

„Wer die Vergangenheit
vergisst,
verliert die Zukunft“

Zitat von Karl Born



Der Seefliegerhorst Norderney

Gesammeltes Material
zusammengestellt

von

Bonno Eberhardt

Quellen des verwendeten Materials:

- Stadtarchiv Norderney
- Kurverwaltung Norderney
- Norderneyer Badezeitung
- festungnorderney.de - Bernd Köben
- Reisewege nach Norderney - Dr. H.S. Bakker
- Die Flugstation Norderney - Dipl. Ing K. Etzold
- Seeflugstation Norderney - Klaus Pfau
- Rettung an allen Fronten - Karl Born
- Nachlass von Gustav Schütt
- Nachlass von Otto Hahlboom
- Nachlass von Willi Wolf
- Hans Herrmann Kramer
- wikipedia.de

und vielen von Norderneyer Bürgern zur Verfügung gestellten
Erinnerungen und Dokumenten in Wort und Bild

Bonno Eberhardt - Benekestr. 56 - 26548 Norderney

Werbeplakat der Kurverwaltung aus dem Jahre 1924

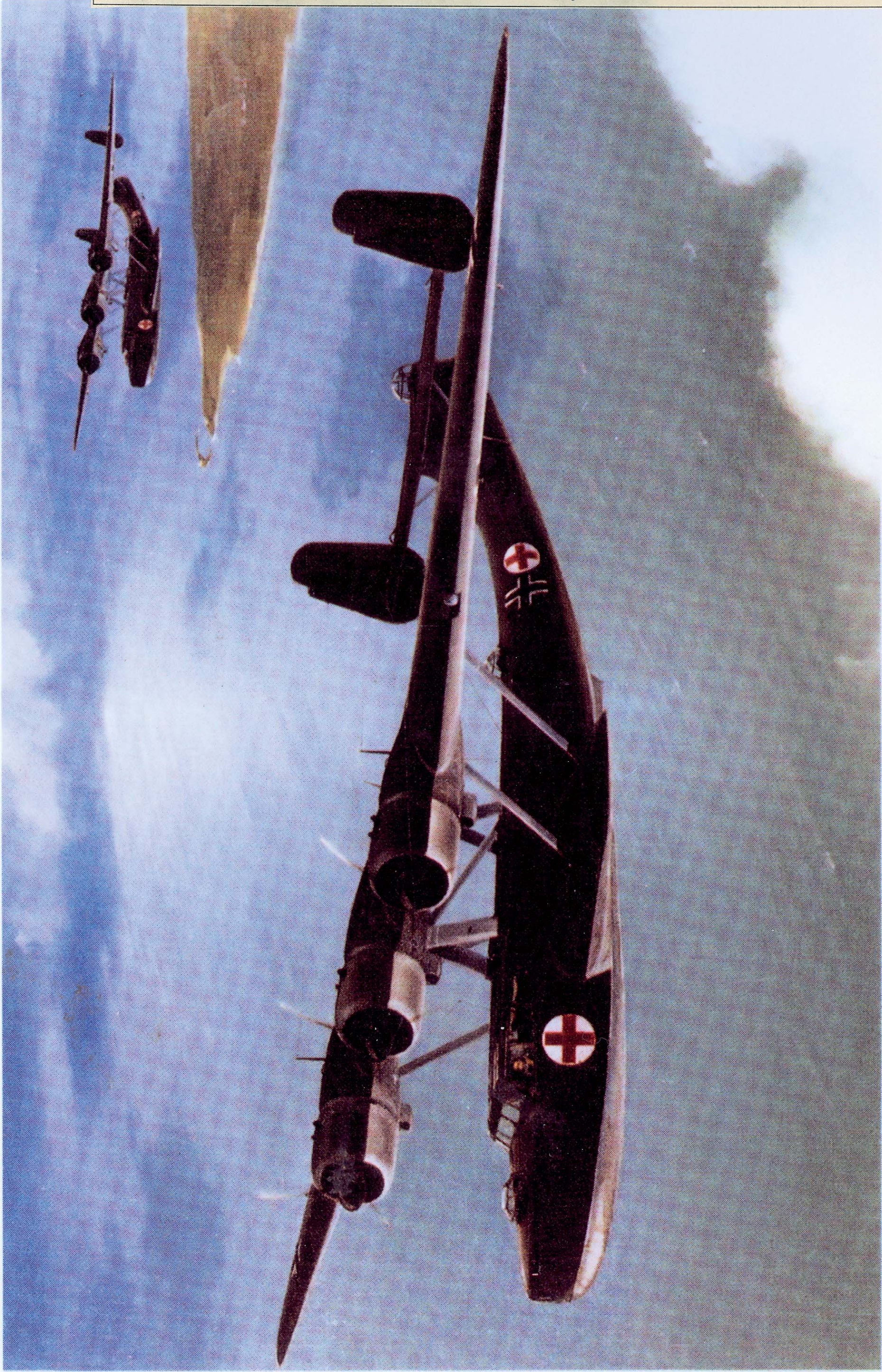
NORDERNEY

DAS PARADIES DER NORDSEE

1924



Kopie aus: "Rettung zwischen den Fronten"
von Karl Born



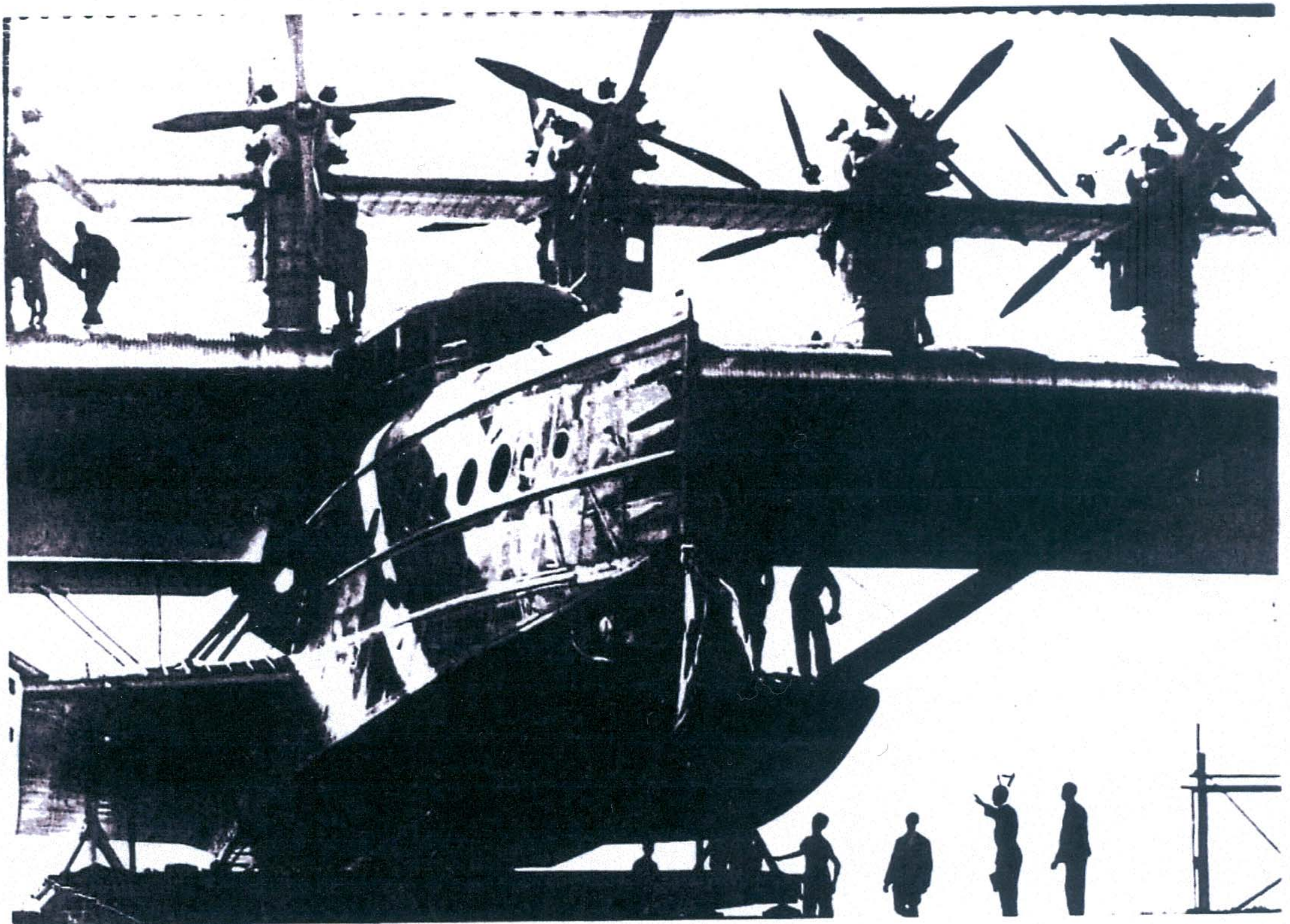
**Seenotdienst der deutschen
Luftwaffe 1939-1945**

Das Werft - Wappen



Karl Etzold

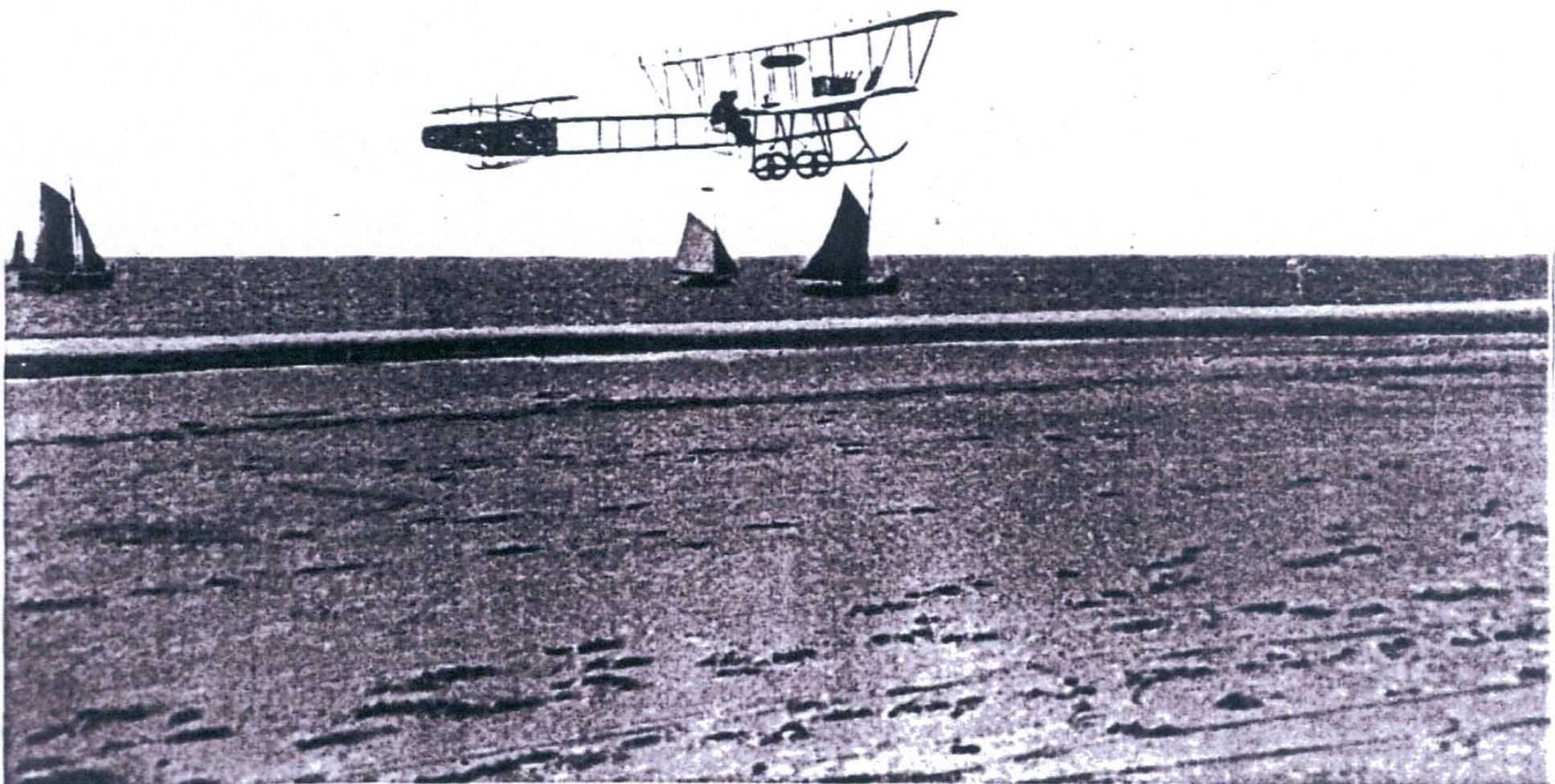
Die Flugstation Norderney 1914 - 1939



Die See-Flugstation Norderney 1914 - 1939

Die Fliegerei hat auf der Insel eine lange Tradition. Bereits im Juli 1913 landete auf dem 1912 eingedeichten Rennplatz ein GRADE-Eindecker und knickte das rechte Fahrgestell ein. Um das nach starken Regenfällen überschwemmte Gelände trocken zu legen, ließ der Vorsitzende des Renn-Sport-Vereins, Bauunternehmer Jakob Dirks, Entwässerungsgräben (Gruppen) ausheben, welche aus der Luft nicht erkennbar waren.

Nach der Bruchlandung entfiel der Flugtag, Dirks tröstete den fassungslosen Piloten mit den geflügelten Worten: „Meister Bodenstab macht alles wieder heil.“ Er hatte Herrn Bodenstab gesichtet, der erhielt 50 cm Gasrohr von der Gasanstalt, reparierte die Strebe und am nächsten Tag startete der Pilot fast unbemerkt.



Latham-Doppeldecker am Nordstrand vor der Giftbude (LVA)

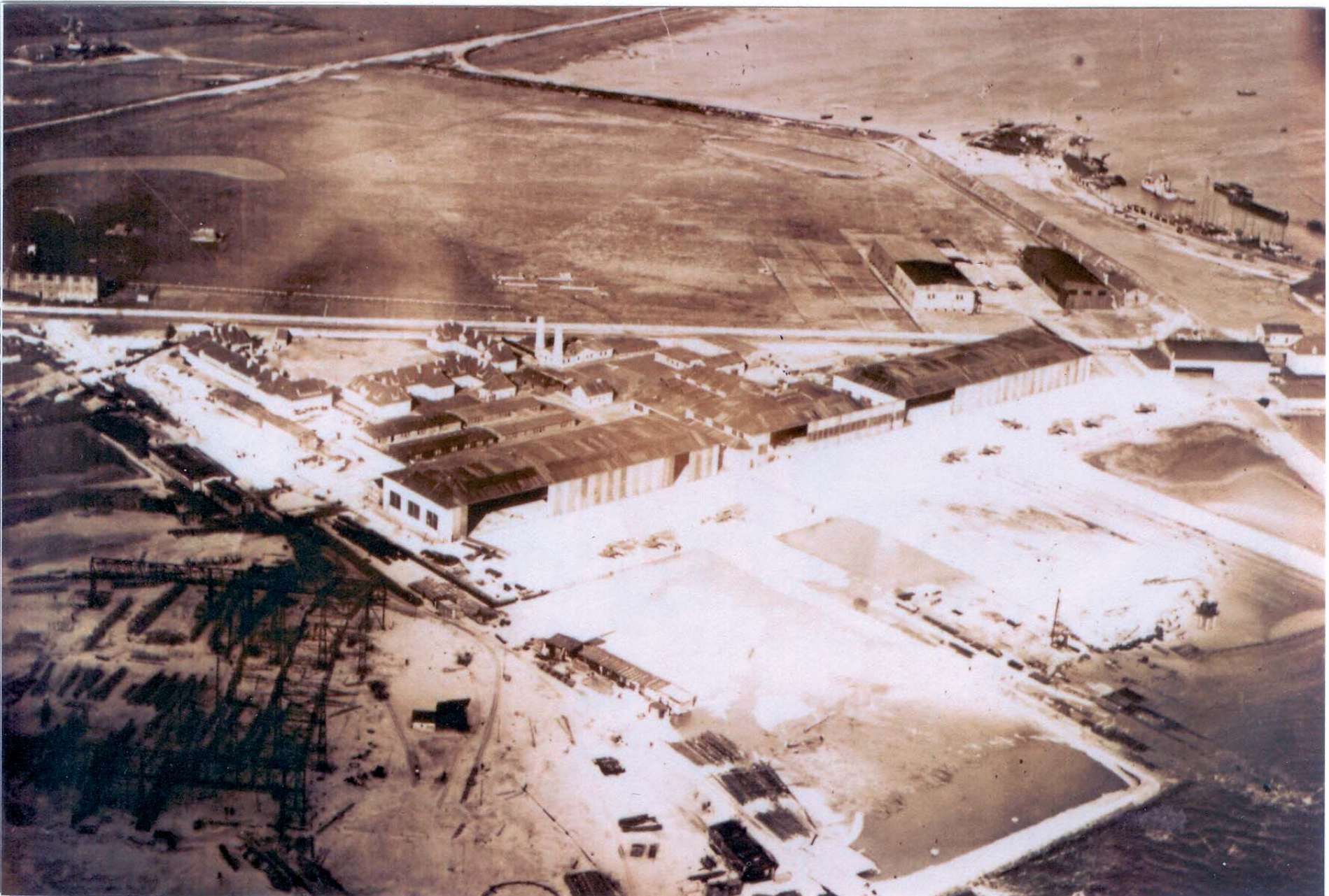
Die Mobilmachung am 01.08.1914 traf die Seekriegsleitung völlig unvorbereitet. Die gesamte Nordseeküste war gegenüber der englischen Flotte ungeschützt.

Nach der verlorenen Seeschlacht am 28.08.1914 wurde die erste Marine-Seeflugstation von Helgoland Anfang September nach Norderney verlegt.

In der Badezeitung erschien eine Anzeige der Garnisonsverwaltung mit der Aufforderung, Quartiere gegen Bezahlung bereit zu stellen. Mein Vater begab sich zur Kommandantur, welche im Westflügel des Kurhauses untergebracht war und erhielt eine Einquartierung von 20 Marinern (Maate, Obermaate).



Dadurch war ich rechtzeitig über den Bau einer See-Flugstation informiert und konnte vom Hafendeich aus beobachten, wie auf dem Molenkopf gegenüber der Hafeneinfahrt starke Pfähle eingerammt und mit einer stabilen Plattform abgedeckt wurden. Auf dem Fundament entstanden vier Flugzeughallen in Holzbauweise.



