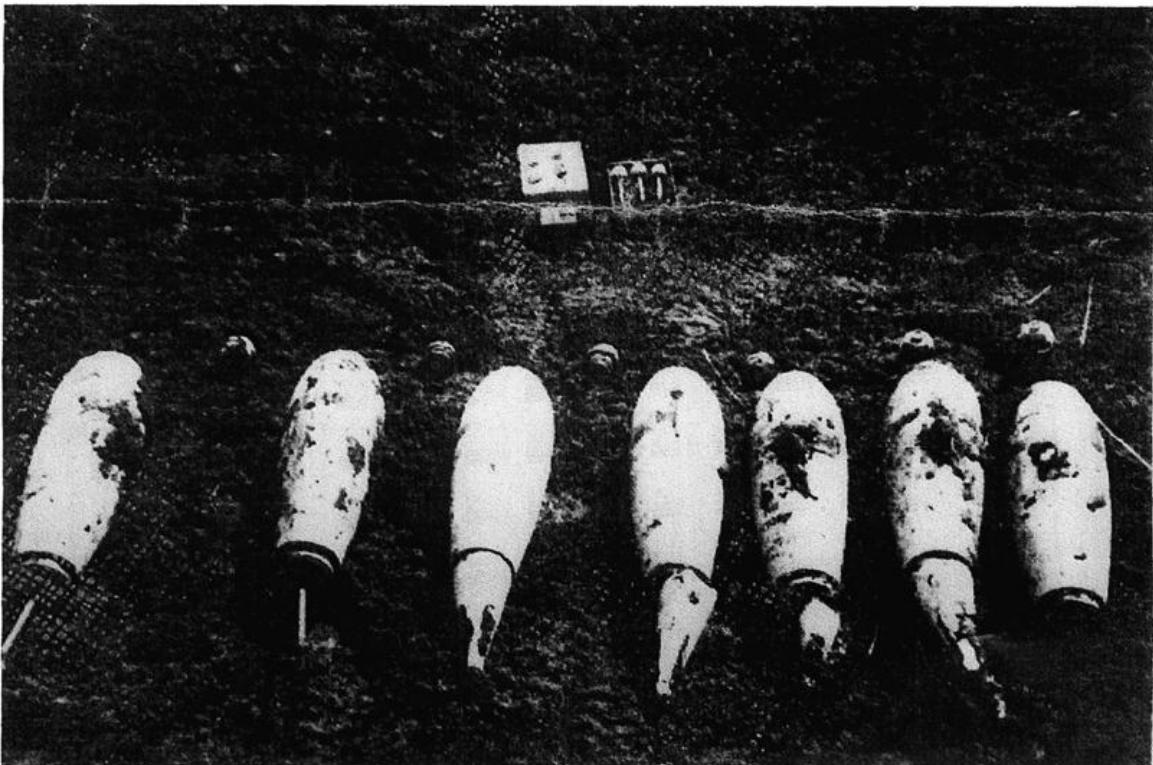


Abb. 8: Im Bereich des ehemaligen Scheinflugplatzes wurden auch englische Fliiegerbomben geborgen.

Scheinflugplatzes sieben gut erhaltene Zementbomben aus der Tiefe. In demselben Bereich kamen außerdem einzelne nicht explodierte englische Fliegerbomben zum Vorschein, die sofort von der Kampfmittelbeseitigung entschärft werden konnten.

Abwurfübungen mit Zementbomben

Da Einzelheiten der Übungspraktiken mit den in Vechta stationierten Kampfflugzeugen nicht bekannt und auch nicht dokumentiert sind, müssen wir auf die Darstellung allgemein üblicher Abläufe zurückgreifen.¹⁶ Nur soviel steht fest, daß es sich bei den für die Übungen eingesetzten Flugzeugen des Kampfgeschwaders 54 um Heinkel-Maschinen vom Typ He 111 handelte. Sie konnten in zwei speziellen Magazinen je vier 250-kg-Bomben (8 Bomben) oder eine größere Anzahl kleinerer Bomben im Rumpf aufnehmen. Die 250 kg schweren Zementbomben wurden eigens für Übungszwecke gefertigt. Sie entsprachen in Form und Gewicht den Sprengbomben, enthielten jedoch keine Sprengladungen, sondern einen Betonkörper und waren an der Spitze deutlich mit weißer bzw. roter Farbe gekennzeichnet, falls es sich um solche mit weißer oder roter Rauchladung handelte. Bei Zementbomben ohne Rauchladung fehlte die farbliche Unterscheidung. Der Grundanstrich der Bomben war beige-grau. Kleinere Übungsbomben wurden erst zu einem späteren Zeitpunkt verwendet.

