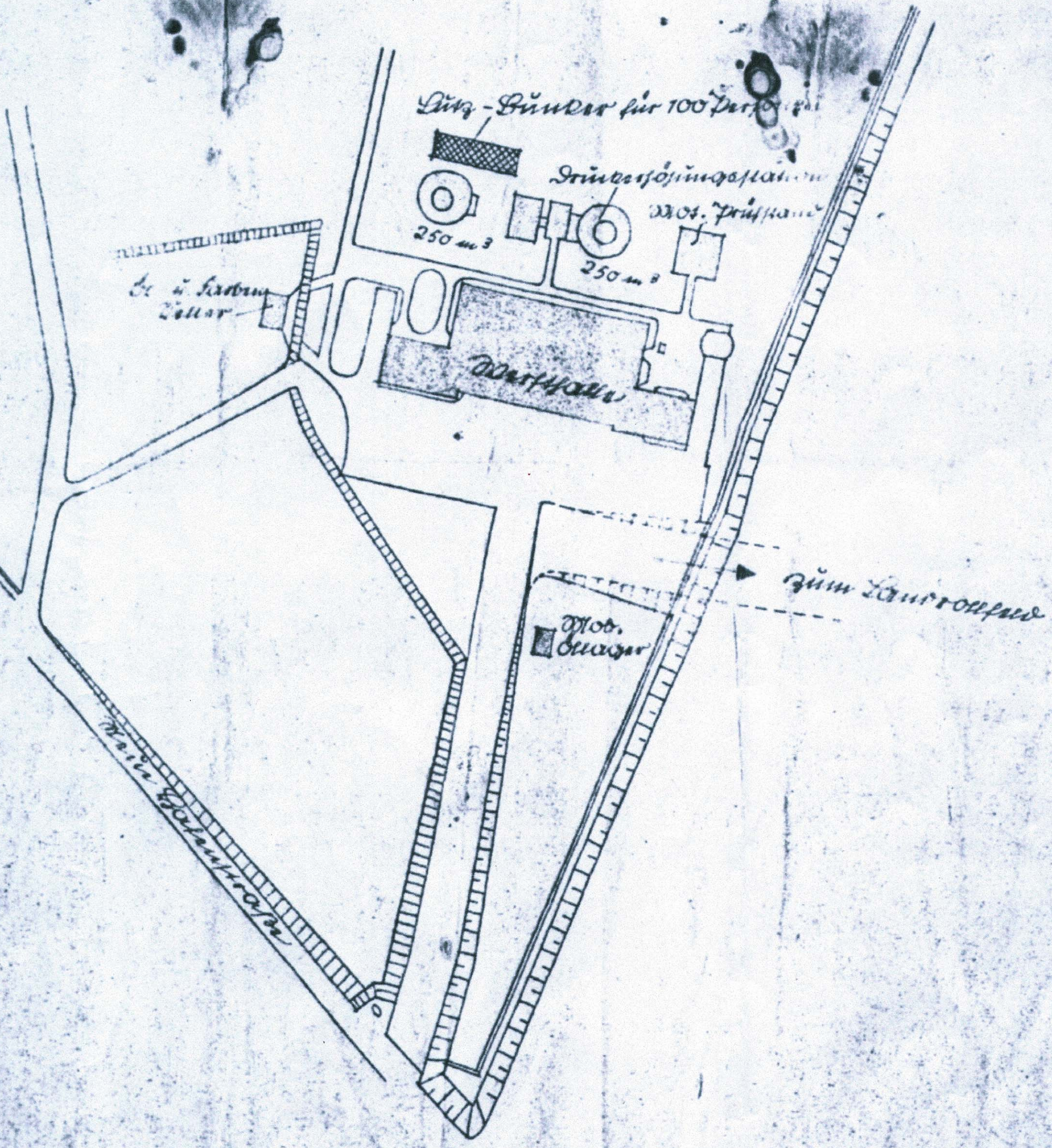