4 Holzhallen auf dem Rennplatz, eine Zeppelinhalle auf dem Flugplatz für Landflugzeuge der Seefrontstaffeln I und II (Seefrosta) ab 1916

An der Südseite befand sich eine Ablaufbahn für Wasserflugzeuge, welche bis ins Fahrwasser reichte, und gegenüber dem Hafenkai ein schwimmender Ponton zum Anlegen von Ruderbooten, mit welchen die Matrosen übergesetzt wurden. Die Arbeiten schritten zügig voran; dank der milden Witterung konnte der Flugbetrieb mit 12 Doppeldeckern F 15 Anfang Oktober 1914 aufgenommen werden. Geliefert wurden die Flugzeuge vom Flugzeugbau Friedrichshafen (später Dornier); transportiert mit der Bahn nach Norddeich und mit Schuten zur Insel. Zum Materialtransport verlegten Pioniere ein Gleis in Norddeich an der Westseite des Bahndammes und stellten zwei Schienenkräne auf.

Die Reederei bereederte zwei Schlepper mit je zwei Schuten, welche das Baumaterial für Hallen und 2 schwere Batterien mit 28 cm-Geschützen bestückt (Hamburg und Bremen) (Gewerbegelande), transportierten.

Marine-Artilleristen waren in der Nähe untergebracht, ein Offiziersheim (Lange) stand in den Rieselfeldern, der Nachrichtenzug wohnte im Haus Fischer (Drei Jahreszeiten, Winterstraße). Die Pioniere verlegten eine Eisenbahn, welche vom Hafen bis zum Oststrand führte und insgesamt eine Länge von 35 km erreichte. Untergebracht waren die Heeres-Soldaten im Seehospiz als Insel-Wache.

Arbeits-Soldaten wohnten im Hotel „Deutsches Haus“ (Gartenstraße). Marine-Offiziere im alten Hotel Pique (heute: Haus der Insel), Flugzeugführer im Hotel Kaiser Franz Josef und im Reichsadler (OLB). Unterrichtet wurde in den Reichshallen, heute Ladenpassage in der Strandstrasse.

Wegen der milden Wetterlage schritten die Arbeiten an den Hallen zügig voran. Auch der Schulbetrieb mit den Seeflugzeugen war zufriedenstellend, bereits im November erfolgten Aufklärungsflüge über See. Ausgerüstet waren die Schwimmer-Flugzeuge mit 80 PS-Benz-Motoren, die Geschwindigkeit betrug 80 km/Stunde.

Helgoland wurde in einer Stunde erreicht. Die Besatzung bestand aus Flugzeugführer und Beobachter, Waffen wurden nicht mitgeführt, Nachrichten mit Reiseflugtauben übermittelt, die Betreuung erfolgte durch unseren Nachbarn, Oberbrieftaubenmeister Janssen.

Anfang Dezember änderte sich die Wetterlage, ununterbrochen trieb starker Westwind große Wassermassen in die Nordsee. Am 1. Weihnachtstag drehte der Wind auf Nordwest, das Hafengelände wurde vollständig überflutet, die Plattform mit 2 belegten und 2 halbfertigen Hallen aus der Verankerung gerissen und am Südstrand angeschwemmt. Die Inselbewohner wurden aufgerufen, bei der Bergung zu helfen, auch die Schüler der oberen 4 Klassen marschierten mit den Lehrern zum Südstrand (am Surferhafen), sie erkannten rechtzeitig, daß die Flugzeugteile nicht mehr verwertbar waren und montierten die Kastenrippen ab, welche als Bilderrahmen für die Helden der Luft (Boelcke, Immelmann, v. Richthofen), begehrte waren.

Junge Frauen trennten das Flugzeugleinen von den Tragflügeln, Hamstertaschen aus dem Material galten damals als todschick.

In den Wintermonaten 1915 ließ die Marine-Bauleitung von vier geborgenen Holzhallen die Halle D am Hafendamm in der Südwestecke (heute Parkplatz) aufstellen. In der südwestlichen Ecke des Rennplatzes (Forschungsstelle-Gelände) neben dem Rennstall entstanden 4 Holzhallen mit Überführung der unteren Hafenstraße, wo Motoren abgestellt wurden. In den Hallen wurden Siemens-Landflugzeuge der Seefrosta I und II (Seefrontstaffeln I und II) eingestellt und zum Landflugplatz gerollt.

Die untere Hafenstraße wurde überbrückt und eine Ablaufbahn vom Hafendamm durch das Dünengelände in Richtung Flugzeugkran bis in das Fahrwasser betonierte.

Eine Großbaustelle entstand westlich des Hafendamms, die Feldbahn mit Holztoren erstreckte sich vor der Schanze bei der Gartenstraße durch die Mühlenstraße bis zum Eselstall (Gruko- an der Weststrandstraße), wo sich das Betriebsgelände der Firma Arend Baumann mit einer Beton-Mischanlage zur Fertigung von Beton-Bohlen befand.

Die Bohlen wurden im Anschluß an den Steindamm am Weststrand eingespült, sie begrenzen heute als Marine-Mauer den alten Flugplatz.

Ein am Hafenkopf verankerter Saugbagger spülte ununterbrochen ein Sand-Wassergemisch durch eine dicke Rohrleitung bis zum Genever-Deich (Weststrandstraße) und später zur Platzmitte.

Damit ging leider der ideale Badeplatz für Insulaner-Kinder verloren; am Damen- und Herrenbadestrand an der Kaiserstraße war das Baden für uns nicht gestattet.

Der Sand wurde an der Buseplaat gebaggert und mit Schuten angefahren und am Hafenkopf ausgesaugt. Wenn wetterbedingt der Sandtransport ausfiel, saugte der Spüler Sand vom Hafensboden. Mitte 1916 war der Hafenkopf bis zur Wartehalle unterspült und abgesackt, er wurde abgesperrt und konnte nach Kriegsende 1920 instandgesetzt werden.

Als die Schanzendünen abgefahren waren, entstand dort 1924-28 die schmucke Schanzensiedlung, man verlängerte das Gleis bis zur Meierei. Zunächst verschwanden die Gaswerks- und Meiereidünen bis zur Oderstraße. Es entstand das Kleingartengelände und der erste Fußballplatz (neben Stelldichein). Als Arbeitskräfte boten sich junge Frauen und Mädchen an, welche zusätzlich Lebensmittelkarten erhielten und relativ gut entlohnt wurden, sie konnten sich schick kleiden und flanierten vorwiegend in der Poststraße um von den Marinern zum Tanzen ins Trocadero (Trockendock; Veltin) eingeladen zu werden.

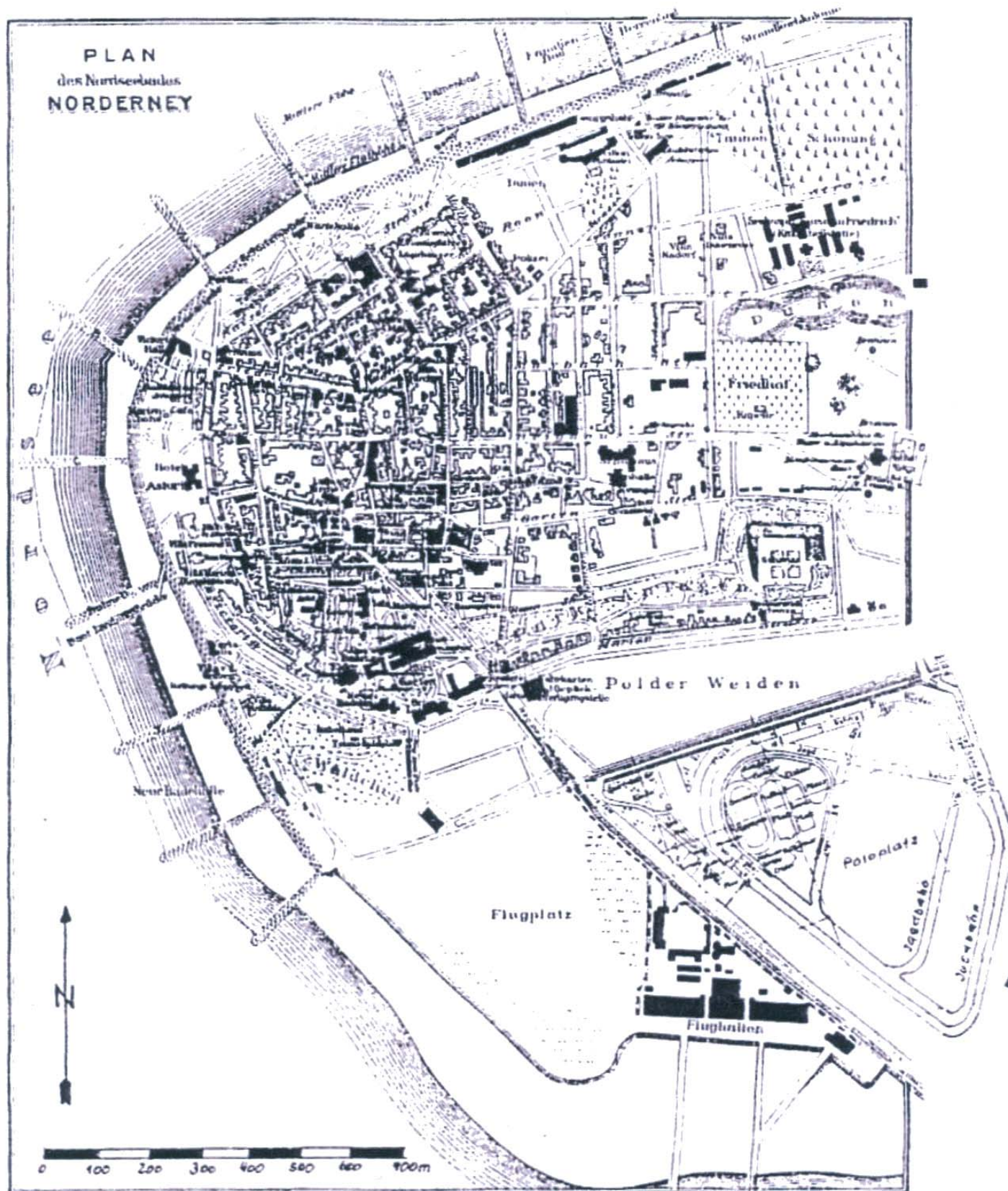
Bereits im Juni 1916 war das Flugplatz- und Hallengelände (alter Horst) aufgespült, an der Marine-Mauer fehlten noch etwa 5 m Betonbohlen. Durch eine gewaltige Sturmflut wurde die Mauer aufgerissen, etwa $\frac{1}{3}$ der Sandmenge fortgespült, die auf einem Floß befindliche Dampfmaschine und Spülpumpen verschwanden im Meer. Das Floß trieb an der Kaiserstraße an und diente uns wochenlang als Sprungbrett bei Schwimmübungen.

Inzwischen wurden die Fundamente für 3 Flugzeughallen (A,B,C) fertiggestellt und die Konstruktionsteile angeliefert. Beim Aufstellen des schweren Torträgers der Halle B rissen die Drahtseile, mehrere Gefangene (Russen) wurden leider erschlagen und **auf** dem Soldatenfriedhof mit militärischen Ehren beigesetzt.

Inzwischen hatte man das Feldbahn-Gleis bis zu den Kap-Dünen hinter dem Wasserwerk verlängert, weitere Dampflok angeschafft und den Sandtransport forciert.

Der Landflugplatz erhielt eine Schlickdecke, welche bei Regen aufweichte und den Flugbetrieb erheblich behinderte.

Auf dem südlichen Teil entstand eine Kasernenanlage mit dem Block A (Unterkunft), B (Kantine), C (Verwaltung) sowie ein Offiziersheim (Bundeswehr-Erholungsheim).



Landflugplatz und Seefliegerstation Norderney von 1916 - 1921

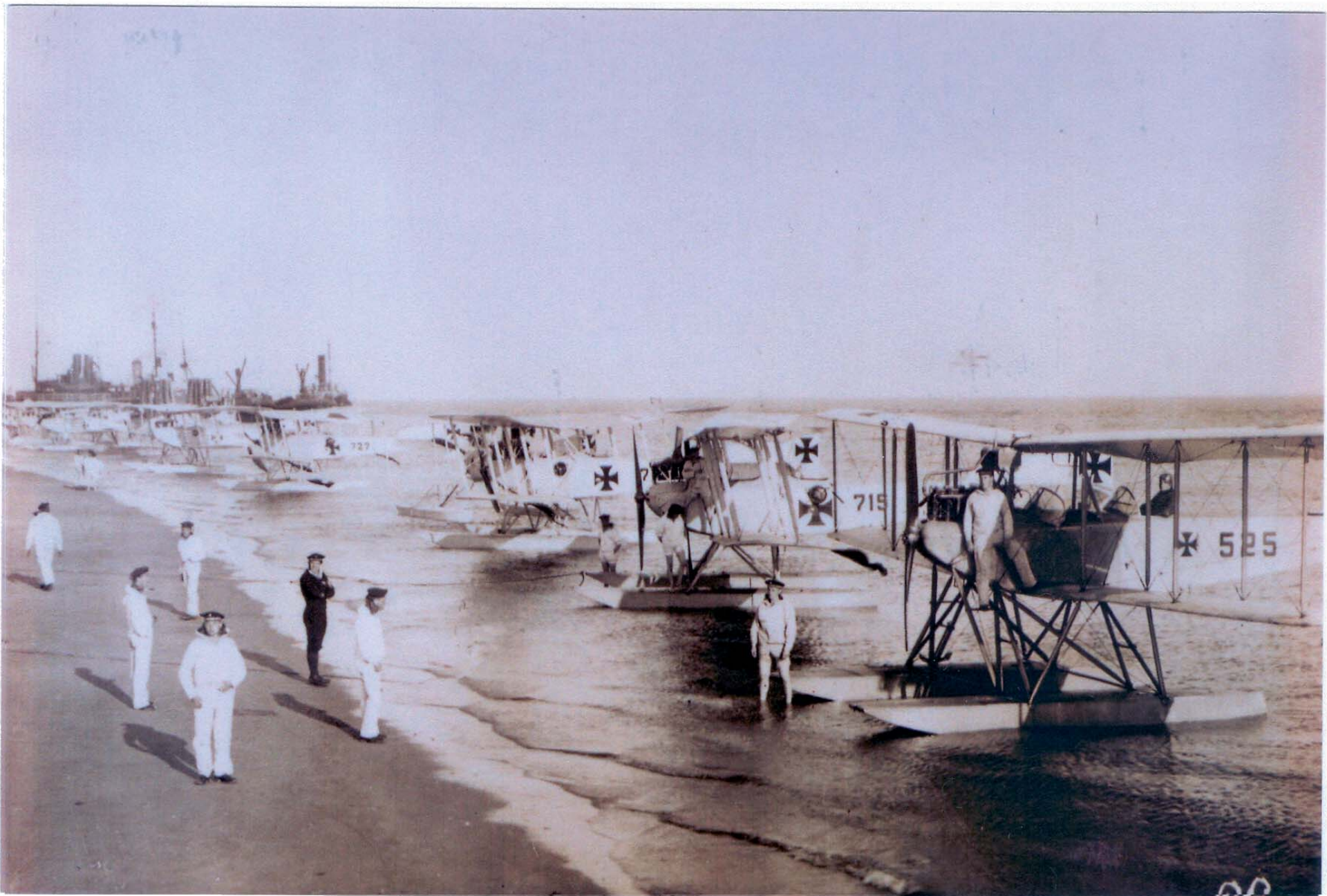
Für das im Ort untergebrachte fliegende Personal befand sich die Kantine im Hotel Frisia (Kinderheim Dresden). Im Schlafsaal an der Luciusstraße übte die Marinekapelle. Unsere Flieger hatten fast täglich Grund zum feiern, es gab Beförderungen, Flugzeugführer- und Beobachter-Abzeichen, Versetzungen oder Geburtstage, Ordensverleihungen (EK I und II) sowie von den Landesherrn verliehene Orden und Tätigkeitsabzeichen.

Zu jedem besonderen Anlaß erhielt der Soldat eine Sonderzuteilung, von 1 Pfund Kunsthonig, in grauer Pappe verpackt und einen Kasten Fliegerbier. Wir erhielten den Honig, wenn wir das Bier angefahren hatten.

In unserem Hause wohnten auch Mariner von befreundeten Staaten, z.B. Türken, Österreicher, Rumänen, Bulgaren, letztere schenkten der Mutter Rosenöl, es duftete herrlich. Als Exote galt ein Sachse, Feldwebel-Leutnant Ansorge. Er trug weisse Handschuhe, eine graue Hose mit Bügelfalten und einen bis zum Hals mit vergoldeten Knöpfen geschlossenen blauen Uniform-Rock sowie Stiefeletten, auch im Flugzeug.

Für das fliegende Personal gab es keine Sonder-Bekleidung, nur kurze Seestiefel, blaue Hose und Uniform-Rock waren üblich, Breeches mit Wickelgamaschen wurden später eingeführt.

Nach Fertigstellung der Riesenhallen steigerten sich Ausbildungsbetrieb und Aufklärungsflüge, auch die Seeflugstation Zeebrügge in Belgien wurde personell von Norderney unterstützt.



Seeflugzeuge von LVG Warnemünde am Südweststrand, am Hafenkopf Kriegsschiff, Spüler und Schlepper

Leider gab es auch Unfälle, die uns Schüler sehr beeindruckten: Fluglehrer und Kunstflieger Puschmann stürzte beim Rückenflug ins Watt südlich des Leuchtturms. Sein Begleiter, Sohn des bulgarischen Kriegsministers, hatte am gleichen Vormittag die Flugzeugführer-Prüfung bestanden. An der Trauerfeier nahm fast die gesamte Garnison und die männliche Schuljugend teil. Zur Trauerfeier wurde auch ein Pope eingeflogen. Das Land-Flugzeug bestieg er nach Einnahme einer Flasche Wodka; im Schlingengang wurde er zum Grabe geführt.

Nach der Beerdigung marschierte die Formation durch die Stadt, die Marine-Kapelle spielte den Marsch:

*Mein Mann der fährt zur See,
als Obermaschinist juhee*

Die Schüler marschierten singend mit, sehr makaber, sagte mein Vater.

Bemerkenswert war auch der Absturz eines Flugzeuges in der Mittelstraße.

An einem Nachmittag im Frühjahr 1917 war ich mit meinem Schulfreund (Nachbarssohn) auf dem Weg zur Bäckerei Jakobs, um mit einem Leiterwagen Brote für die Bäckerei Janssen abzuholen.

Plötzlich hörten wir das Knattern eines Flugmotors und sahen, wie ein brennender Doppeldecker auf den rückwärtigen Teil des Hauses Solaro stürzte. Wir waren vor Schreck zunächst gelähmt, liefen dann zum Friseur Weber (Ecke Poststraße), der die Station alarmierte. Bald kam die Marine-Feuerwehr mit einer von Hand betriebenen Spritze auf einem Plattenwagen, welcher im Laufschrift von Matrosen gezogen wurde. Das Hinterhaus brannte lichterloh, konnte aber bald gelöscht werden; nur der Motor wurde aus dem Keller geborgen.