Übungen im Bombenabwurf fanden bereits lange vor Beginn des Zweiten Weltkrieges statt, und zwar paradoxerweise in Rußland. Das lag daran, daß schon am 16.4.1922 in Rapallo zwischen der deutschen und russischen Delegation bei der „Konferenz über militärwirtschaftliche und militärtechnische Zusammenarbeit“ die Kooperation der deutschen Reichswehr mit der Roten Armee vereinbart worden war. In der Nähe von Woronesch am Don entstand aufgrund dieser Übereinkunft eine deutsche Militärflugschule. Somit konnten dort die Ausbildung im Scharfschießen erfolgen, Flugzeugführerlehrgänge durchgeführt und Bombenabwürfe auf einem hergerichteten Übungsplatz der Schule geübt werden. Im Rahmen dieser Erprobungen wurden allein im Jahre 1929 über 1.200 Übungsabwürfe mit Bomben vorgenommen, die darauf abzielten, verschiedene taktische Varianten aus unterschiedlichen Abwurfhöhen zu ermitteln.

Zur Vorbereitung solcher Übungsplätze, die später auch bei deutschen Plätzen Anwendung finden sollten, gehörte die Aufstellung von Ziel-

scheiben auf dem Bombenplatz, Vermessung und Einrichtung des Platzes, Aufbau und Einübung der Wetterstation und Herstellung und Füllung von Übungsbomben. Der Ablauf der Übungstätigkeit vollzog sich nach einem festen Arbeitsplan, der hier im einzelnen nicht zu erläutern ist.

Die damals zunächst in Tropfenform gebauten Bomben wurden stetig weiterentwickelt. Da man vor allem versuchte, größtmögliche Treffsicherheit zu erlangen, waren alle Bomben so konstruiert, daß sie horizontal im Luftstrom hängend die gleiche Fallkurve aufwiesen. Bei Versuchen mit Bomben in Zylinderform stellte sich dann heraus, daß diese eine bessere Falleigenschaft und eine größere mechanische Festigkeit besaßen sowie zudem billiger in der Fertigung waren.

Hinsichtlich der einzusetzenden Flugzeuge erwies sich schon 1936 die Heinkel-Maschine He 111 als der geeignete und größte Bombertyp. Dieses Flugzeug konnte, im Gegensatz zu anderen, mehr als 500 kg Abwurflast mitnehmen. Ab 1939 baute auch die Firma Messerschmitt in Augsburg Bombenflugzeuge. Der aus dem Ersten Weltkrieg bekannte Jagdflieger Ernst Udet erprobte bereits 1936 den bei Focke-Wulf in Bremen entwickelten Sturzkampfbomber. Er lenkte dieses Flugzeug, in das eine einzelne Zementbombe eingehängt war, im Sturzflug auf markierte Bodenziele, und die Bomben trafen etwa zur Hälfte die gekennzeichneten Stellen.