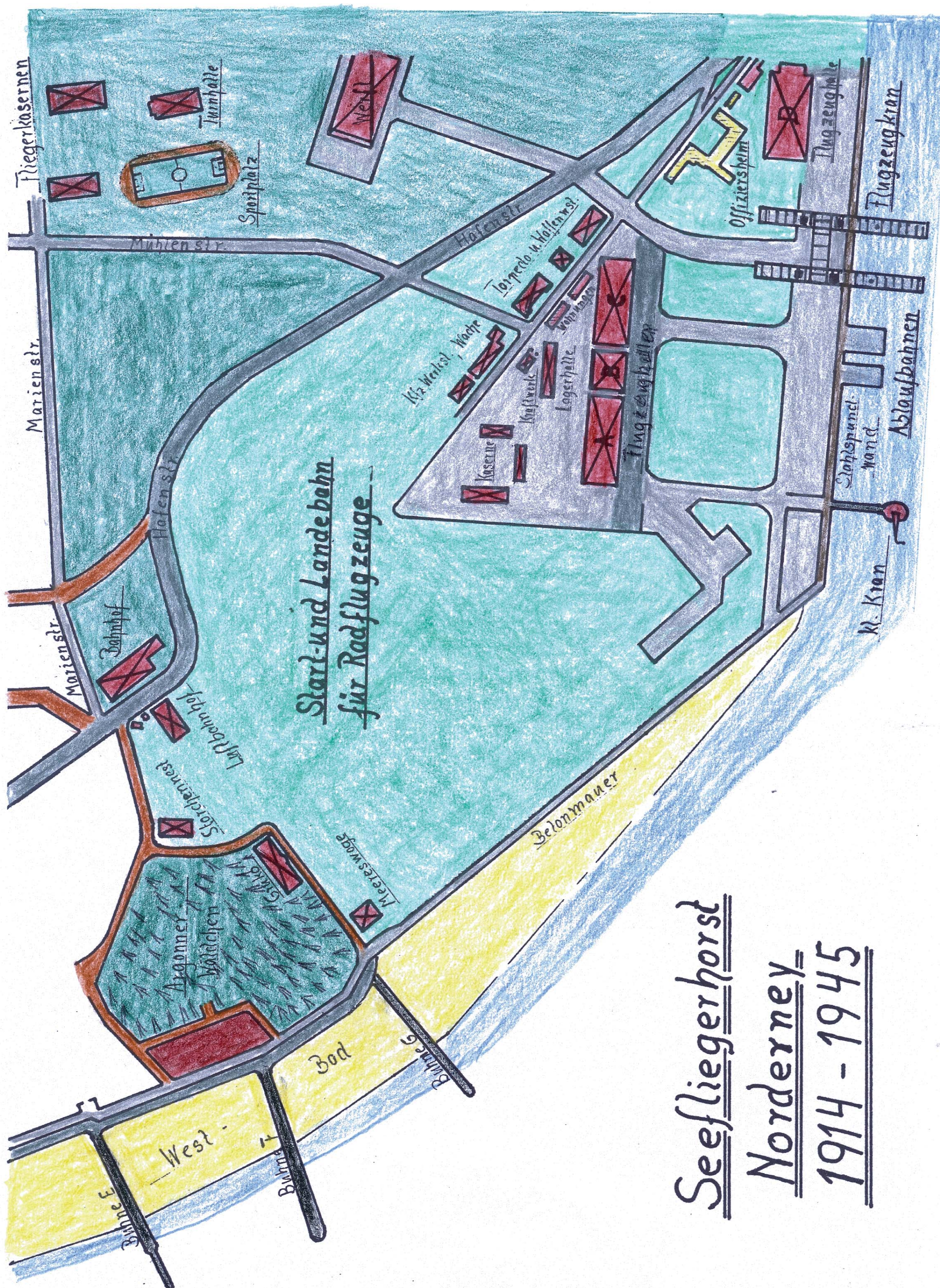