Weitere Unfälle und Verluste wurden nicht gemeldet, bzw. verschwiegen. Mir ist bekannt, daß an die Flugstation Norderney bis 1918 450 Flugzeuge geliefert wurden. Etwa 75 waren bei Kriegsende einsatzbereit, mit 25 flüchteten Offiziere nach Dänemark, die übrigen wurden zerlegt, verkauft oder verschrottet.

Erwähnenswert ist die im Kriege florierende Muschelwurst-Fabrik in der Molkerei an der Seilerstraße. Direktor war der von der Marine freigestellte Matrose Josef Ernst. Vom goldbetressten Empfangschef im Kaiserhof war er zum Edelfischhändler umgestiegen, er bewog den Personaloffizier der Flugstation, zur Verbesserung der Ernährungslage, die im Überfluß vorhandenen Miesmuscheln zu verwerten. Ernst charterte eine Schaluppe, diese wurde bei Hochwasser an einer Muschelbank verankert und bei Ebbe mit Miesmuschelplacken beladen. Wenn das Schiff an der Mole anlegte, wartete Spedis Einspänner und brachte die Ladung zur Molkerei in der Seilerstraße. Beschäftigt waren auf Abruf etwa 10 bis 12 ältere Witwen und Frauen, welche keine Unterstützung erhielten, der vaterländische Frauen-Verein hatte sein Vermögen in der Kriegsanleihe angelegt und war inzwischen zahlungsunfähig.

Die Muscheln wurden abgepflückt, gereinigt und in großen Kesseln gebrüht, nach dem Ablöschen die Schale entfernt und die Masse durch den Fleischwolf gedreht.

Der Brei erhielt eine Beigabe von Salz und einheimischen Gewürzen; mit einer Dosenverschlußmaschine wurden die braun-lackierten Dosen verschlossen. Die Muschelwurst war ausschließlich für die Marine bestimmt, die Verteilung oblag dem Personal-Chef. Auf diesem Weg konnte Ernst erheblichen Einfluß auf die Personal-Politik nehmen, unbeliebte Soldaten und Offiziere verschwanden nach Flandern an die Front.

Durch die Muschelwurst-Verbindung wurden mehrere Insulaner zur Flugstation, Marine-Artillerie, zur Eisenbahn-, Pionier- oder Fernmelde-Kompanie versetzt.

Das lukrative Unternehmen versetzte Ernst in die Lage, ein schönes Haus an der Bäckerstraße (Biergarten) zu erwerben. Ob ein in der Nähe etabliertes Bordell unter seiner schützenden Hand florierte, ist nicht erwiesen.

Unsere Einquartierung hatte auch Vorteile. Die erhebliche Zinsbelastung in Höhe eines Monatsgehältes für das 1912 erworbene Elternhaus konnte pünktlich gezahlt werden. Die Obermaate Duus und Witzig, welche an der dänischen Grenze beheimatet waren, brachten Speck und Schinken aus dem Urlaub mit. Flugzeugführer Fritz Reitz schenkte parfümierte Seife und Navigator Kirstens Mutter in Witten/Ruhr lieferte Tee gegen Eier aus unserer Hühnerzucht, welche mit Muscheln gefüttert wurde und prächtig gedieh.

In Abständen von 14 Tagen wurde die Land-Kundschaft von Norddeich bis Ostermarsch von meiner Mutter mit Tee beliefert. Mit Fett, Wurst und Lebensmitteln kehrte sie unbehelligt zurück. Sie verstand es meisterhaft, die Kontrolle am Landungssteg zu überlisten.

Auf dem Flugplatz entstand in der Nordwest-Ecke am Steindamm eine Funkstation. Die Flugzeuge wurden mit Funkgeräten ausgerüstet und die Navigatoren lernten das Morsen. Eine zweite Station errichtete die Marine-Artillerie im inzwischen abgeholzten Kiefernwäldchen an der Bürgermeister-Lührs-Straße, das Haus wurde inzwischen abgebrochen.

Auf dem aufgestockten Kap stand ein Scheinwerfer, mit dem auch gemorst wurde. Ein weiterer Scheinwerfer befand sich auf einem Waggon, der von einer Diesel-Lok gezogen wurde und nachts den Himmel ableuchtete.

Die Marinebahn war in Höhe der Meierei gegabelt, ein Strang reichte bis zur Milchbar, der östliche bis zum heutigen FKK-Strand.

Auf der Südseite des Flugplatzes (alter Horst) entstand Anfang 1918 eine hölzerne Zeppelin-Halle für Landflugzeuge, der Abbruch erfolgte bereits im Herbst 1918. Für heimkehrende Soldaten entstand aus dem Material ein hölzerner Torbogen neben dem Haus Frisia, der Rest wurde verheizt.

Natürlich hatte Bau und Betrieb der Flugstation auch positive Aspekte für insulare Betriebe. Bäckereien, Wäschereien, Friseure und Bauunternehmen florierten, wehrfähige Männer wurde U.K. (unabkömmlich) gestellt, es gab keine Arbeitslosen.

Radverleiher Meyer verlieh Fahrräder an die im Ort untergebrachten Mariner. Als die Gummibereifung abgefahren war, besorgten Schüler Korkstücke von den auf dem Hafendammgelände aufgehängten Netzen, steckten passende Stücke in die Felgen und fuhren zur Belohnung kostenfrei in die Winterstraße zurück.

Als die Kriegslage sich verschärfte und deutsche Städte (Freiburg und die Flugstation Zeebrügge) bombardiert wurden, ließ die Marine-Artillerie drei Flugabwehr-Geschütze hinter dem Seehospiz am Tannenweg in Stellung bringen. Der Weg erhielt eine Schotterbedeckung, die Geschütze brachte man mittels geländegängigen Schleppern (Hersteller Skoda) in Stellung.

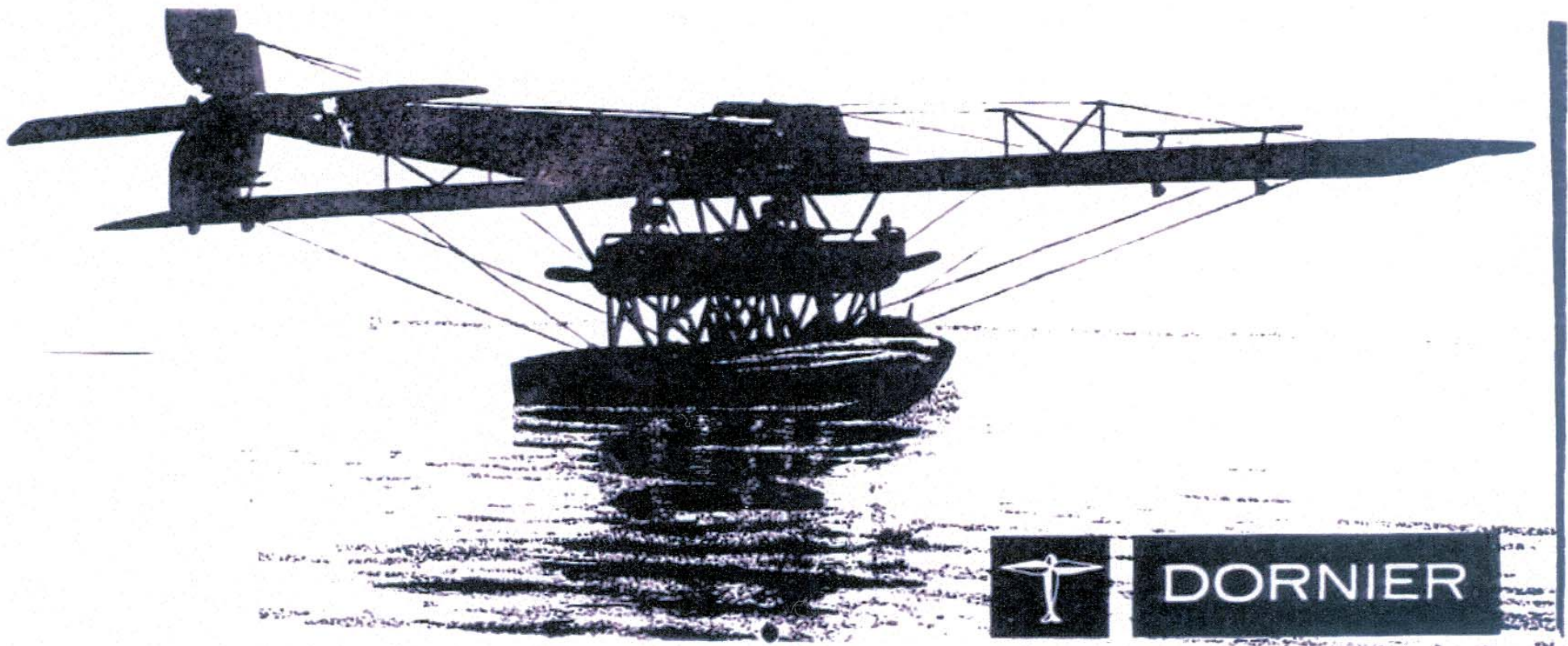
Besorgniserregend war nicht die Lage an der Front und die Lebensmittelversorgung, auch die Grippe-Epidemie hatte für die Truppe und Inselbevölkerung verheerende Folgen.

Am 06. November 1918 kehrten unsere Mariner nicht in ihre Quartiere zurück, am 07. November erfuhren wir in der Schule, daß die Matrosen meutern und Soldaten vom Weststrand bis zur Mühle das Flugplatz-Vorgelände abgeriegelt hatten. Auf der Marienstraße waren schwere Maschinengewehre aufgestellt, die mißmutigen Soldaten froren in der kalten Witterung. Sie wurden am Abend abgezogen, die Revolution hatte begonnen, der Arbeiter- und Soldatenrat nahm die Geschicke in die Hand.

Josef Ernst erkannte die Gunst der Stunde und rief Soldaten, Mariner und Einwohner in den nächsten Tagen zu einer Kundgebung auf dem Kurplatz auf. Als Podest diente der beschlagnahmte Ponywagen der Badeverwaltung, seine Rede richtete sich vornehmlich gegen Schlotbarone, Offiziere und Kriegsgewinnler. Der Beifall war verhalten. Ein Flugzeug mit rotem Wimpel umkreiste mehrfach den Platz und übertönte die kaum verständliche Rede.

Nach Inkrafttreten des Friedensvertrages im Sommer 1919 kehrten unsere Soldaten und Matrosen zurück; Flugpersonal meldete sich für die neu aufgestellten Fliegerverbände im Baltikum, Oberschlesien, Bayern und Berlin.

Die Flugzeuge in der Halle A wurden zerlegt, in mehreren Losen versteigert und abgefahren. Ein Teil lagerte auf einer Wiese, welche heute bebaut ist, zwischen der Gartenstraße und dem Kurtheater. Ein großes Lager befand sich auf dem Schanzenplatz, heute Schanzensiedlung, südlich vom Friedhof. Die Käufer konnten das Kriegsgerät nicht in das neutrale Ausland verkaufen; es gab keine Aufsicht, nach 2 Jahren war das Material praktisch verschwunden.



Riesen-Seeflugzeug RS I mit Zug- und Druckpropeller

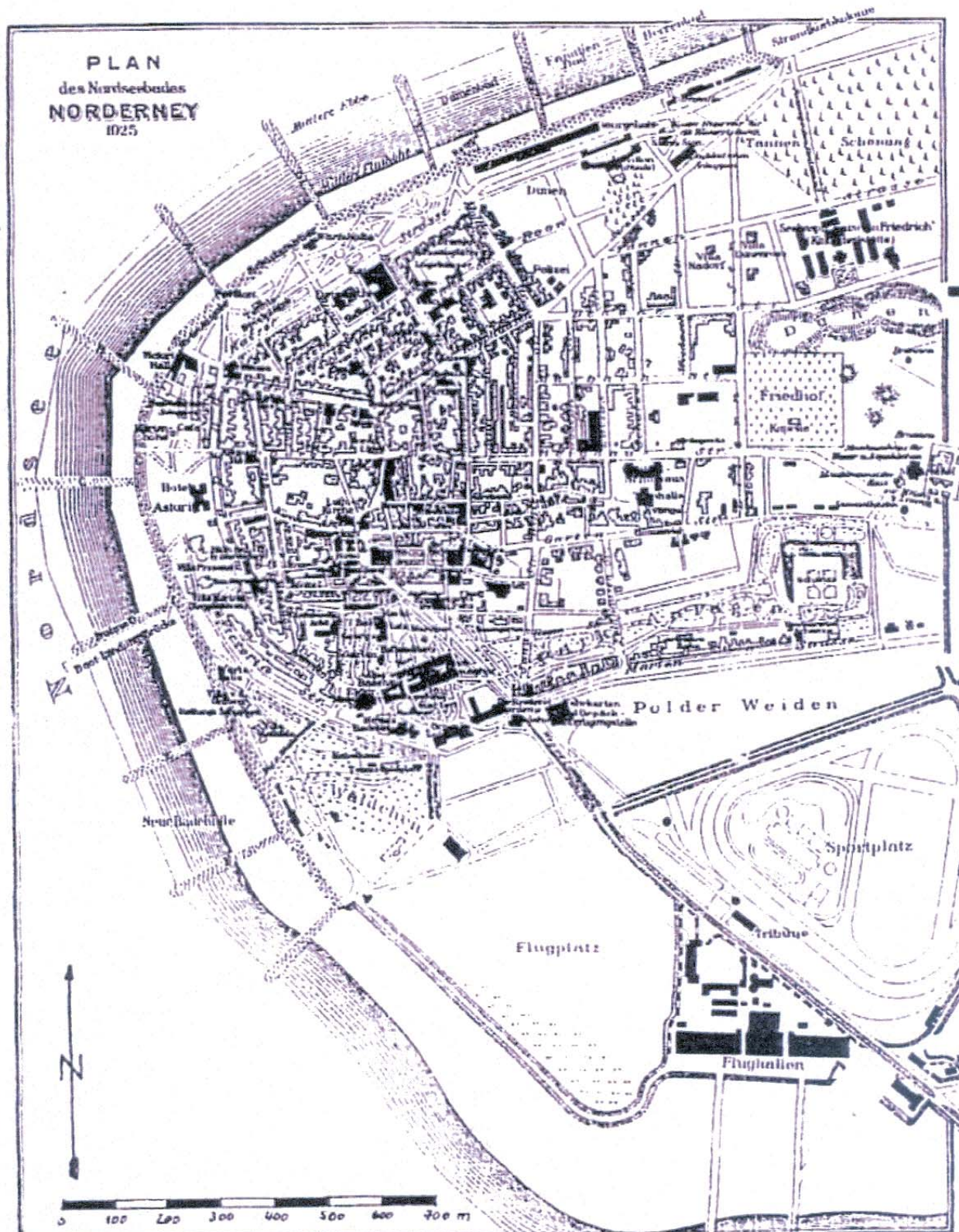
Leider konnte die internationale Kontrollkommission (INKK) sich nicht einigen, wer das Dornier-Riesenflugzeug RS I übernehmen sollte.

Es wurde im Jahr 1919 durch die Firma Keller zerschnitten und verschrottet.

Bürgermeister Berghaus konnte nach zähen Verhandlungen mit der INKK und der Reichsregierung erreichen, daß die Hallen A, B und C, die Kasernenanlage und das Offiziersheim zur zivilen Nutzung freigegeben wurde, die Halle D wurde abgebrochen.

Die Gemeinde gründete mit den Gesellschaftern Norddeutscher Lloyd und dem Staat Bremen eine GmbH, mit der Bezeichnung „Flughafen Norderney“ (Fluhaney), diese pachtete die Hallen A, B und Block A der Kasernenanlage.

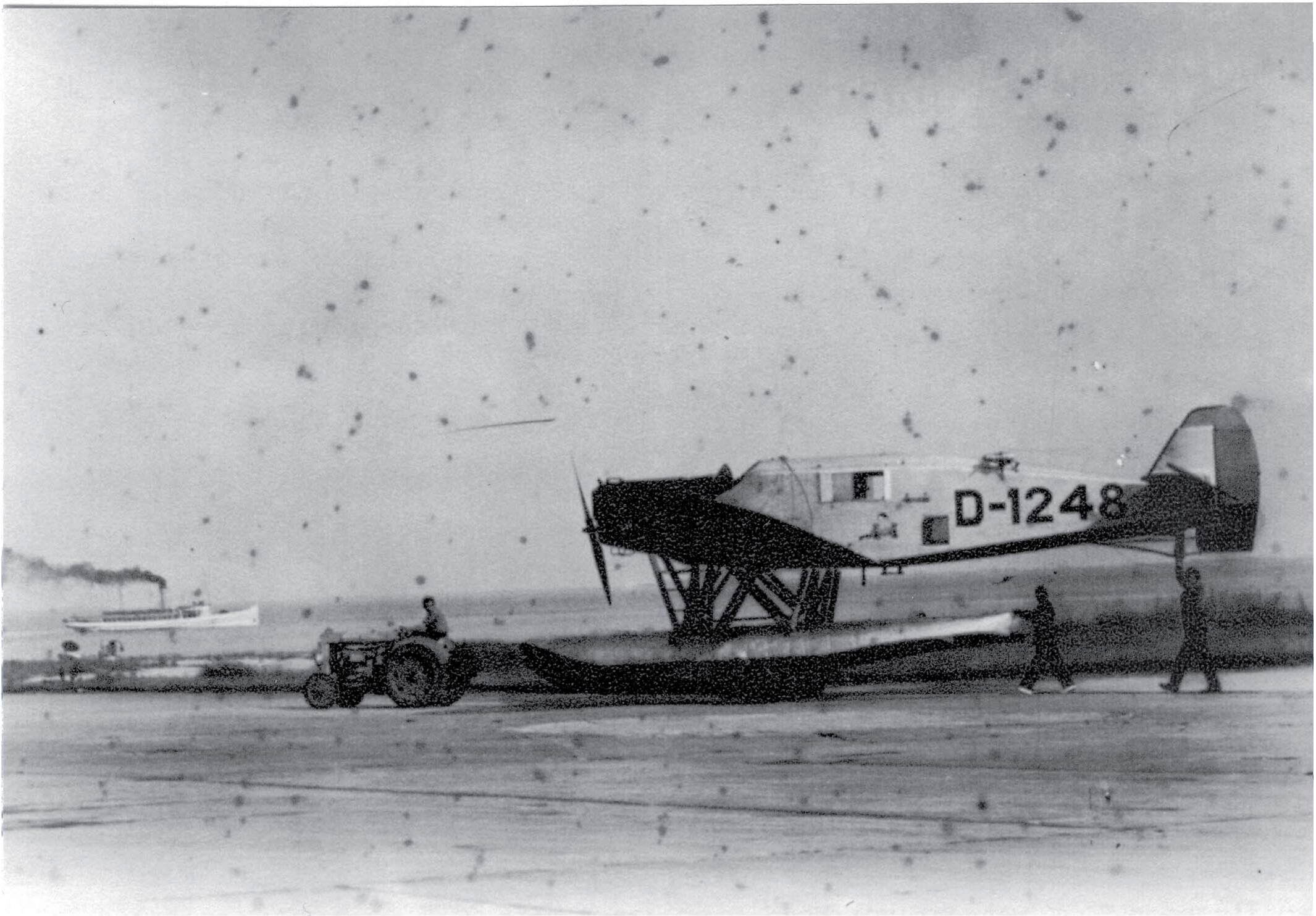
1922 Hog die (Marine-) Flugschule Aérospout GmbH. noch uralle LUG C. III. und neue Dietrich DP II - Doppeldecker. Ab 1924 kam der revolutionäre Daimler-Klemm L20 - Eindecker als Sportflugzeug heraus (oben links), der auch auf Schwimmer ummontiert werden konnte (oben rechts), 1925/27 folgte die verbesserte L25, die auch der Marinefliegerausbildung diente (sog. Jungmärker).