Zur gleichen Zeit wurden laufend Verbesserungen auch an den Bomben selbst vorgenommen. Man erprobte beispielsweise solche mit Splitterwirkung. Hierfür eigneten sich besonders gut Betonbomben mit Splittereinlagen, deren Entwicklung auf Erfahrungen bei der Herstellung von Übungsbomben aus Zement basierten und deren Bau seit Beginn des Zweiten Weltkrieges mit Nachdruck betrieben wurde. Die Auswertung erstreckte sich auf vier verschiedene Typen und zwar auf solche mit zwei Rauchladungen rot oder weiß, mit einem eingebauten Leuchtspursatz, mit zwei Rauchladungen rot oder weiß oder stattdessen wahlweise mit einem Leuchtspursatz für Nachteinsätze und mit sechs Rauchladungen rot oder weiß. Bei der Herstellung von Betonbomben mit Splittereinlagen wurden Metallsprengstücke von 10 und 20 Gramm der Betonmischung beigegeben. Ihr Gesamtgewicht betrug ca. 60 kg und war mit fünf bzw. drei kg preßbarem oder gießbarem Gemisch aus Ammonsalpeter und Aluminiumpulver gefüllt. Diese pulverförmigen Sprengstoffe konnten von Hand eingefüllt und festgestampft werden. Bei den im Vechtaer Moor



aufgefundenen Resten der Übungsbomben aus Zement handelt es sich um zwei verschiedene Größen. Die kleinere hatte vermutlich ein Gewicht von 50 kg, während die größere vielleicht 250 kg gewogen haben könnte. Nach der Beschreibung im „Munitions-Lexikon“¹⁷ bestanden beide Bombenkörper aus Zement. Inwendig waren Flacheisen-Traggestelle eingearbeitet, die der Bombe eine gewisse Festigkeit gaben und das Gewinde für die horizontal bzw. vertikal einzuschraubende Aufhängeöse trugen. Obwohl die Bombe grundsätzlich ohne Zünder geworfen wurde, war aber mit Rücksicht auf besondere Übungsbelange der Einsatz eines Zünders möglich.



Abb. 9: Die Reste der aus dem Moorboden gehobenen Zementbomben zersetzen immer mehr. Diese Aufnahme datiert von Oktober 2005.

An der Außenseite des Bombenkörpers befanden sich zwei Schlitz für das Einsetzen von Rot- oder Weiß-Rauchladungen. Diese Kapseln zerschellten beim Aufschlag der Bombe, markierten die Stelle durch Rauchentwicklung und ermöglichten damit die Vermessung des Einschlags. Die Bombe war mit einem beigegrauen Anstrich versehen und trug an zwei gegenüberliegenden Stellen die Typenbezeichnung, und zwar ZC 50 A bei Bomben ohne Rauchladungen, ZC 50 A weiß bei Bomben

mit Weiß-Rauchladungen und ZC 50 A rot bei Bomben mit Rot-Rauchladungen. Der vordere Teil der Bombenspitze wurde bei eingebauten Farbrauchladungen entweder weiß oder rot gekennzeichnet. Das Leitwerk befand sich am Heck der Bomben.

Eine andere Bombe mit der Bezeichnung ZC 50 L war statt der Rauchladung mit einer eingebauten Leuchtspur versehen. Sie diente zur besseren Erkennung der Wurfbahn und damit des Aufschlagpunktes für die objektive Vermessung des schulmäßigen Bombenwurfes bei Nacht. Diese Bombe entsprach ihrem Aussehen und Gewicht nach der ZC 50 und unterschied sich nur durch das im Leitwerk in Achsenrichtung eingeschweißte Heckrohr. Nach dem Abwurf begann der Leuchtsatz infolge der pyrotechnischen Verzögerung und der notwendigen Anwärmzeit aus Sicherheitsgründen erst einige Sekunden nach der Bombenauslösung zu brennen und verglühte mit einer deutlich sichtbaren Leuchtspur bis zum Aufschlag der Bombe. Die Brenndauer betrug höchstens 40 Sekunden. Die Flugbahn der Bombe wurde durch das Heckrohr, in dem sich der Leuchtsatz befand, nicht verändert, so daß sich der Abwurf genau so vollzog, wie bei der normalen Zementbombe. Eine Ladebuchse ersetzte den Zünder. Sie konnte bei der Stromanlage im Flugzeug aufgeladen werden. Zementbomben mit eingebauter Leuchtspur fanden nur bei nächtlichen Übungsflügen Verwendung. Beim normalen Übungswerfen am Tage war sie nicht erlaubt.