Land- und Seeflughafen Norderney 1922 - 1925 (FLUHANEY I)

Bereits 1921 entstanden mehrere Fluggesellschaften, der Flugplatz wurde ab 1923 von AERO-Lloyd mit einem umgebauten Hochdecker angefliegen und in Halle A untergestellt. Im Kasernenblock A war das Personal untergebracht.

Durch den Versailler-Vertrag von 1919 wurde die Luftwaffe verboten, doch waren Flakgeschütze erlaubt, es entstand auf Wangerooge eine Flak-Artillerie-Schießschule, welche von der Marine betrieben wurde. Nach Auffassung des Kriegsministeriums war eine Zieldarstellung durch Flugzeuge nicht verboten.



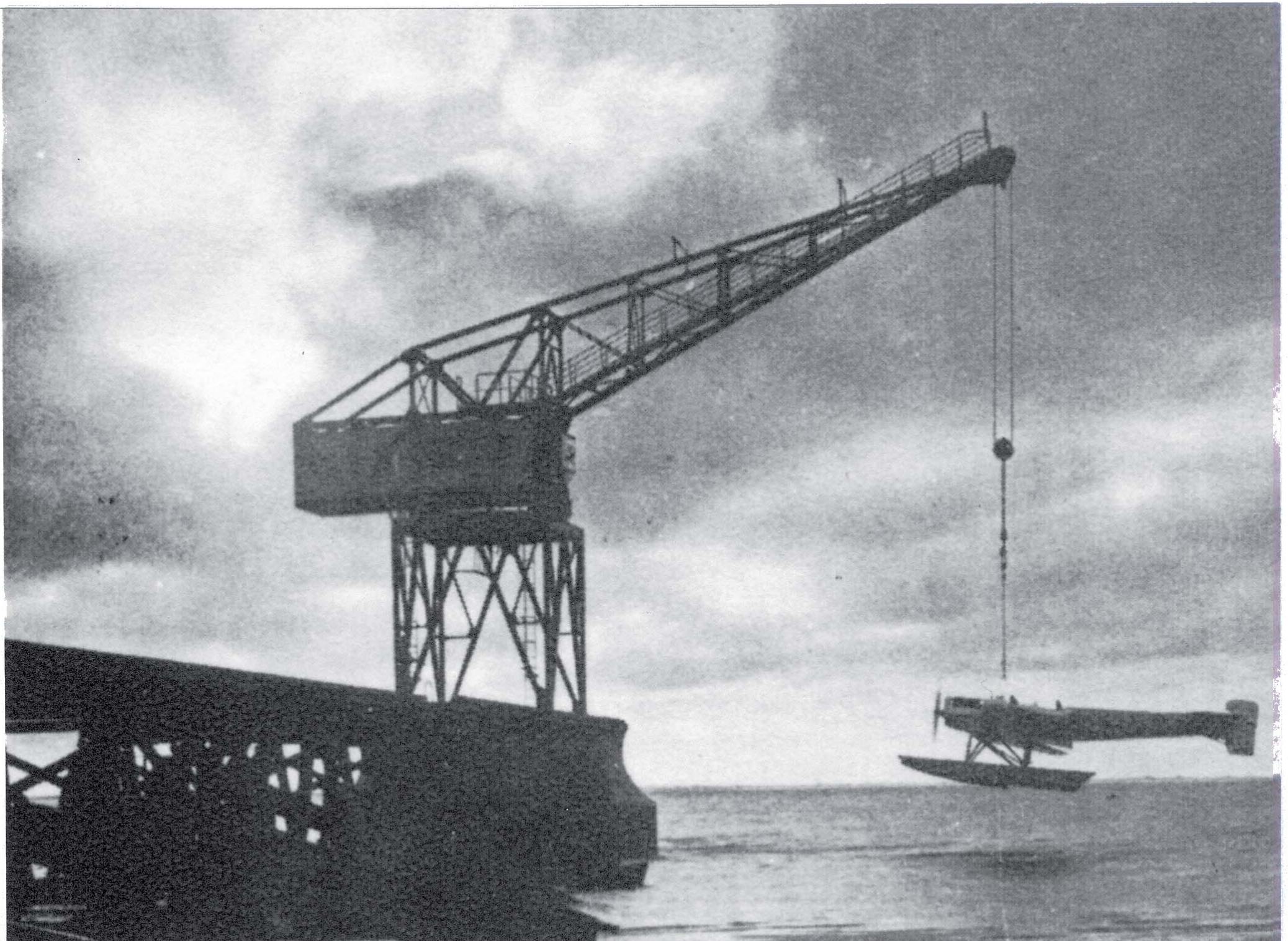
Schleppflugzeug Junkers W 33 (See) mit Jumo-Motor L 5 300 PS

Auf die von Schlepp-Flugzeugen aus Norderney gezogenen Flugscheiben konnte die Marine ihre Treffsicherheit beweisen. Auch Admiral Raeder flog mit Adjutant und Beobachter während der Seemanöver im Wasserflugzeug „Junkers F 13“ und konnte die Manöver von oben beobachten. Mehrfach wurden Offiziere in Zivil von Wilhelmshaven nach Kiel und Pillau geflogen, Auch das Heer forderte Land-Flugzeuge an, welche in Unterlüs in der Lüneburger Heide zur Zieldarstellung starteten. Diese Aktivitäten wurden mehrfach von linksorientierten Kreisen der Kontroll-Kommission (INKK) verraten, sie erschien vorwiegend im Hochsommer, wohnte nobel im alten Hotel Pique genöß das Flair der eleganten Welt und löste folgende Tarn-Firmen auf:

- 1920 Luftverkehrsgesellschaft GmbH (LVG)
- 1928 Severa GmbH, Berlin
- 1929 Deutsche Lufthansa AG, Abteilung Küstenflug
- 1930 Deutsche Verkehrsfliegerschule (See)
- 1931 Luftdienst GmbH, Berlin
- 1934 Luftdienst Schleppstaffel
- 1935 Seefliegerhorstkommandantur Norderney.

Leiter der verschiedenen Gesellschaften waren Offiziere, welche als Angestellte tätig waren und bei Firmenwechsel zur Truppe zurückkehrten, z.B. Korvetten-Kapitän a.D. Witte, Major a.D. van Pasewalk, Leutnant der Reserve a.D. Osterkamp, Oberleutnant zur See a.D. Eiffe.

Durch den katastrophalen Rückgang der Inselfischerei und der Gäste ab 1928 wurde die Flugstation (40 Beschäftigte) ein beachtlicher Wirtschaftsfaktor. Die Belegschaft erhielt bei der durch die INKK angeordneten Firmenwechsel ohne Vorwarnung die Kündigung, die neue Einstellung war eine Zitterpartie, mehrere wurden entlassen. Es galt der Grundsatz: Nichts Sehen, Nichts Hören, Nichts Wissen. Auch die Presse erhielt keine Informationen von Flugzeugunfällen mit tödlichem Ausgang, Notlandung auf See, auf Land und im Watt, von Bränden und Explosionen. Für die Öffentlichkeit konnte der zivile Charakter der Nation wirkungsvoll herausgestellt werden. Zunächst erhielt die Werks-Belegschaft eine Kantine an der Ost-Seite der Halle A, an der Nord-Seite entstand ein Café, eine Messe für fliegendes Personal und ein Büro für die Luft-Polizei. Da der Land-Flugplatz für mehrmotorige Flugzeuge nicht ausreichte, erfolgte die Erweiterung und Verlegung der Hafenstraße in der heutigen Form. Die Plattform an der Marinemauer erhielt eine Schwallmauer mit breiter Holzbrücke am Weststrand.

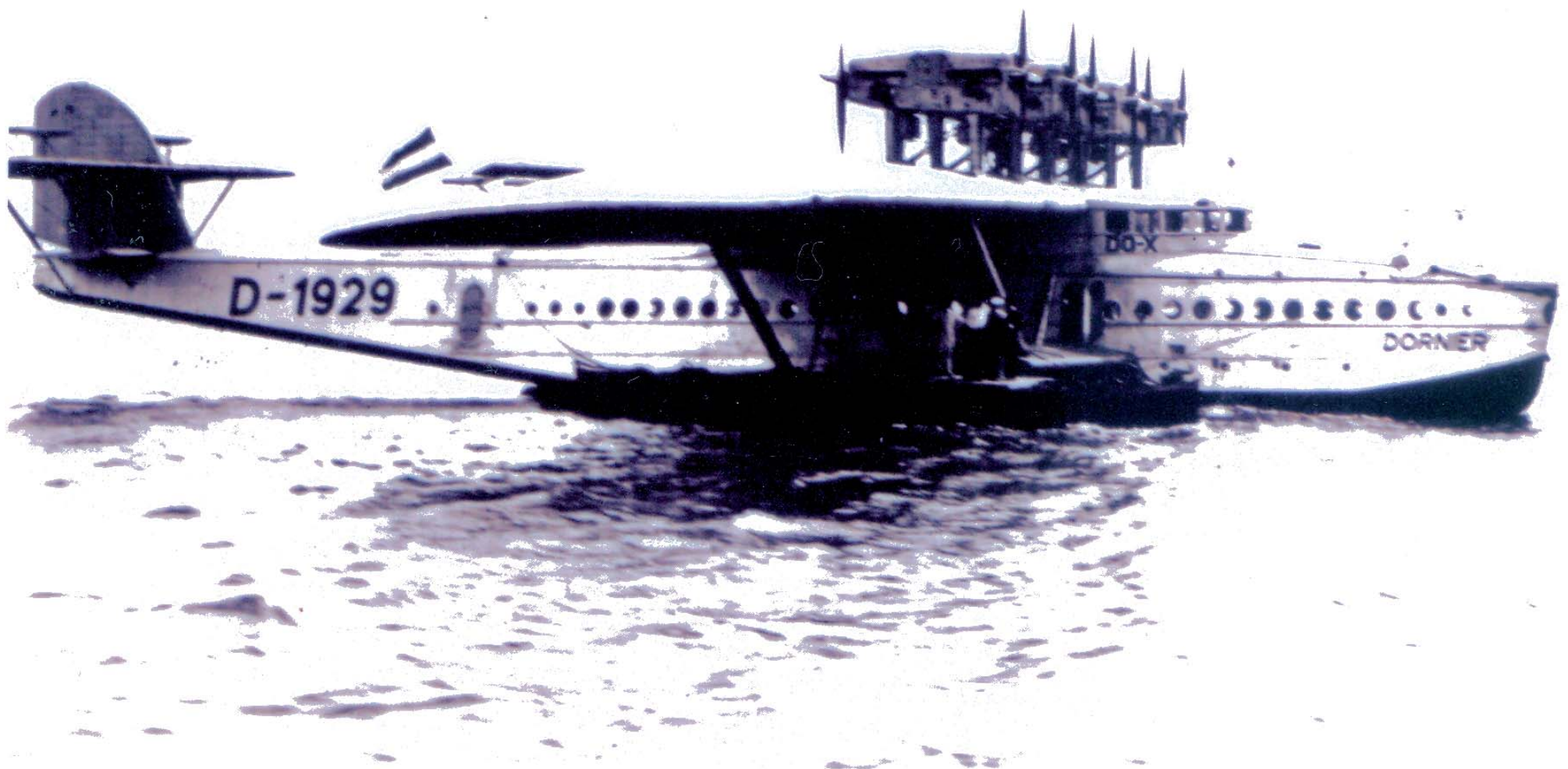


Flugzeugkran Nr. 1 Baujahr 1928 mit Heinkel-Seeflugzeug HE 5 - Flugmotor Rolls Roice 12 Zylinder

Er konnte 1929 nicht in Betrieb genommen werden, da das heute noch erkennbare Fundament (Kran-Poller) unterspült war und mit Faschinen und Steinschüttung befestigt werden mußte. Danach entfiel der Transport und das gefährliche Ablassen und an Land bringen der Schwimmer-Flugzeuge über die glitschige Ablaufbahn.

Für interessierte Gäste fanden täglich mehrere Führungen und Rundflüge statt, Fremden führer Rudi Keller kannte alle Flugzeugtypen, deren Flughöhe, Geschwindigkeit, Tragfähigkeit und die Anzahl der Passagiere. Vor dem Café standen Junkers-Flugzeuge (F 13) für 4 Passagiere bereit. Der rege Flugverkehr (8 Seebäder-Linien endeten hier) konnte von der Terrasse hautnah beobachtet werden.

Auch der im Sommer 1929 veranstaltete See-Flug-Wettbewerb fand großes Interesse. Endstation war Norderney. Sieger war ein von Heinkel gebautes See-Flugzeug (HE 9), zwei Maschinen wurden eingekauft und auf Norderney stationiert.

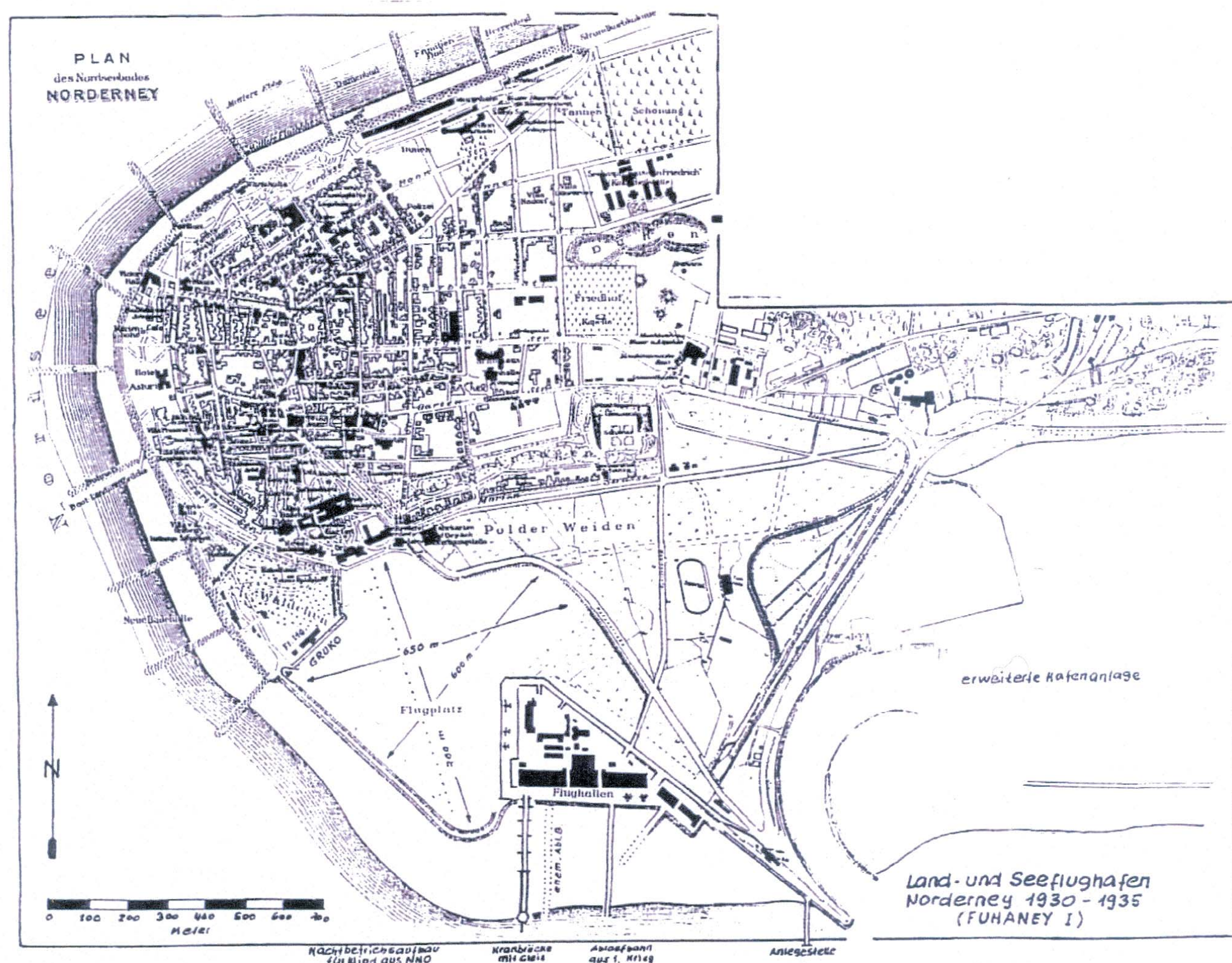


Flugboot DOX - Gäste beim Einbooten

Sensationell war im August 1930 der Besuch des größten See-Flugbootes der Welt, die mit 12 Flugmotoren (je 750 PS) ausgestattete Dornier DOX, welche für 170 Passagiere ausgelegt und für den Flug nach Amerika konzipiert war. Drei Tage ankerte das Flugboot an einer Ankertonne in Höhe des Weststrandes, ununterbrochen wurde es von Motorbooten angefahren. Die Besucher stiegen über eine schmale Treppe vorn in die Kabine und wurden hinten von den bereit gestellten Booten abgefahren.

Am Nachmittag fanden mehrere Rundflüge mit der ausgebuchten Maschine statt, nachts fungierte ich als Nachtwächter, um Andenkenjäger zu vertreiben.

Der Fiegerball im Kaiserhof war ein gesellschaftliches Ereignis. Bemerkenswert war der Kunstflugtag, der in der Saison-Mitte abgehalten wurde. Es erschienen die berühmtesten Kunstflieger der Welt und drehten die tollsten Kapriolen. Besonders bewundert wurde Udet mit seinem in Amerika entworfenen Hochdecker aus Ganzmetall. Er ließ ein Taschentuch an dem in der Platzmitte eingepflanzten kugelförmig geschnittenen Strauch befestigen. Dieses wurde mit einem am Tragflügelende befestigten Haken im Tiefflug aufgespießt und mehrere über der vollbesetzten Terrasse fliegen gelassen. Die Menge stürzte auf das Feld um die mit Namenszug gekennzeichneten Taschentücher als Souvenir zu ergattern.



Zu erwähnen ist der Eiswinter 1928 vom Dezember bis Mitte März 1929. Es wurden mit 2 Junkers Frachtflugzeugen (W 33) im 10-Minuten-Verkehr Passagiere und tonnenweise Lebensmittel von Hage nach Norderney befördert.



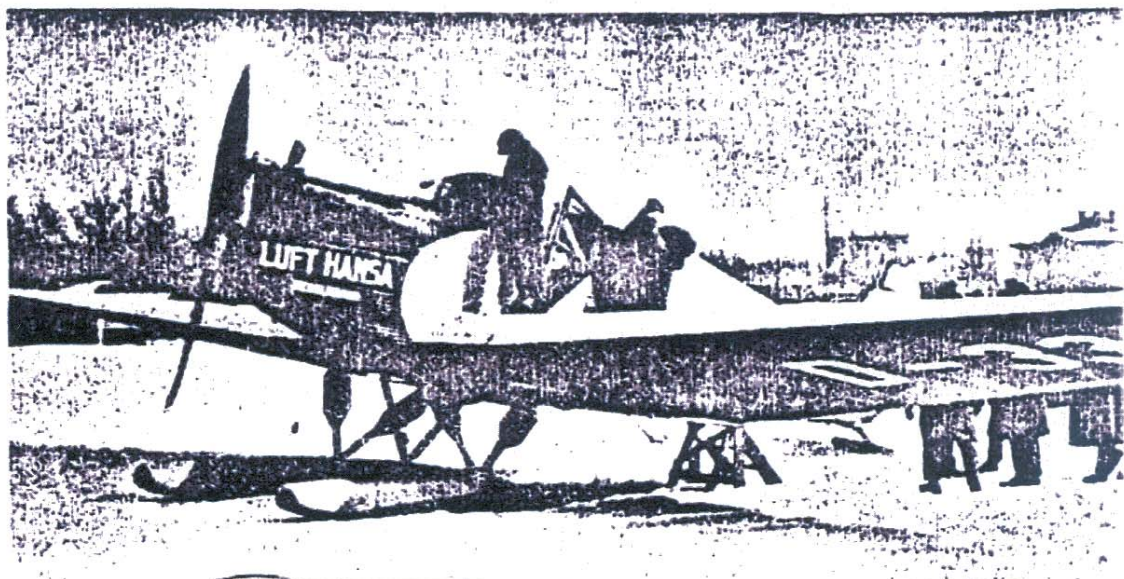
Eisnotdienst 1928/29 (mit dem Verfasser)

In Abständen von 2 Jahren wurde ab Frühjahr 1930 eine Korrosionstagung durchgeführt, es erschienen Experten von allen namhaften Stahlwerken und Leichtmetall-Fabriken aus ganz Europa. Sie begutachteten Blechstreifen, die unterhalb der Kranbrücke in Holzrahmen dem Klima und dem Seewasser ausgesetzt waren. Innerhalb von 3 Jahren wurde ein seewasserfestes Leichtmetall (Hydronalium) entwickelt, welches heute im Yachtbau Verwendung findet.

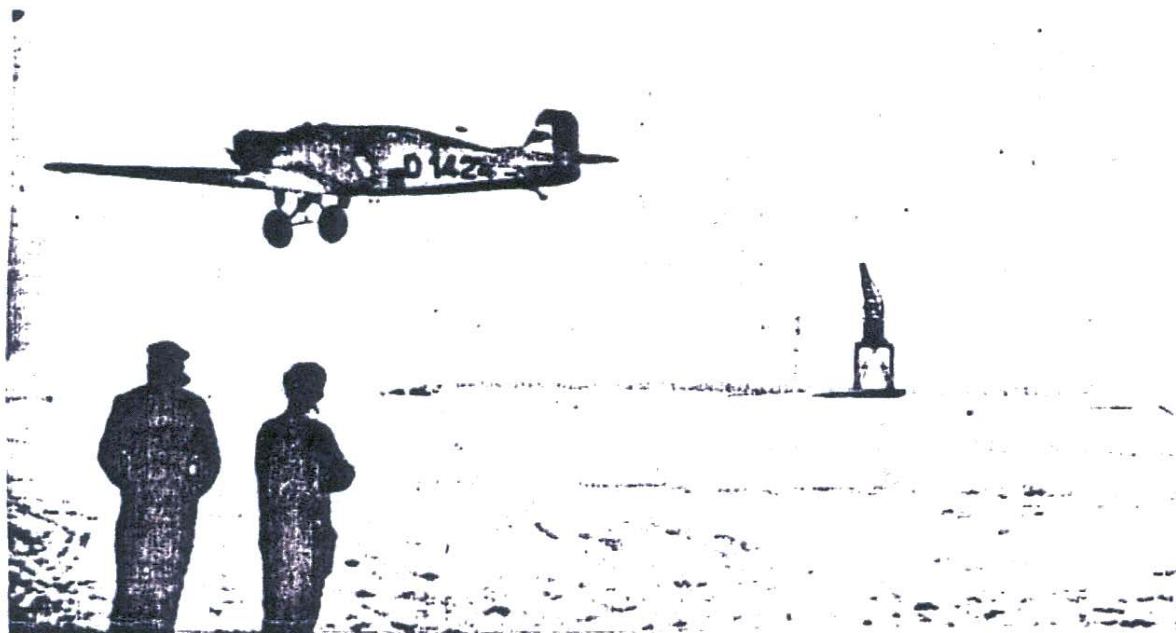
Damals war der Flugbetrieb nicht so sicher wie heute, von einem Bestand von 10 Flugzeugen gingen in der Zeit 1928-1933 sechs Flugzeuge verloren, vier durch technische Mängel, zwei durch Einsatzfehler, die Verluste wurden durch neue Muster ausgeglichen.

Die geheime Aufrüstung machte sich auch auf Norderney bemerkbar. Zunächst erschien ein Verbindungs-Offizier in Zivil (Oberleutnant Minner), der Marine, Hauptmann Prüfer, der sich auch mit seinem Dienstgrad anreden ließ, wurde nach Norderney versetzt, Rittmeister v. Treskow gehörte zum Flugpersonal. Von den sechs Flugzeugführern waren zwei mehrere Monate angeblich auf Segel- oder Ski-Urlaub. Sie wurden in Rußland - wo die Reichswehr in Lipzek einen Flug- und Schießplatz betrieb - als Jagd- oder Bombenflieger ausgebildet.

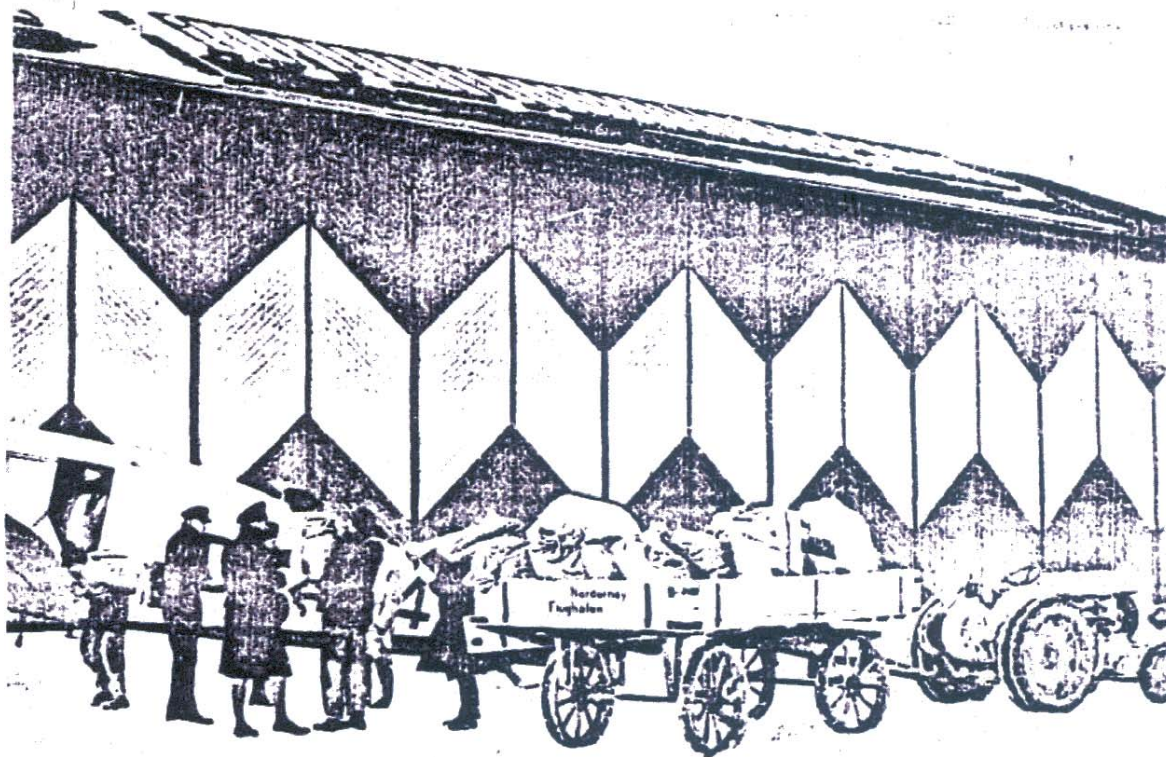
Durch die Deutsche Lufthansa, Abteilung Küstenflug, Flugstation Norderney, wurden die Inseln Borkum, Juist, Langeoog und Spiekeroog mit Medikamenten, Post und Lebensmitteln versorgt, sowie Passagiere von und nach Hage geflogen. Wangerooge wurde von Sande angefliegen,



Passagier-Flugzeug Junkers F 13 auf Skiern



Frachtflugzeug Junkers W 33 fliegt nach Borkum

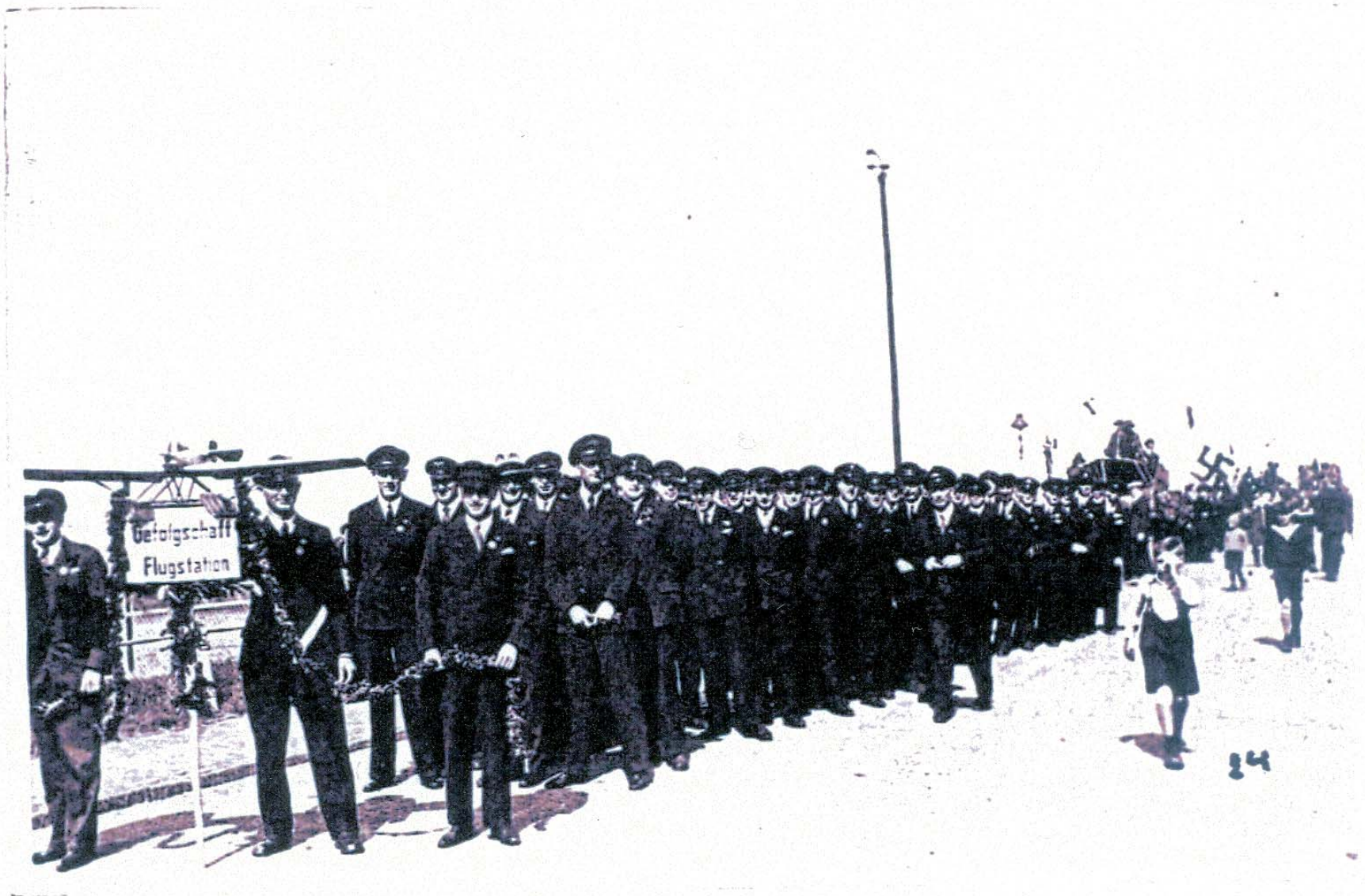


Post-Verladung vor Halle A



3 Frachtflugzeuge auf dem Rollfeld direkt vor dem „Luftbahnhof“ Flug-Abfertigungs-Halle Aufnahme von 1935

Der Belegschaft wurde nahegelegt, sich einheitlich zu kleiden, der Chefpilot empfahl uns, Blouson und Bundhosen oder Knickerbocker zu bestellen. Die Kosten wurden vom Lohn abgezogen. Als Ausgehanzug trug man einen dunkelblauen Zweireiher mit Lufthansa-Knöpfen, Bügelfalte, Halbschuhe und Schirmmütze mit Lufthansa-Abzeichen.



Belegschaft der Luftdienst-Schleppstaffel - 01. Mai 1933

Stammlokal war am Samstag-Nachmittag das Café Fröhle, wo ein Billard-Tisch aufgestellt war, anschließend Tanz ab 19.00 Uhr im Café Atlantik (heute Ladenzeile in der Wedelstraße) und am Sonntag-Nachmittag ab 16.00 Uhr in der Marienhöhe, wo eine 2-Mann-Kapelle zum Tanz aufspielte, damals ein bei jungen Mädchen sehr beliebtes Tanzlokal.

Der unbeliebte technische Leiter wurde, wegen vier Flugzeugverluste und seines unsozialen Verhaltens, er hatte 2 Familienväter bei Firmenwechsel entlassen, 1933 fristlos entlassen, sein Nachfolger erschien in der Uniform des Luftsportverbandes. Auch die Belegschaft wurde eingekleidet und bekanntgegeben, daß ein Eintritt in NS-Formationen nicht erwünscht und Bewerbungen an Firmen und Dienststellen nicht gestattet seien. Nachdem wir Uniform und Stiefel erhalten hatten, fanden am Samstag-Nachmittag ab 15.00 Uhr Exerzierübungen auf der Plattform vor der Halle B statt, Ausbilder waren ehemalige Berufssoldaten.

Wir erhielten Pläne zur Erstellung eines Segelflugzeuges namens Zögling, daher wurde der Exerzierbetrieb eingestellt und in der Tischlerei ein Segelflugzeug gebaut. Die Familienväter überließen den Bau den versierten Tischlern und konnten sich ihrer Familie widmen.

Anfang 1934 wurde eine Luftsportgruppe in der Kasernenanlage einquartiert. Der Werkmeister erklärte der Belegschaft, daß diese Einquartierung nicht erwähnt werden und man ihnen nichts erklären sollte, was für den Flugbetrieb von Bedeutung sei. Es waren 20 Unteroffiziere der Marine unter ihrem Leiter, Oberbootsmann Müller, welche viel Sport trieben, aber in der Werkstatt nur mit nebensächlichen Arbeiten beschäftigt wurden. Sie erhielten beschädigte Holzpropeller und fertigten Schalen und Ständer, in der Segelmacherei wurden Fahnen genäht, in der Schlosserei Aschenbecher getrieben.

Da uns nahegelegt wurde, möglichst früh zu heiraten und eine Familie zu gründen (die Bordwarte, welche eine erhebliche Flugzulage bekamen, waren noch am Montag häufig völlig alkoholisiert und nicht einsatzfähig), da der Lohn um 15 % durch die Brüningsche Notverordnung gekürzt wurde, war ich sehr bemüht, lud jeweils 4 Mariner ein, um 20.00 Uhr in unserem Haus in der Maybachstraße zu erscheinen und erteilte im Wohnzimmer Unterricht in Flugzeug- und Motorenkunde, in Aerodynamik, Kinematik und Bordelektrik.

Anfang 1934 wechselte das Haus FRISIA am Ortseingang (heute Erholungsheim BMI) seinen Besitzer, dort etablierte sich die Bauleitung der Luftwaffe.

Um den von Herbststürmen überschwemmten Flugplatz betriebsbereit zu gestalten, wurde ein Deich an der Marine-Mauer geplant. Ich erhielt den Auftrag, den Profilplan zu erstellen und setzte mich mit dem Deichbauer Arend Baumann in Verbindung. Er empfahl mir einen Deichbegehung bei Bensorsiel mit erfahrenen Deichbeschauern. Der Deichbau entfiel, da der Anflug über den Deich fliegertechnisch sehr riskant war.

Ein neuer Plan sah vor, den Flugplatz nach Norden zu erweitern, die Häuser an der Marienstraße zu erwerben, abzurechen und die Baumkronen zu kürzen im Kurpark, da die Wirbel Start und Landung, speziell von Jagd-Flugzeugen, sehr erschwerten. Unschlüssig war man über den Abbruch des Hotels Bellevue (Kurklinik) und der Mühle. Ich informierte Malermeister Meier an der Marienstraße und meinen bei der Stadt beschäftigten Bruder; Bürgermeister Dr. de Haan konnte die Ausführung verhindern.

Der Flugplatz Hage wurde für Jagd-Flugzeuge vorgesehen. Der Landflugplatz blieb bis zum Kriegsausbruch 1939 ein Pachtobjekt der Flughafengesellschaft Norderney, er wurde vornehmlich für den zivilen Flugverkehr genutzt.



Im Fluge

über Meer und Land

an den Norderneyer Strand!

Der schönste Weg nach Norderney führt durch die Luft!