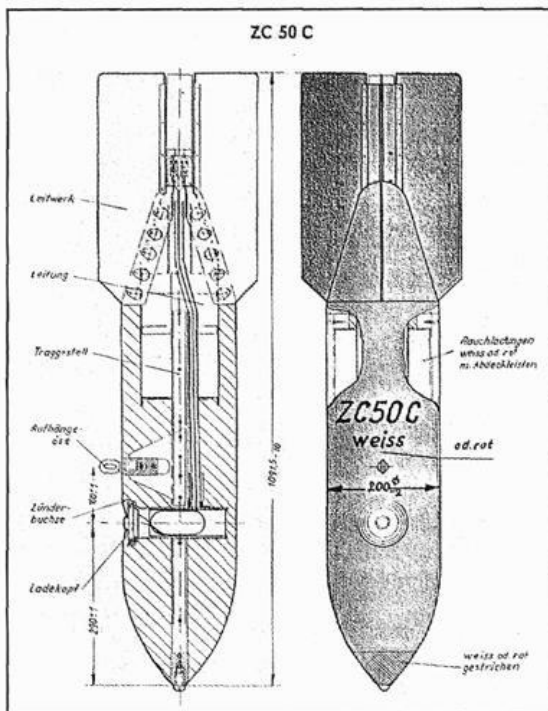


Abb. 10: Struktur einer 50-kg-Zementbombe (ZC 50 C) nach dem Munitionslexikon von Pawlas (s. Anm. 17)

Eine weit größere Übungsbombe mit einem Gesamtgewicht von 250 kg ist unter der Bezeichnung ZC 250 bekannt. In dieser Serie gab es ebenfalls Bomben ohne Rauchladungen, solche mit Weiß-Rauchladungen und eine dritte Art mit Rot-Rauchladungen. Die Bombe ohne Rauchladung kam bei Übungswürfen auf Seeziele zum Einsatz, denn die beim Aufschlag hochsteigende Wasserfontäne markierte die betreffende Stelle hinreichend. Die beiden anderen mit Farbrauchladungen versehenen Typen verwendete man nur für Zielwurfübungen auf dem Lande. Der Außenmantel dieser Bomben wies sechs Schlitze für das Einsetzen der Rauchladungen auf. Die äußere Farbgebung entsprach der der 50-kg-Bombe.



Abb. 11: Auf dem Gelände des ehemaligen Abwurf-Übungsplatzes ist der Torf inzwischen abgebaut. Zum Teil ist das Gelände bereits wieder vernäßt.

Einsatz an der Westfront

Mit dem Beginn des Westfeldzuges am 10. Mai 1940 endeten für die auf dem Fliegerhorst Vechta stationierten Bombenflugzeuge die Übungsflüge über dem Vechtaer Moor. Jetzt wurde nicht mehr mit Zementbomben geprobt, sondern mit scharfen Sprengbomben Bodenziele in Holland angegriffen. In dem damals täglich veröffentlichten „Wehr-

machtsbericht“¹⁸ gab das Oberkommando der Wehrmacht am Freitag, dem 10.5.1940 bekannt: „Angesichts der unmittelbar bevorstehenden feindlichen Kriegsausweitung auf belgisches und holländisches Gebiet und der damit verbundenen Bedrohung des Ruhrgebietes ist das deutsche Westheer am 10. Mai bei Morgengrauen zum Angriff über die deutsche Westgrenze auf breitester Front angetreten. Gleichzeitig hat die Luftwaffe mit großem Erfolg die feindlichen Flugplätze angegriffen und mit starken Verbänden zur Unterstützung des Heeres in den Erdkampf eingegriffen.“

Am 11. Mai heißt es in dem Bericht unter anderem: „... Im rollenden Einsatz unterstützten Verbände der Luftwaffe das Vorgehen des Heeres, indem sie Befestigungsanlagen und Stellungsbauten, Marschkolonnen und Truppenlager angriffen; Straßen, Eisenbahnlinien und Brücken durch Bombentreffer beschädigten oder zerstörten. Die weitreichende Aufklärung brachte Klarheit über die feindlichen Heeresbewegungen. Mit massierten Kräften führte die deutsche Luftwaffe ferner am 10. Mai den ersten Großangriff gegen die Basis der feindlichen Luftwaffe in Frankreich, Belgien und den Niederlanden.“