<p style="text-align: center;">Essen-Mülheim-Norderney</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">15³⁵</td> <td style="width: 15%;">↓</td> <td style="width: 15%;">ab Essen, Mülheim . . .</td> <td style="width: 15%;">an</td> <td style="width: 15%;">↑</td> <td style="width: 15%;">11²⁰</td> </tr> <tr> <td>16³⁵</td> <td>↓</td> <td>an Osnabrück</td> <td>ab</td> <td></td> <td>10²⁰</td> </tr> <tr> <td>16⁴⁵</td> <td>↓</td> <td>ab "</td> <td>an</td> <td></td> <td>10¹⁰</td> </tr> <tr> <td>18⁰⁰</td> <td>↓</td> <td>an Norderney</td> <td>ab</td> <td></td> <td>8⁴⁵</td> </tr> </table>	15 ³⁵	↓	ab Essen, Mülheim . . .	an	↑	11 ²⁰	16 ³⁵	↓	an Osnabrück	ab		10 ²⁰	16 ⁴⁵	↓	ab "	an		10 ¹⁰	18 ⁰⁰	↓	an Norderney	ab		8 ⁴⁵	<p>Essen-M.-Norderney M.45.-</p> <p><i>DIREKTE ANSCHLÜSSE von und nach:</i> Düsseldorf, Dortmund, Köln, Krefeld, Darmstadt, Frankfurt a. M., Kassel, München, Baden-Baden, Stuttgart, Konstanz, Villingen, Freiburg, Basel, Genf, Paris, Brüssel, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, London</p>																		
15 ³⁵	↓	ab Essen, Mülheim . . .	an	↑	11 ²⁰																																						
16 ³⁵	↓	an Osnabrück	ab		10 ²⁰																																						
16 ⁴⁵	↓	ab "	an		10 ¹⁰																																						
18 ⁰⁰	↓	an Norderney	ab		8 ⁴⁵																																						
<p style="text-align: center;">Hannover-Norderney</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">15³⁰</td> <td style="width: 15%;">↓</td> <td style="width: 15%;">ab Hannover</td> <td style="width: 15%;">an</td> <td style="width: 15%;">↑</td> <td style="width: 15%;">12¹⁰</td> </tr> <tr> <td>16²⁰</td> <td>↓</td> <td>an Bremen</td> <td>ab</td> <td></td> <td>11²⁰</td> </tr> <tr> <td>17⁰⁰</td> <td>↓</td> <td>ab "</td> <td>an</td> <td></td> <td>10⁰⁵</td> </tr> <tr> <td>18⁰⁰</td> <td>↓</td> <td>an Norderney</td> <td>ab</td> <td></td> <td>9⁰⁰</td> </tr> </table>	15 ³⁰	↓	ab Hannover	an	↑	12 ¹⁰	16 ²⁰	↓	an Bremen	ab		11 ²⁰	17 ⁰⁰	↓	ab "	an		10 ⁰⁵	18 ⁰⁰	↓	an Norderney	ab		9 ⁰⁰	<p>Hannover-Norderney M.45.-</p> <p><i>DIREKTE ANSCHLÜSSE von und nach:</i> Halle/Leipzig, Chemnitz, Dresden, Dortmund, Düsseldorf, Braunschweig, Goslar, Hildesheim, Wernigerode, Quedlinburg, Karlsruhe, Freiburg, Frankfurt a. M., Stuttgart, Mannheim, München, Erfurt, Magdeburg, Villingen, Paris, Prag, Wien, Marienbad, Genf, Basel, Brüssel, Amsterdam, London.</p>																		
15 ³⁰	↓	ab Hannover	an	↑	12 ¹⁰																																						
16 ²⁰	↓	an Bremen	ab		11 ²⁰																																						
17 ⁰⁰	↓	ab "	an		10 ⁰⁵																																						
18 ⁰⁰	↓	an Norderney	ab		9 ⁰⁰																																						
<p style="text-align: center;">Hamburg-Norderney</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">16⁰⁵</td> <td style="width: 15%;">↓</td> <td style="width: 15%;">ab Hamburg</td> <td style="width: 15%;">an</td> <td style="width: 15%;">↑</td> <td style="width: 15%;">10³⁵</td> </tr> <tr> <td>17⁰⁵</td> <td>↓</td> <td>an Bremerhaven . . .</td> <td>ab</td> <td></td> <td>9⁵⁰</td> </tr> <tr> <td>17¹⁵</td> <td>↓</td> <td>ab "</td> <td>an</td> <td></td> <td>9⁴⁰</td> </tr> <tr> <td>17⁴⁰</td> <td>↓</td> <td>an Wangerooge . . .</td> <td>ab</td> <td></td> <td>9¹⁵</td> </tr> <tr> <td>17⁵⁰</td> <td>↓</td> <td>ab "</td> <td>an</td> <td></td> <td>9⁰⁵</td> </tr> <tr> <td>18¹⁵</td> <td>↓</td> <td>an Norderney</td> <td>ab</td> <td></td> <td>8⁴⁰</td> </tr> </table>	16 ⁰⁵	↓	ab Hamburg	an	↑	10 ³⁵	17 ⁰⁵	↓	an Bremerhaven . . .	ab		9 ⁵⁰	17 ¹⁵	↓	ab "	an		9 ⁴⁰	17 ⁴⁰	↓	an Wangerooge . . .	ab		9 ¹⁵	17 ⁵⁰	↓	ab "	an		9 ⁰⁵	18 ¹⁵	↓	an Norderney	ab		8 ⁴⁰	<p>Hamburg-Norderney M.40.-</p> <p><i>DIREKTE ANSCHLÜSSE von und nach:</i> Berlin, Halle/Leipzig, Breslau, Görlitz, Lübeck-Travemünde, Kopenhagen, Malmö, Gothenburg, Oslo, Kolmar, Stockholm, Prag, Wien, Dresden, München, Fürth/Nürnberg, Zürich, Basel; Danzig, Cottbus, Hirschberg, Neißa, Gleiwitz</p>						
16 ⁰⁵	↓	ab Hamburg	an	↑	10 ³⁵																																						
17 ⁰⁵	↓	an Bremerhaven . . .	ab		9 ⁵⁰																																						
17 ¹⁵	↓	ab "	an		9 ⁴⁰																																						
17 ⁴⁰	↓	an Wangerooge . . .	ab		9 ¹⁵																																						
17 ⁵⁰	↓	ab "	an		9 ⁰⁵																																						
18 ¹⁵	↓	an Norderney	ab		8 ⁴⁰																																						
<p style="text-align: center;">Wochenendflug Dortmund-Norderney</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">15⁰⁵</td> <td style="width: 15%;">↓</td> <td style="width: 15%;">ab Dortmund</td> <td style="width: 15%;">an</td> <td style="width: 15%;">↑</td> <td style="width: 15%;">12²⁵</td> </tr> <tr> <td>17⁰⁰</td> <td>↓</td> <td>an Borkum</td> <td>ab</td> <td></td> <td>10³⁰</td> </tr> <tr> <td>17¹⁵</td> <td>↓</td> <td>ab "</td> <td>an</td> <td></td> <td>10²⁰</td> </tr> <tr> <td>17³⁵</td> <td>↓</td> <td>an Norderney</td> <td>ab</td> <td></td> <td>10⁰⁰</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"><i>Dortmund-Norderney M.48.-</i></p>	15 ⁰⁵	↓	ab Dortmund	an	↑	12 ²⁵	17 ⁰⁰	↓	an Borkum	ab		10 ³⁰	17 ¹⁵	↓	ab "	an		10 ²⁰	17 ³⁵	↓	an Norderney	ab		10 ⁰⁰	<p style="text-align: center;">Besonders günstige Verbindung Frankfurt a. M.-Norderney</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">12³⁵</td> <td style="width: 15%;">↓</td> <td style="width: 15%;">ab Frankfurt</td> <td style="width: 15%;">an</td> <td style="width: 15%;">↑</td> <td style="width: 15%;">15⁰⁰</td> </tr> <tr> <td>14⁰⁰</td> <td>↓</td> <td>an Dortmund</td> <td>ab</td> <td></td> <td>13³⁵</td> </tr> <tr> <td>17³⁵</td> <td>↓</td> <td>an Norderney</td> <td>ab</td> <td></td> <td>10⁰⁰</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"><i>Frankfurt a.M.-Norderney M.84.-</i></p>	12 ³⁵	↓	ab Frankfurt	an	↑	15 ⁰⁰	14 ⁰⁰	↓	an Dortmund	ab		13 ³⁵	17 ³⁵	↓	an Norderney	ab		10 ⁰⁰
15 ⁰⁵	↓	ab Dortmund	an	↑	12 ²⁵																																						
17 ⁰⁰	↓	an Borkum	ab		10 ³⁰																																						
17 ¹⁵	↓	ab "	an		10 ²⁰																																						
17 ³⁵	↓	an Norderney	ab		10 ⁰⁰																																						
12 ³⁵	↓	ab Frankfurt	an	↑	15 ⁰⁰																																						
14 ⁰⁰	↓	an Dortmund	ab		13 ³⁵																																						
17 ³⁵	↓	an Norderney	ab		10 ⁰⁰																																						

Deutsche Lufthansa A.G.

Der Sommer-Flugebetrieb begann jeweils am 21.05. und endete am 31.08., er wurde mit mehrmotorigen Flugzeugen z.B. Messerschmidt M 23, Junkers JU 52, Focke-Wulf-Möwe, durchgeführt. Leider sind die Unterlagen der Luftpolizei, welche die Fluggäste registrierte, verloren gegangen. Es kann angenommen werden, daß von 1920 bis 1939 etwa 50.000 Fluggäste an- bzw. abflogen.

Trotz meisterhafter Tarnung konnte die Aufrüstung nicht verborgen bleiben. In relativ kurzer Zeit entstand die Mühlen-Kasernen-Anlage, an der Nordseite des Flughafens der Luftbahnhof (Haus Bergisch Land), ein stark frequentiertes Restaurant mit Büro für die zivile Flugleitung und die Luftpolizei, an der Weststrandstraße an Stelle des Eselstalles des bombensichere Gruppen-Kommando-Gebäude (Gruko) und gegenüber vom Kur-Hotel ein eleganter Wohnsitz für den ersten kinderreichen Kommandanten, Major Storch (Storchennest).

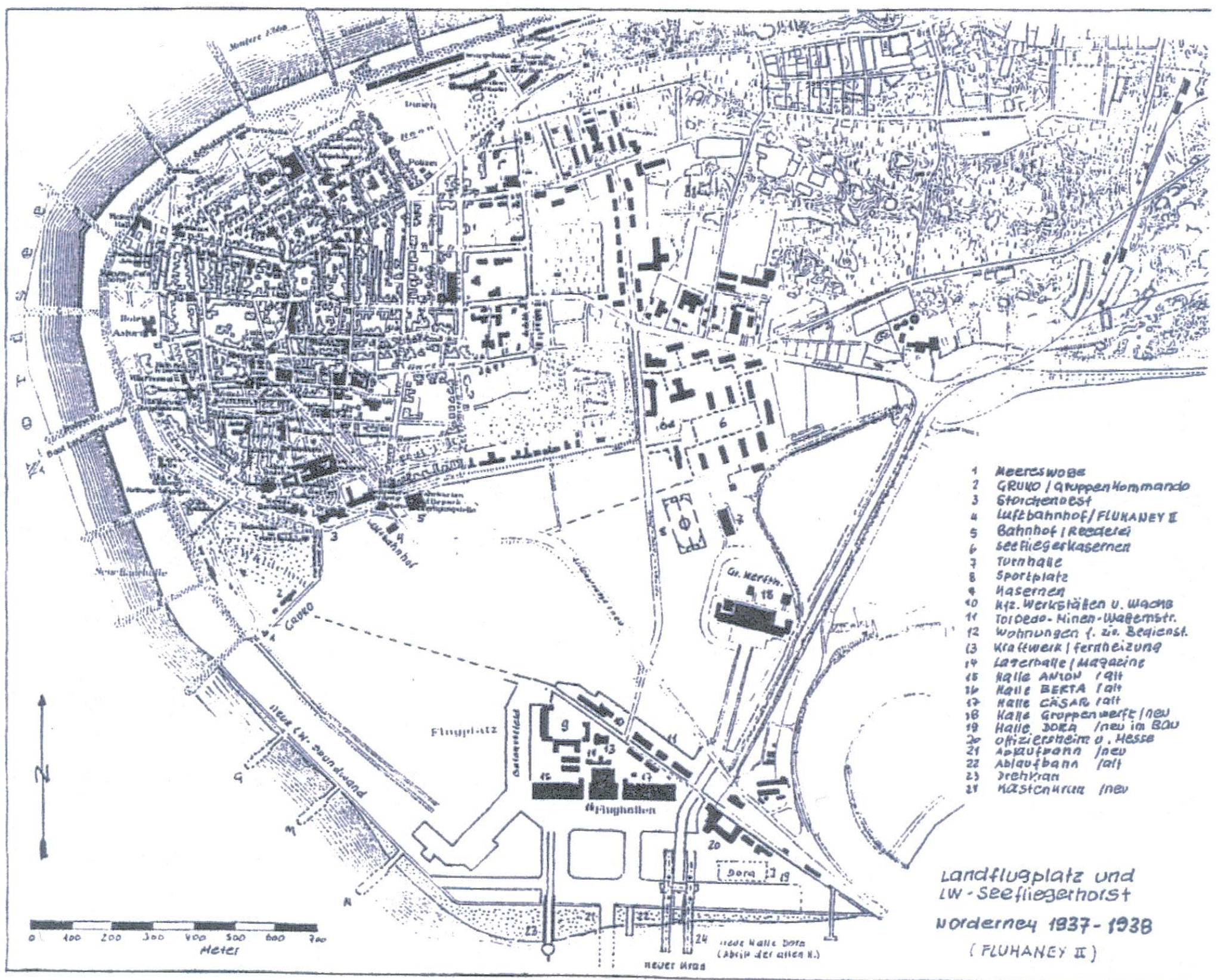
Im Block B (alter Horst) etablierte sich die Verwaltung mit mehreren Reichsangestellten. Die Luftdienst GmbH, änderte sich in Luftschlepp-Staffel. In der Messe erhielt die Wetterflugstelle ihr Domizil mit 3 Meteorologen, 2 Flugzeugführern, 2 Angestellten und 3 Flugzeugen. Täglich stieg ein Flugzeug um 5.00 und um 17.00 Uhr auf 5.000 m Höhe, der Meteorologe morste die Wetterdaten zur Flugwetter-Zentrale nach Hamburg.

Der ohrenbetäubende Lärm beim An- und Abflug über die Dächer und durch die auf dem Prüfstand einlaufenden Motoren wurde von den Gästen widerspruchslos in Kauf genommen. Der durch Schleifsporne stark beschädigte Flugplatz erhielt eine Überholung, das Schlickloch wurde aufgefüllt, der Rauchofen entfernt, eine Tankgrube für Flugbenzin in Platzmitte ohne Absprache mit dem Flugleiter eingebaut. Beim Anflug einer JU 52 der Lufthansa scherte das Fahrgestell ab, es entstand - abgesehen vom Flugausfall - erheblicher Sachschaden. Die Bauleitung erhielt Anweisung, mir alle Pläne vorzulegen, welche ich nach Durchsicht dem Kommandanten zur Genehmigung weiterreichte.

Bereits am 01.04.1934 wurde die Flugstation Norderney mit den Tarn-Organisationen des Deutschen Luft-Sport-Verbandes (DVL) und der Luftdienst-Schlepp-Staffel, dem Luftgau-Kommando Kiel unterstellt. Am 01.04.1935 entstand der See-Fliegerhorst Norderney.

Ich wurde am 01.07.1935 als Prüfleiter zur Seefliegerhorst-Kommandantur versetzt, mein Büro befand sich im Block A.

Bei einer Dienstbesprechung unterrichtete ich den Kommandanten, daß für die Spezialisten der Prüfgruppe kein ausreichender Wohnraum erhältlich war und mehrere Versetzungsgesuche eingereicht wurden, das traf auch für verheiratete Soldaten zu. Das Kommando unterrichtete den General der Seeflieger in Kiel, die Bauleitung erhielt Anweisung, Wohnungen zu erstellen.



Zunächst wurden die Dünen an der Richthofen-, Mühlen- und Benekestraße abgefahren und die untere Mühlenstraße zum Flugplatz gebaut. Die Wohnungen an der Richthofenstraße wurden Unter-Offizieren zugeteilt, an der Mühlenstraße wohnten Beamte und Offiziere, Stabs-Offiziere im Haus Frisia (BMI) an der Bülow-Allee. Das am Hafen befindliche Beamten-Erholungsheim wurde durch einen Anbau erweitert und konnte 36 Offiziere aufnehmen. Der für die Neubauten weggeschaffte Sand diente auch zur Auffüllung einer großen Senke, welche durch Verlängerung der Marine-Mauer bis zum Hafenkopf entstanden war. Hier befand sich auch die Einfüllstation für Flug-Benzin und Diesel, die Betriebsstoffe wurden durch ein Tankschiff der Luftwaffe angeliefert und in 3 unterirdische Tanks gefüllt.

In den folgenden Jahren wurden bis 1937 folgende Betriebe fertiggestellt:

Technisches Betriebsgebäude (Forschungsstelle)

Waffenmeisterei

Auto-Werkstatt mit Wachgelände

Torpedo-Werkstatt

Minen-Werkstatt

Technisches Lager

Rettungs- und Sicherheitslager (in Halle B)

außerhalb des Ortes der Schießstand am Karl-Rieger-Weg

der Dünensender und

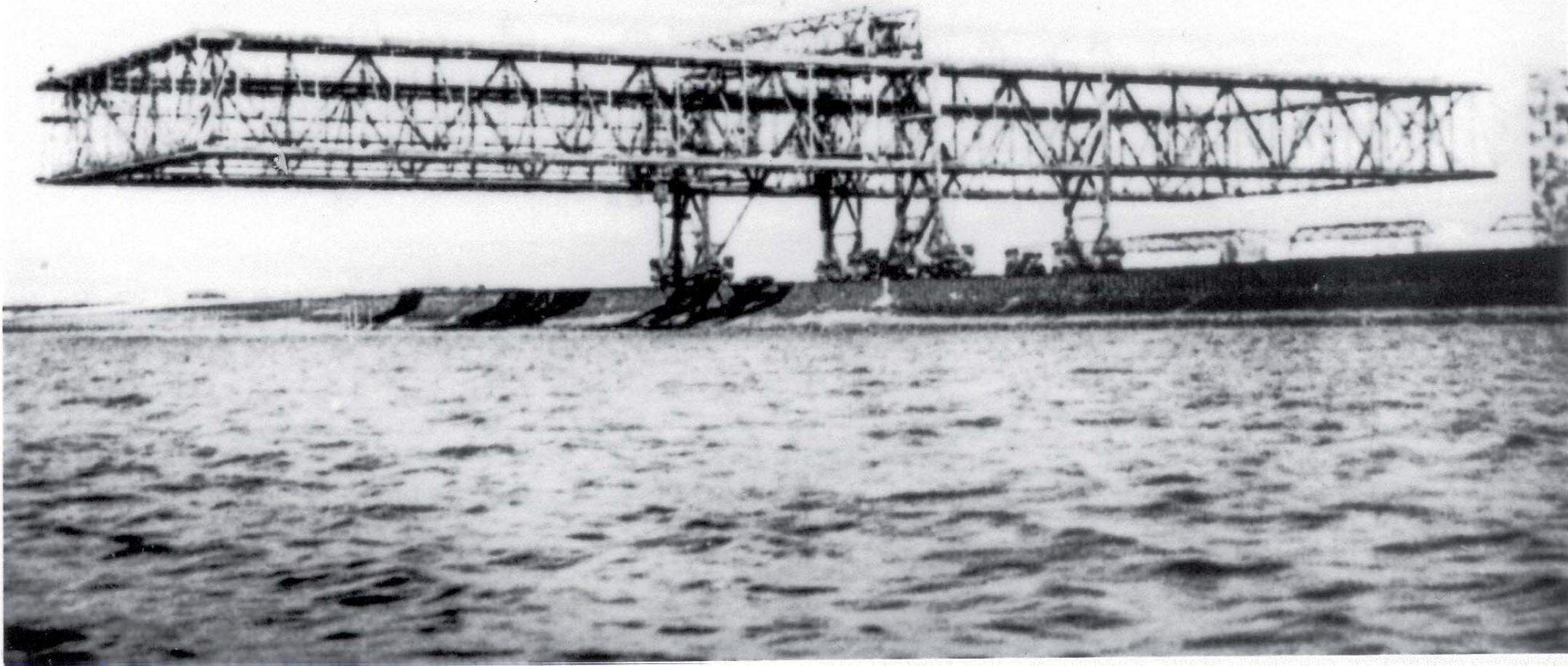
ein Munitionslager in den Rieselfeldern.

Auf dem Landflugplatz in der Nordwest-Ecke wurde das alte Wohngebäude (Café Meereswooge) als Badeanstalt für Soldaten umgebaut, am Hafen erhielten 3 Flugsicherungsboote einen Anlegeplatz und ein Bootshaus.

Vor der Halle C entstand ein Seeflugkran, der für Großflugboote konzipiert war und bis in das Fahrwasser reichte.



Der Kran-Führer
Ludwig Salberius
(wohnhaft in der Schulzenstr.38)
im Jahre 1942
mittags auf dem Weg zur Arbeit.
Auf dem linken Arm trägt er eine
blaue Armbinde mit den
Buchstaben LW (Luftwaffe-
Wehrmacht. Salberius war Zivil-
Angestellter auf dem Rorderneyer
Fliegerhorst.
Die Armbinde war gleichzeitig
sein Ausweis um so die Wache
passieren zu können und sich frei
auf dem Horstgelände bewegen zu
können.



Flugzeugkran Nr. 2 für Flugboote Do 15 (Wal), Do 18, Do 24

Größter Kran der Welt für Seeflugzeuge, Baujahr 1937

Die Halle D wurde 1937 fertiggestellt und mit der Fernaufklärer Staffel 2/106 belegt.

In der Südost-Ecke des ehemaligen Rennplatzes wurde auf 60 langen Pfählen die Flugzeugwerft errichtet, sie war die modernste im ganzen Nord- und Ostseebereich.

Zur Sicherung der Werft entstand der Fliegerdeich (Deichstraße), damit erhielten die bei der Mühle ausgesiedelten Kleingärtner neue Gärten, welche wegen der starken Schlickschicht 30 Jahre keinen Dünger benötigten. Somit waren praktisch alle Einheiten untergebracht, bis auf die Feuerwehr. Man konnte sich nicht entschließen, sie bei der Mühlen-Kaserne oder am Landflugplatz anzusiedeln, ihr Gebäude war ein provisorischer Schuppen, der 1990 abgebrochen und durch ein Wohnhaus ersetzt wurde.

Zur Einweihung der ersten Anbauten erschien im Frühsommer 1935 General Milch. Er hielt eine militärisch eingestimmte Rede, welche uns Zivilisten sehr betroffen machte.

Untergebracht waren bis Anfang 1937 folgende Verbände und Dienststellen:

Verwaltung im alten Horst Block C

Technische Leitung im Werft-Neubau

Kommandantur im Anbau Halle A

Nachschubwesen in der Werft und im technischen Lager

Gruppenkommando 106 im Gruko mit Büro

Die Staffeln hatten folgende Hallen zur Verfügung:

Staffel 1/106 (Nahaufklärer) HE 60 in Halle C

umgeschult 1938 auf HE 115 (Mehrzweck-Flugzeuge)

Staffel 2/106 (Fernaufklärer) DO 18 in Halle D

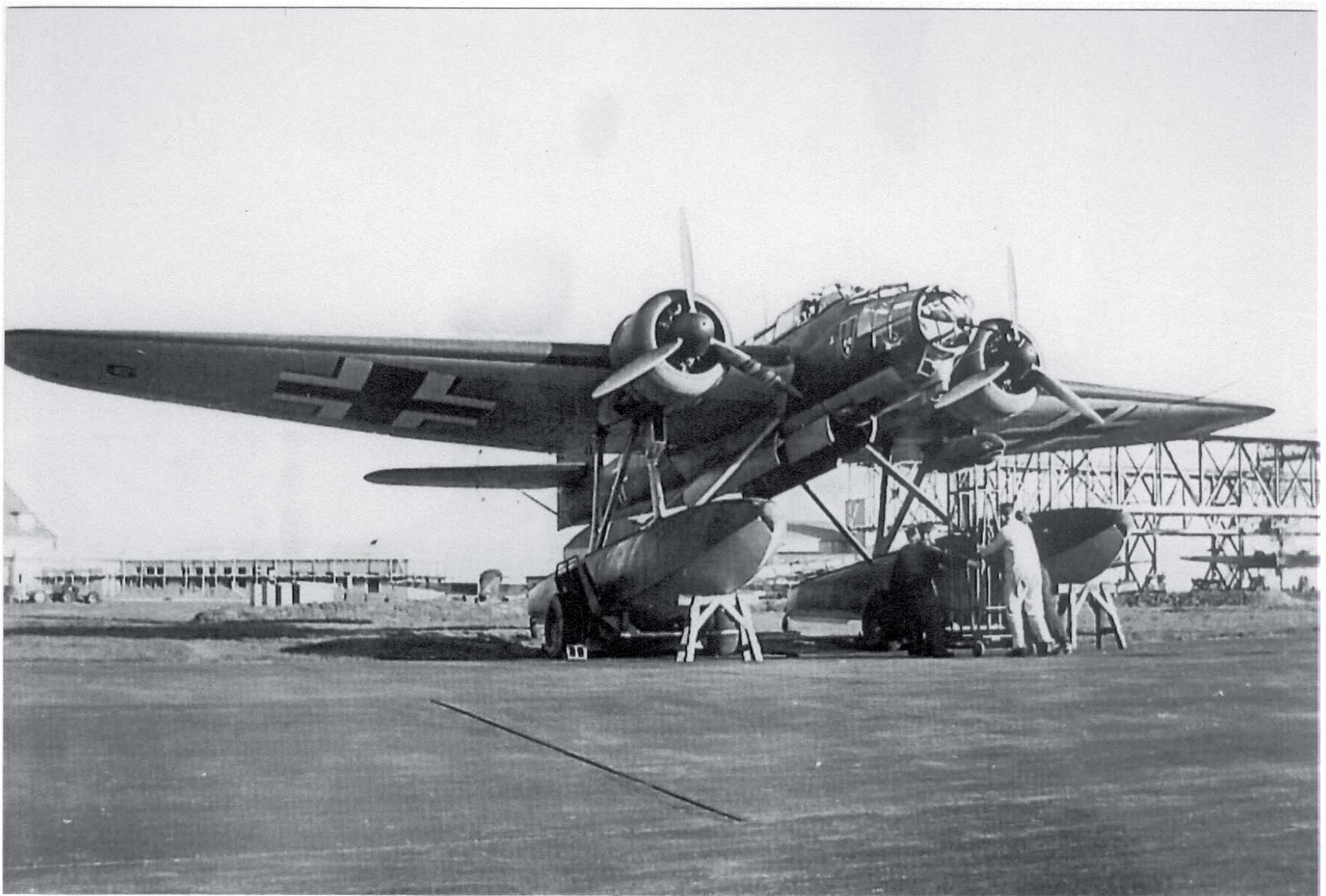
Staffel 3/106 (Mehrzweck-Flugzeuge) HE 59 in der Halle A

1940 auf HE 115 umgeschult

Schleppstaffel bis 1937 in Halle B

Wetterstaffel in Halle B

Seenotstaffel in Halle B ab 1939.



Heinkel-See-Flugzeugabfluggang He 115

Zivile Version, ohne Staffel-Kennzeichnung und Bewaffnung



D-AGUI und D-AHIK über dem Südstrand

Seenotflugzeug) Heinkel He 59

Bedingt durch den Mangel an erfahrenem Fachpersonal und durch mangelnde Erfahrung, waren mehrfach vermeidbare Unfälle und Flugzeugverluste zu verzeichnen, welche aber verschwiegen wurden. Bereits 1928 explodierte das Dural-Bad, ein Behälter, der mit flüssigem Kali-Salz (500 C) zum Glühen von Duralumin gefüllt war; Ursache: Mangelhafte Wartung.

Im Herbst des gleichen Jahres wurde ein fabrikneues Wasser-Flugzeug Junkers W 33 bei der Landung in der Dämmerung völlig zerstört. Die Besatzung (2 Mann) blieb unverletzt, der sehr beliebte Stationsleiter hatte die Landegeschwindigkeit unterschätzt und wurde entlassen.

Im Januar 1930, nach dem Eiswinter, fiel nach dem Start eine Passagiermaschinen Junkers F 13 der Lufthansa in Höhe des Leuchtturms ins Watt. Die Besatzung war mit unterkühltem Motor gestartet und blieb unverletzt, das Flugzeug war schrottreif.

Im Herbst des Jahres 1932 kehrte eine Junkers W 33 vom Nachtflug nicht zurück. Sie versank im Meer bei Langeoog, vermutlich wegen Vereisung, die Besatzung (3 Mann) verunglückte tödlich.

Im gleichen Jahr explodierten mehrere ungelüftete Benzintanks in der Schweißerei. Der Raum brannte aus, der Schweißer flog durch die Explosion mit der Werkstatttür in die Metallerei und blieb unverletzt.

Im Juli ging ein Heinkel Flugzeug HE 5 im Seegebiet nördlich von Norderney wegen Motorschaden verloren. Die Besatzung (2 Mann) wurde gerettet.

Ein Jahr später startete ein Flugzeug Heinkel HE 9 in Richtung Norddeich. Eine im Fahrwasser verankerte Spierentonne riß den linken Tragflügel ab, das Flugzeug wurde zum Ausschlachten verschickt, der Flugzeugführer zur Gesellschaft Condor im Feuerland versetzt.

Zur gleichen Zeit flog ein schwerer Schachtdeckel etwa 50 m weit über den Hallenanbau B und fiel vor die Füße unserer Tischler, welche auf den Arbeitsbeginn warteten. Ein Monteur hatte vor dem Eingang eine Zigarettenkippe auf den Deckel geworfen.

Bei einem Werftflug Anfang 1933 blockierte bei einem grundüberholten Doppeldecker F 25 Baujahr 1917 die Steuerung, durch einen vergessenen Igel (Nagelkissen). Der Tonnenleger barg den Schrotthaufen, der Flugzeugführer wurde gerettet.

Im Winter wurde ein auf dem Watt in Höhe des Leuchtturms verankertes Passagier-Flugzeug Dornier-Merkur bei einer Sturmflut am Südstrand völlig zerstört.

Ein schrecklicher Unfall ereignete sich 1934 mit einem Jagdflugzeug Typ Arade 66. Der Flugzeugführer raste nach beendeter Übung mit überhöhter Geschwindigkeit in die geöffnete Halle A. Der 2 m hohe und 125 m breite Torträger wurde verbogen, der 700 PS-Motor flog durch die rückwärtige Mauer. Der junge Offizier wollte seiner Braut imponieren, sie erlitt einen Schock und wurde besinnungslos ins Krankenhaus gebracht.

Die nicht aufgeklärten Unfälle wurden dem jeweiligen Betriebsleiter angelastet. Von 1933 bis 1936 wurden 2 technische Leiter entlassen, 2 auf untergeordnete Posten versetzt.

Im Sommer 1935 berichtete ich dem Ministerium mittels Erfahrungsbericht, daß die Sicherheit der hier stationierten Flugzeuge nicht gewährleistet sei. Hochqualifizierte Fachkräfte bewarben sich bei festländischen Firmen und Dienststellen, da für ihre Familien kein Wohnraum in Aussicht stand.

Eine Kommission aus Kiel ermittelte, daß mehrere Unfälle auf Weisung des technischen Leiters nicht gemeldet worden waren und erhebliche Mittel (ca. 200.000,--) zweckentfremdet ausgegeben worden sind. Der Technische Leiter wurde fristlos entlassen.

Meine Versetzung nach Kiel erfolgte am 15.10.1935. Am 01.07.1936 erfolgte meine Versetzung zum Fliegerhorst Hörnum. Die Werftarbeiter waren in einer Kaserne untergebracht, nach Feierabend standen nur drei Lokale zur Verfügung, der Kleinbahnhof, das Leuchtturm-Restaurant und der Malerturm. Auch hier erstellte ich einen Erfahrungsbericht, der vom Kommandanten unterzeichnet wurde. Alle insularen Bauleitungen erhielten Anweisung, unverzüglich Werftarbeiter-Wohnraum zu erstellen, auf Norderney entstand die Nordhelm-Siedlung mit den inzwischen denkmalgeschützten Häusern.

Die Umstellung auf neu entwickelte DO 18-Flugboote mit Kurssteuerung und unausgereiften Junkers-Dieselmotoren konnte dank meiner angeforderten Ingenieure und Prüfmeister in einem Jahr reibungslos durchgeführt werden, die Staffel wurde nach Norderney verlegt und meine Spezialisten mit mir zum 01.07.1938 zurückversetzt.

Ende Juli startete ich an einem fast windstillen Sommertag mit einer überholten DO 18 zu einem Abnahme-Flug. Flugzeug-Führer war der technische Offizier (TO) Oberleutnant Weber, Bordwart Oberfeldwebel Kraus. Das Flugzeug konnte nur nach einem Kreisstart von etwa 6 km Länge die erforderliche Abhebegeschwindigkeit erreichen. Nach der Landung fragte mich Oberleutnant Weber nach dem Auftrag der Forschungsstelle, welche sich im Küchentrakt der Strandvilla Wedel (Belvedere) etabliert hatte. Ich erzählte ihm, daß der Bau eines 100 m langen Dammes am Ende der Marine-Mauer zur Ablenkung der Strömung geplant sei und eine erhebliche Sandanlandung im nordwestlichen Bereich der Strandpromenade zu erwarten war. Der vom TO unterrichtete Staffelpapitän Hauptmann Freiherr von Hallesen informierte den Kommandeur, Oberstleutnant Roth, daß nach Fertigstellung des Seedammes K1 Start und Landung von DO 18 Flugbooten kaum möglich wären. Die brisante Angelegenheit wurde dem General der Seeflieger, Zander, in Kiel vorgetragen, dieser informierte den Generalstab.



Geplanter Düsenjäger-
Flugplatz
Startbahnlänge 5000 Meter
Breite 40 Meter

Luftwaffen -
Land- und Seefliegerhorst Norderney
1939 - 1945

M a ß s t a b



Hergestellt von der Forschungsstelle Norderney

Unterlagen:

Deutsche Grundkarte 1:5000

Karten des WSA Norden 1:2500

Uferlinie nach Luftbild 1960

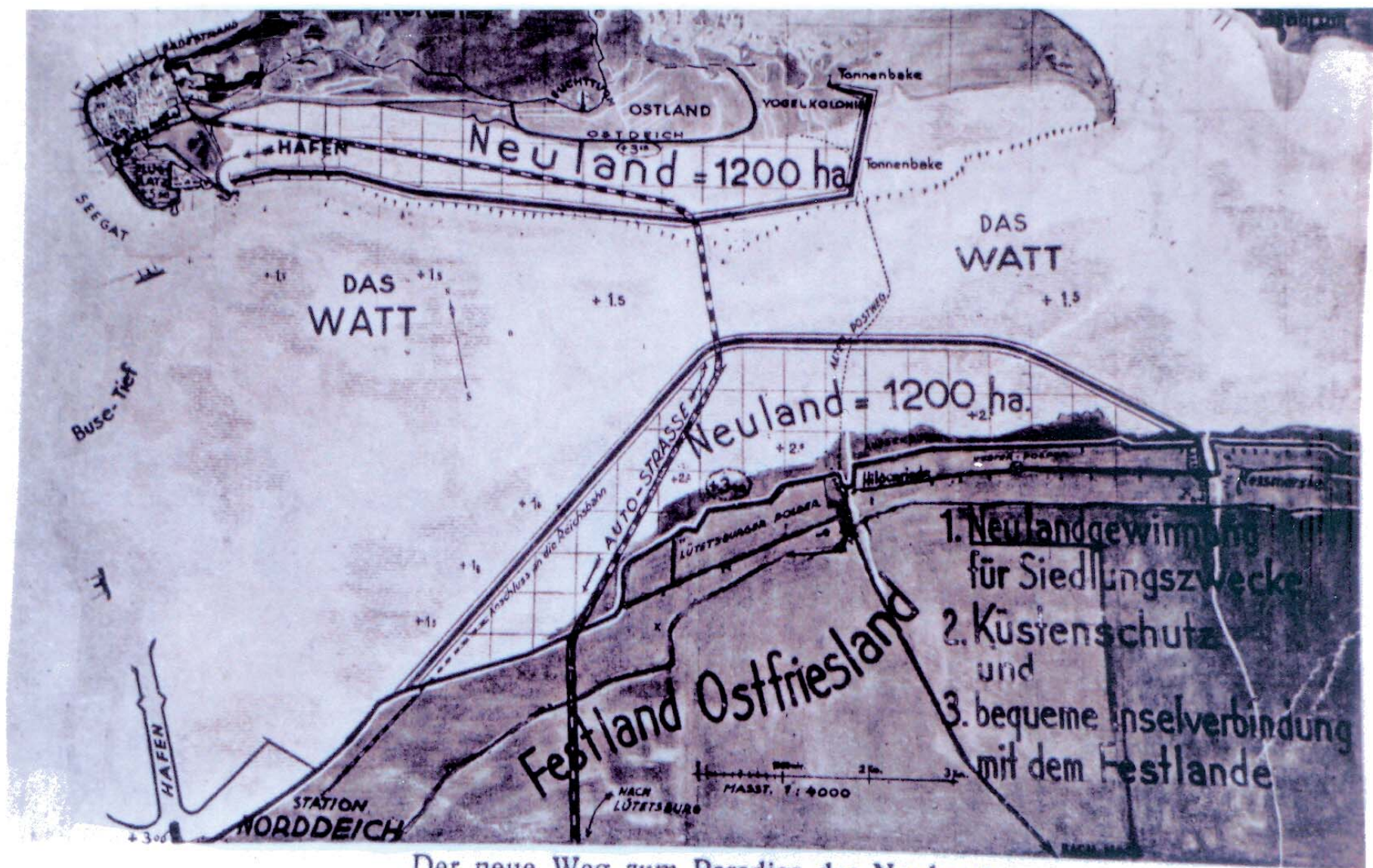
Am 08.08.1938 begann unter der Leitung von General Loib mit dem zuständigen Inspekteur unter größter Geheimhaltung eine mehrtägige Sitzung im Gruko, zu der auch der technische Leiter hinzugezogen wurde, welcher mich als seinen Stellvertreter fortlaufend informierte.