Hauptlehrer Niemeyer¹⁹ notierte zu den Ereignissen am 10. Mai kurz und knapp: „Das Frühjahr 1940 eröffnete den Feldzug Hitlers gegen den Westen,“ und am 17./18. Mai: „Sechs feindliche Flugzeuge griffen um 2 Uhr nachts den Flughafen Varrelbusch an. Die 22 deutschen Flugzeuge waren zu der Zeit, wie man sagte, auf Feindflug nach Holland und Belgien.“ Damit bestätigte er gleichzeitig die bereits erwähnte Stationierung von Kampfflugzeugen auf dem Flugplatz Varrelbusch.

Zur damaligen Situation in Vechta hat Georg Busse²⁰ in seinen Aufzeichnungen festgehalten: „Am 10. Mai 1940 marschierten deutsche Truppen in Holland ein. Der Krieg gegen den Westen hatte begonnen. Von Vechta aus starteten ununterbrochen die Heinkel-Bomber und bombardierten das feindliche Hinterland. ... Auf dem Fliegerhorst lag bis Mitte 1940 ein Bomberverband. Nach dem Frankreichfeldzug kamen dann die Nachtjäger.“

An diesen von Busse erwähnten Start der Bombenflugzeuge vom Vechtaer Fliegerhorst aus, kann ich mich recht gut erinnern. Ich war damals 16 Jahre alt und am Nachmittag des 10. Mai in Westerlutton mit dem Fahrrad unterwegs. Das ungewöhnlich starke Motorengebrumm aus Richtung Fliegerhorst Vechta weckte mein Interesse, und ich sah in der in Luftlinie nicht allzu weiten Entfernung zum Fliegerhorst die star-

tenden Flugzeuge. Es war für mich ein einmaliges und nachhaltiges Erlebnis, mit eigenen Augen zu sehen, wie die voll beladenen Bomber einer nach dem anderen schwerfällig über den Baumwipfeln auftauchten, sich nach einer Platzrunde zu Staffeln formierten und dann als geschlossener Verband in Richtung Westen davonflogen.

Der Bomberverband wurde Ende Juli 1940 verlegt. Ihm folgten auf dem Vechtaer Fliegerhorst verschiedene Einheiten der am 17.7.1940 neu aufgestellten Nachtjagdverbände²¹. Von hier aus flogen sie ihre Einsätze, bis der Platz am 24. März 1945 bei einem Flächenbombardement total zerstört wurde.

Anmerkungen:

- ¹ Fuchs K.H. und Kölper F.W.: Militärisches Taschenlexikon, Fachausdrücke der Bundeswehr, Bonn 1958, S. 314
- ² Mündliche Angaben von Otto Tabeling (†), Oythe, am 14.12.1990 und 31.3.1993 und von Alfons Höne, Grünenmoor bei Vechta, am 25.3.1992
- ³ Wagner Wilhelm J.: Knauers Bildatlas Drittes Reich, Weltbild-Verlag, Augsburg 2001, S. 140 ff.
- ⁴ Wagner Wilhelm J.: wie Anm. 3, S. 140 und 141
- ⁵ Dollinger Hans: Die Zeit des Zweiten Weltkrieges auf einen Blick, Würzburg 1989, S. 50 und Piekalkiewicz Janus: Der Zweite Weltkrieg, Düsseldorf und Wien 1986, S. 231 u. 233
- ⁶ Weltbild-Verlag Augsburg: Sammlung „Die faszinierendsten Flugzeuge der Welt - Historische Militärflugzeuge“, Augsburg 1996, Karte 16/1
- ⁷ Balke Ulf: Der Luftkrieg in Europa 1939 - 1941, Band 1, Augsburg 1997, S. 58 - 61
- ⁸ Kurowski Franz: Der Luftkrieg über Deutschland, Düsseldorf und Wien 1977, S. 52 und Balke Ulf: wie Anm. 7, S. 401
- ⁹ Wöhrmann August: in „Beiträge zur Geschichte der Stadt Vechta“, Vechta 1974, Band II, S. 341 - 352
- ¹⁰ Kohl, Hauptmann (E): Dienst im Fliegerhorst, Berlin 1938, S. 11 - 13
- ¹¹ Balke Ulf: wie Anm. 7, S. 401
- ¹² Wöhrmann August: wie Anm. 9, S. 351
- ¹³ Adler Hermann: Deutscher Luftwaffenkalender 1943, Bamberg 1943, S. 39
- ¹⁴ Hasenkamp Engelbert: Luftwaffenhelfer vor 50 Jahren - Rückblick fand lebhaftes Interesse, in „Heimatblätter“ Nr. 5/1995, S. 53
- ¹⁵ Reichsgesetzblatt Teil I vom 18.7.1938, Mr - 112
- ¹⁶ Thamm Wolfgang: Fliegerbomben - Die Spreng- und Brandbombenentwicklung in der Luftwaffe, Bonn 2003
- ¹⁷ Pawlas Karl R.: Munitionslexikon, Band 3, „Deutsche Bomben“, S. 328 - 335
- ¹⁸ Deutscher Taschenbuch-Verlag (dtv) München: Die Wehrmachtsberichte 1939 - 1945, Band 1, S. 143 u. 144
- ¹⁹ Niemeyer Aloys: Unsere Heimat im Zweiten Weltkrieg, Cloppenburg 1963, S. 6
- ²⁰ Busse Georg: Vechta im 2. Weltkrieg, Maschinenschriftliche, nicht veröffentlichte Aufzeichnungen vom 1.9.1939 - April 1945
- ²¹ Aders Gebhard: Geschichte der Deutschen Nachtjagd 1917 - 1945, Stuttgart 1978, S. 27 u. 28

Joachim Kuroпка

Die Steine auf dem Kreuzberg

Ein Denkmal für Schlageter –
und für die treuen Zentrumswähler

Erinnerungsorte

Im Jahre 2001 erschien ein repräsentatives dreibändiges Werk mit dem Titel „Deutsche Erinnerungsorte“, in dem „Erinnerungsorte“ in ihren historischen, sozialen, politischen Bezügen dargestellt werden. Dies geschieht unter Oberbegriffen wie Reich, Dichter und Denker, Volk, Erbfeind, Zerrissenheit, Schuld, Revolution, Freiheit, Disziplin, Leistung, Recht und Moderne. Es handelt sich nicht allein um Orte im Sinne des Lokalen, sondern um Verortungen, wenn beispielsweise Goethe oder Fontane oder die Familie Mann, die Dolchstoß-Legende, Bismarck, die Pickelhaube oder Made in Germany behandelt werden. Es gibt dafür ein berühmtes Vorbild aus Frankreich, in dem Pierre Nora insgesamt 130 französische Erinnerungsorte beschreibt, in denen sich „das Gedächtnis der Nation Frankreich in besonderem Maße kondensiert, verkörpert oder kristallisiert hat“.¹ In anderen Ländern erschienen ähnliche Werke, die alle nach Noras Aufforderung den für ihr Land „typischen Stil der Beziehung zur Vergangenheit“ herausarbeiten wollen.²

Auch bei den ‚Steinen auf dem Kreuzberg‘ geht es zunächst um einen Ort im lokalen Sinne, um das Denkmal auf dem Kreuzberg zwischen Vechta und Lohne, es geht aber auch um einen Erinnerungsort im Sinne einer ‚historischen Wegmarke‘, eines ‚deutschen Mythos‘,³ der je nach Zeitgeist-Perspektive verschieden interpretiert werden kann. Schlageter gehörte ins gegenrevolutionäre Lager der zwanziger Jahre, er und sehr viele mit ihm glaubten, für die deutsche Freiheit zu kämpfen, wenn sie sich gegen den Versailler Vertrag wandten, mit dem vor allem der „Erbfeind“ Frankreich Deutschland unterjochen wollte, und im Schlageter-Streit im Oldenburger Münsterland wird schlaglichthaft die mentale Zerrissenheit der damaligen deutschen Gesellschaft deutlich, also, ein gar nicht so leichtes Thema für die historische Erinnerung.