Beschlossen wurden folgende Maßnahmen:

Herstellung eines Flugplatzes für Düsenjäger Heinkel He 110 am Südstrand (Vogelschutzgebiet)

Bau eines Dammes in Höhe der Ostbarke zum Festland mit Durchlaß für die Watt-Schiffahrt.

(Die Marine plante einen Anschluß an ihre Marinebahn, die Luftwaffe verlangte einen Autodamm mit einer Autobahn bis nach Emden, der Bau wurde zurückgestellt und leider nicht durchgeführt.)



„Der neue Weg zum Paradies der Nordsee“

Festlanddamm mit Landgewinnung, geplant 1938

Im Watt war der Ausbau eines Ausweichhafens für U-Boote (heute Surfer-Hafen) vorgesehen, ferner eine ausreichende Vertiefung des Seegats (Dove-Tief) und Sicherung an beiden Seiten durch je eine Flak-Batterie.

Folgenreich war der Ausfall der Staffel 3/106. Bei einer Sonderprüfung der 12 HE 59 Flugzeuge wurden die BMW VI-Lizenz-Motoren beanstandet und ausgebaut, der Staffelkapitan informierte den Gruppenkommandeur.

Wegen der politischen Spannung war erhöhte Dienstbereitschaft angeordnet. Der Kommandeur unterrichtete den General der Seeflieger in Kiel, dieser ordnete die Verlegung einer Staffel von Pillau (Ostpreußen) nach Norderney an, sie landete am Spätabend. Das Bodenpersonal mit Ausrüstung fuhr nachts ohne Genehmigung der polnischen Regierung mit einem Sonderzug (Dringlichkeitsgrad SSD1) nach Norddeich und traf mit einem Sonderschiff am nächsten Morgen ein. Dieses Ereignis war vermutlich der Auslöser für den Überfall auf Polen, welches sich beharrlich weigerte, Militär-Transporte zuzulassen und den Bau einer Autobahn von Stettin nach Königsberg nicht genehmigte.

Polen unterrichtete das verbündete England. Es entsandte Major Mackintosh (mit Überfluggenehmigung über die ostfriesischen Inseln) nach Norderney.

Major Roth war vor seiner Versetzung Attaché in Tokio und hatte dort Major Mackintosh kennengelernt. Ich erhielt den Auftrag, das Flugzeug (Gipsy-Moth) auf eingebaute Bordkameras zu untersuchen, im Führersitz befand sich lediglich eine Öffnung im Boden, sie wurde durch den Segelmeister verschlossen.

Beiläufig erzählte ich meinem Bruder, der als Bauleiter der Batterie Busetief bei der Festungsbaudienststelle tätig war, über den geplanten Besuch des Attachés, der vornehmlich die Aufgabe hatte, militärische Anlagen zu erspähen. Der Dienststellenleiter, Stabsingenieur Herold, ließ für alle Geschützstellungen Lafetten aus Sperrholz bauen; diese erhielten die abgesägten Fahnenmasten der Marine und Luftwaffe als getarnte Geschützrohre.

Nach mehreren Wochen erhielt Oberst Roth von seinem Berufskollegen aus England ausgezeichnete Fotos von allen wichtigen Anlagen und Kasernen auf den ostfriesischen Inseln, aufgenommen Außenbords mit einer Leica. Es kann angenommen werden, daß aus diesem Grunde keine Insel

(außer Wangerooge) im zweiten Weltkrieg bombardiert wurde.

Fertiggestellt wurde im Frühjahr 1938 das langersehnte Öllager, ein Holzschuppen und ein Luftschutzbunker an der Werftstraße. Problematisch war die Entsorgung des Altöls, es gab keine Regenerieranstalt, mehrfach wurde die Rückgabe von Leihfässern angemahnt und die Leihgebühren vom Rechnungsprüfer beanstandet. Die Lösung: Kapitän Eilts vom Flugsicherungsschiff bot den Fischern im Hafen das hochwertige Öl an. Für einen Eimer Castrol oder Aero-Shell erhielt unser Gärtner und Batterie-Pfleger einen Eimer Schollen, die Tischler bauten an der Werft-Seite einen Räucherofen, der Werfleiter verteilte Räucherware zum Frühstück an die Werftarbeiter.

Kostenlos erhielten auch die Maler, welche mit der Spritzpistole für ein Flugzeug 150 kg Nitro-Lack versprühten, einen Liter Vollmilch, ich konnte ihren Wunsch, Milch gegen Bier zu tauschen,

nicht erfüllen. Alkoholgetränke waren während der Arbeitszeit verboten, das Rauchen war nur in den Toilettenräumen erlaubt.

Im Juli erhielt die Staffel 1/106 fabrikneue Seeflugzeuge Typ Heinkel HE 115, ein Zweischwimmer-Flugzeug mit 2 BMW-Einspritzmotoren von je 750 PS.

Die Einspritzmotoren zeigten erhebliche Kinderkrankheiten, täglich erteilte ich den Prüfern und Meistern Unterricht in Motorenkunde. Die Hilfsprüfer erhielten Hausaufgaben über den Ölkreislauf und Aggregate zu berichten. Ich lud auch die Oberwerkmeister der Staffel zum Unterricht ein, der Kommandeur erhielt Kenntnis und mir wurde der Auftrag erteilt, die Staffel-Offiziere in der Mittagsstunde einzuweisen; diese Aufgabe übernahm der Technische Leiter.

Als ich am nächsten Tag vom Mittagstisch zurückkehrte, rasten die Offiziere aus der Werfthalle; Herr Ruppel hatte versehentlich die Schalter für beide Ablaßventile gedrückt, 4.500 Liter Bleibenzin überschwemmten des Hallenfußboden. Ich ließ die Werft durch unseren Werkmeister absperren, alle verfügbaren Besen an das anwesende Personal verteilen und das Benzin in die Gullis schieben. Eine Explosion konnte vermieden werden.

Malermeister Maier, Marienstraße 12, hatte mich vorher mehrfach gefragt, ob es nicht möglich wäre, daß morgendliche Froschkonzert, welches seine Gäste störte, zu unterbinden. Da die Abwasserrohre in den umlaufenden Graben mündeten, ging sein Wunsch nun in Erfüllung; nur seine Frage blieb offen: Wie haben sie das angestellt? - Fertiggestellt wurde der Motoren-Prüfstand für 2 Flugmotoren nördlich der Werft, das sogenannte Tannenberg-Denkmal.

Die Lärmbelastung im Ort war kaum vernehmbar, der Einlauf von Flugmotoren konnte bei Bedarf auch nachts durchgeführt werden. Ferner entstand auch ein tonnenförmiger Luftschutzbunker für das Werftpersonal und ein Holzschuppen. Auf der Werft wurde der Flakturm eingerichtet und neben der Batteriestation am Blumengarten. Prachtvolle Sträuße wurden an Geburtstagen verteilt. Der Landflugplatz blieb ein Pachtobjekt der Fluhaney, die Landflugzeuge der Wetterstaffel und der Staffeln trugen zivile Kennzeichen, der zivile Charakter blieb bis 1940 gewährleistet.

Sehr beliebt war das Flughafen-Restaurant „Luftbahnhof“, mit dem vorgelagerten Freigelände. Eine Besichtigung der Flugzeughallen mit den Wasserflugzeugen wurde nur ausländischen Delegationen und den Mitgliedern der Korrosionstagung - welche in zweijährigem Abstand stattfand, gestattet.

Da ich ausreichende Sprachkenntnisse hatte, führte ich Chilenen und Norweger durch die Halle A, wo auch zivile Flugzeuge geparkt waren. Die Norweger interessierten sich besonders für das Seeflugzeug

HE 115, nach Genehmigung des Ministeriums bestellten sie bei der Firma Heinkel 6 Flugzeuge, die auch nach Norwegen ausgeliefert worden sind.

Als ich im Sommer 1941 auf dem norwegischen Fliegerhorst Flatoe Seenotflugzeuge HE 59 instandsetzen ließ, bombardierten die Norweger mit ihren HE 115, welche mit Hakenkreuz und Kennzeichen der Staffel 1/106 beschriftet waren, die Insel. Sie trafen nur die Öltanks. Der Fjord verschwand unter einer großen Rauchwolke, die Flugzeuge hatten keine Zielgeräte und konnten keinen Treffer erzielen.

Die Chilenen kauften 30 Fieseler-Kurzstart-Flugzeuge, welche für den Flugzeugträger Zeppelin bestimmt waren, seine Fertigstellung wurde wegen Materialmangel zurückgestellt.

Dank des zivilen Flughafens wurden mehrfach geheime Maßnahmen durchgeführt, z.B. die Tarnung von

GO-145 Übungsflugzeugen der Polizeistaffeln mit Besenstielen anlässlich der Saar-Besetzung, da keine Maschinen-Gewehre zur Verfügung standen. Unser Bestand wurde durch eine Lieferung von 100 Stielen aus einer Fabrik bei Schwäbisch-Hall über den dortigen Fliegerhorst nach hier arrangiert, eine Junkers W 34 holte das Material ab. Bei einem Prüfleiter-Lehrgang fragte mich der Prüfleiter, ob man die Stiele zum Verjagen von Seehunden verwenden würde, ich ließ ihn in dem Glauben.

Vor dem Anschluß von Österreich erhielten mehrere JU 52 der Lufthansa einen Tarnanstrich, vor der Besetzung der Tschechei wurden die JU 52 als Sanitätsflugzeuge umgerüstet.

Versetzt wurde vom Generalstab der Luftwaffe Hauptmann Smid, mit der Aufgabe, das Flugzeugmuster HE 115 im Gruko (Eselstall) mit dem Prüfleiter die Beladung mit Bomben, Minen oder Torpedos die Eindringtiefe, d.h. die Reichweite in Richtung England zu ermitteln, die Seefestigkeit zu erproben und Ausweichhäfen festzulegen. Zur Geheimhaltung sollte die Unterhaltung in der plattdeutschen Sprache erfolgen. Meine Aufgabe war nach einem Monat beendet.

Ich hatte weiterhin das technische Lager, die Rettungsgeräte-Abteilung, Tarnanlagen und die Prüfgruppe zu leiten.

Von 16 Planstellen für Ingenieure und technische Beamte konnten bis zum Kriegsausbruch nur 6 Stellen besetzt werden.

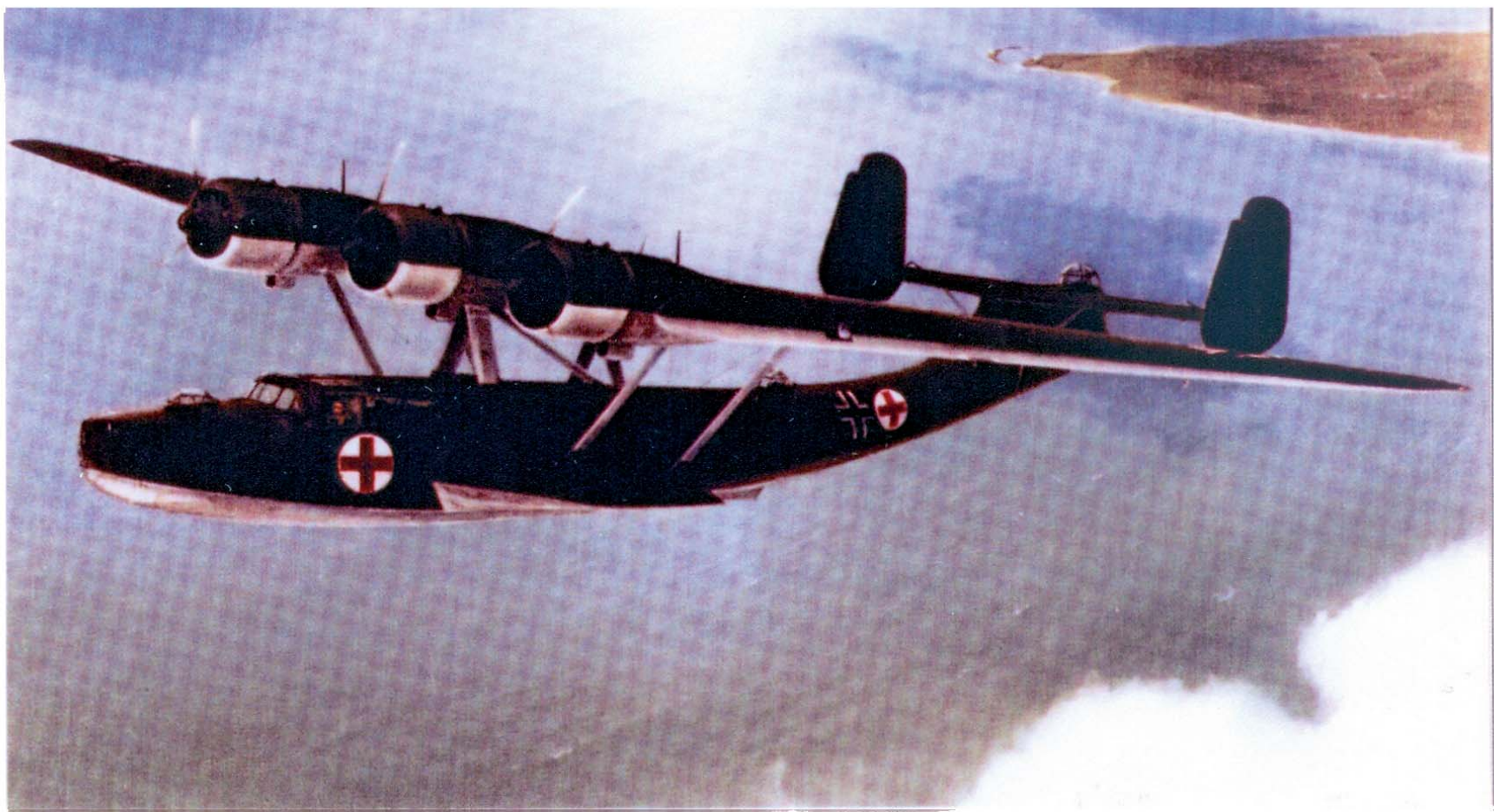
Auch zum Geldtransport für die Lohn-Empfänger (von der Bank zur Zahlmeisterei) wurde ich mit einem Inspektor eingesetzt. Es waren immerhin 45.000 Reichsmark, heute 9 Millionen, welche monatlich ausgezahlt wurden.

In den folgenden Monaten wurde die Schulung mit den neuen Flugzeugen forciert. Die Werft entwickelte Wechseltriebwerke auf fahrbaren Ständern, ein Triebwerkswechsel konnte mit 3 eingeübten Mechanikern in 20 Minuten erfolgen. Die Tragflügel der Doppeldecker HE 51 wurden mehrfach durch Wellenschlag bzw. beim Aussetzen vom alten Kran (Storchschnabel) beschädigt

und durch Ersatzflügel aus dem Kriegsvorrat ergänzt; eine Kontrolle der vorgesetzten Dienststelle brachte mir eine Rüge ein.

Im Frühjahr 1939 erhielt die technische Leitung die Anweisung alle Flugzeuge auf 0 Stunden zu bringen; d.h. Maschinen und Motoren, welche nach festgelegten Flugstunden bzw. im Abstand von 2 Jahren zur Überholung anstanden, vorzeitig zu überholen. Diese Aufgabe konnte bis Mitte Juli 1939 erledigt und der Urlaub angetreten werden. Anfang August brachte eine JU 52 den Reichsaußenminister von Ribbentrop zur Insel; er wohnte mit dem Reichsminister Rust im Kurhotel. Sein Flugzeug wurde nördlich der Halle A auf dem Rollfeld abgestellt und von 2 Soldaten bewacht.

Am 8. August gegen 5 Uhr erhielt ich einen Anruf vom Adjutanten mit der Weisung, umgehend die Maschine flugklar zu machen und mich zum Mitflug bereit zu halten. Der Pkw des Kommandeurs brachte mich zum Flugzeug, hier wies ich mich aus, kontrollierte Benzin, Ölstand und überprüfte die Steuerung. Plötzlich erschien eine Offizier im Führersitz und brüllte mich an, was ich dort zu suchen hätte. Ich wies mich aus, es war der Flugingenieur Etzold, ein Namensvetter. Gegen 8.00 Uhr startete die Maschine nach Moskau, dort unterzeichneten Molotov und von Ribbentrop den Stalinpakt.



Seenot-Flugboot Dornier DO 24 - ab 1941 - 1945

Am 15.08.1939 verlegte die im Juni aufgestellte Seenotstaffel 1 mit drei Sanitätsflugzeugen HE 59 von Zwischenahn nach Norderney. Es waren Schulflugzeuge aus Püttnitz (Mecklenburg) mit mangelhaften Motoren. Ich erhielt die Aufgabe, beratend tätig zu sein. Zunächst wurden Motoren

überholt, verstärkte Schwimmer angefordert, eine Leiter vom Rumpf zum Schwimmer eingebaut, Festmacherleinen an dem Schwimmer befestigt und abwerfbare Schlauchboote vom großen Kran abgeworfen. Die Ventile versagten häufig, das Boot platzte und blies nicht auf, das Paket wurde von den Jollen geborgen.

Nachts diente das Wellenbad zur Erprobung von Schutzanzügen, eine gefährliche Angelegenheit, da sich die Anzüge voll Wasser saugten und die Personen ertrinken konnten. Nur durch Rettungsschwimmer und Schnellablaß-Ventil konnte das Personal gerettet werden.

Erprobungsleiter Fliegerhauptingenieur Schumann vom Luftfahrtministerium.

Als die Beanstandungen behoben, neues Gerät und Fliegerbekleidung entwickelt und eingeführt war, begann am 01.09.1939 mit dem Überfall auf Polen der 2. Weltkrieg, der die Welt veränderte und für die Flugstation Norderney das Ende brachte.

Verfasser:

Diplom-Ingenieur Karl Etzold, Flieger-Haupt-Ingenieur a.D., 26548 Norderney

Fotomaterial: Stadtarchiv

Nachdruck auch auszugsweise nur mit Genehmigung des Verfassers gestattet.



Oktober 1936 große Sturmflut auf Norderney. Der Hafen stand ganz unter Wasser. Bei dieser Gelegenheit wurden die neuen Schutzanzüge der Piloten für den Ernstfall in der Nordsee, getestet.