Lage-Planskizze der See-Fliegerhorst-Werfthalle 1936

LUTZ-BUNKER BEI DER WERFTHALLE
LAGEPLANSKIZZE M. 1





Seefliegerhorst
Norderney
1914 - 1945

**Großer Maiumzug am 1. Mai 1933
 aller Werktätigen auf Norderney
 Hier die: "N.S.B.O. Zelle Flugstation"**



Mitarbeiter der Flugstation „Lufthansa“ vormals „Happag Lloyd“ beim Maiumzug hier auf der Kaiserstr. Bekannt sind im Jahre 2007 noch: (1) Adalbert Meyer, (2) Karl Etzold, (3) Wessel (Puter) Wessels. Beachte auch links die Litfaßsäule mit den noch aufgeklebten Wahlplakaten vom 07. März 1933



Die Zelle Flugstation hat sich vor dem Lokal von Fedor Jänsch in der Luisenstr.17 für den Mai-Umzug formiert und marschierte zur Kaiserstr. Am späten Nachmittag hat die Zelle Flugstation hier den Mai-Feiertag gefeiert. Jede Organisation hatte ihr eigenes Lokal auf Norderney, wo der Maifeiertag gefeiert wurde. Fedor Jänsch hat noch „Schwarz-Weiß-Rot“ geflaggt. Auch am Wasserflugzeug hängt die Schwarz-Weiß-Rote Fahne neben der neuen Haken-Kreuz-Fahne. Bekannt sind im Jahre 2007 noch: (1) Adalbert Meyer, (2) Fedor Jänsch, (3) Karl Etzold, (4) Wessel (Puter) Wessels, (4) Carl Ihnken.

**Erläuterung zur N.S.B.O.
Bei Bedarf herausnehmen**

Fa. Bonno Eberhardt

Von: info@festungnorderney.de
Gesendet: Mittwoch, 11. Juli 2007 15:52
An: Fa. Bonno Eberhardt
Betreff: Re: Seeflugstation

Fa. Bonno Eberhardt schrieb:

Moin Berni,
Kannst du mir mitteilen was N.S.B.O. bedeutet ?
Am 1. Mai 1933 haben die Mitarbeiter der Lufthansa ein Schild mit der Aufschrift N.S.B.O. darunter Zelle Flugstation. getragen.
Der Träger ist Adalbert Meyer. Auf dem Schild hatten sie noch ein Wasserflugzeug gebaut.

Gruß Bonno

Hallo Bonno,

das war ein gewerkschaftlicher Zusammenschluss der NS-Linken (**Nationalsozialistische Betriebszellenorganisation**, kurz **NSBO**). Siehe auch den Artikel von www.shoa.de :
Berni

Deutsche Arbeitsfront - DAF



Geschrieben von Hans-Ulrich Thammers

Die Nationalsozialisten hatten überraschend schnell die politischen und sozialen Organisationen der Arbeiterbewegung am 1. und 2. Mai 1933 in der für die nationalsozialistische Gleichschaltungstechnik charakteristischen Doppelstrategie eines betäubenden Massenfestes und einer anschließenden Gewaltaktion zerschlagen. Die Gründung einer nationalsozialistischen Massenorganisation, die an die Stelle der gewerkschaftlichen Organisation der Arbeiterschaft treten und diese kontrollieren sollte, zeigte dementsprechend alle Merkmale der Improvisation und eines internen Machtkompromisses. Der Auftrag der neuen Organisation war rasch bestimmt: Sie sollte die Arbeiter durch eine Politik von Zuckerbrot und Peitsche gewinnen und kontrollieren. Die Deutsche Arbeitsfront (DAF), die am 10. Mai 1933 unter der Schirmherrschaft von Adolf Hitler gegründet und durch den bisherigen Reichsorganisationsleiter der NSDAP Robert Ley geführt wurde, erwuchs zwar bald zu einer gigantischen bürokratischen Konstruktion und wurde innerhalb des Regimes zu einem beträchtlichen Machtfaktor. Die Definition der sozial- und tarifpolitischen Kompetenzen der Massenorganisation blieb jedoch lange ebenso ungeklärt wie die Ausbildung arbeits- und sozialpolitischer Konzepte. Als Ziel seiner Massenorganisation verkündete Ley sehr vage die „Bildung einer wirklichen Volks- und Leistungsgemeinschaft, die dem Klassenkampfgedanken abgeschworen hat“. Ein „absolutes Chaos von Gedanken“, so gestand Ley später, sei ihm bei der Gründung der DAF begegnet. Er umschrieb damit einerseits die Verworrenheit der ständischen Gesellschaftsmodelle, die in den Jahren 1933/34 von Parteiaktivisten aus dem Arsenal der Propagandaformeln hervorgeholt wurden, andererseits aber auch die heftigen Auseinandersetzungen zwischen NSDAP, Reichsministerium und wirtschaftlichen Interessenvertretern über die Aufgaben der Arbeitsfront. Zunächst schien es, als könnten sich die versprengten Reste der NS-Linken, die sich in der nationalsozialistischen Gewerkschaftsbewegung, der Nationalsozialistischen Betriebszellenorganisation (NSBO), zusammengefunden hatten, mit ihrem Traum einer nationalsozialistisch geführten Einheitsgewerkschaft durchsetzen.

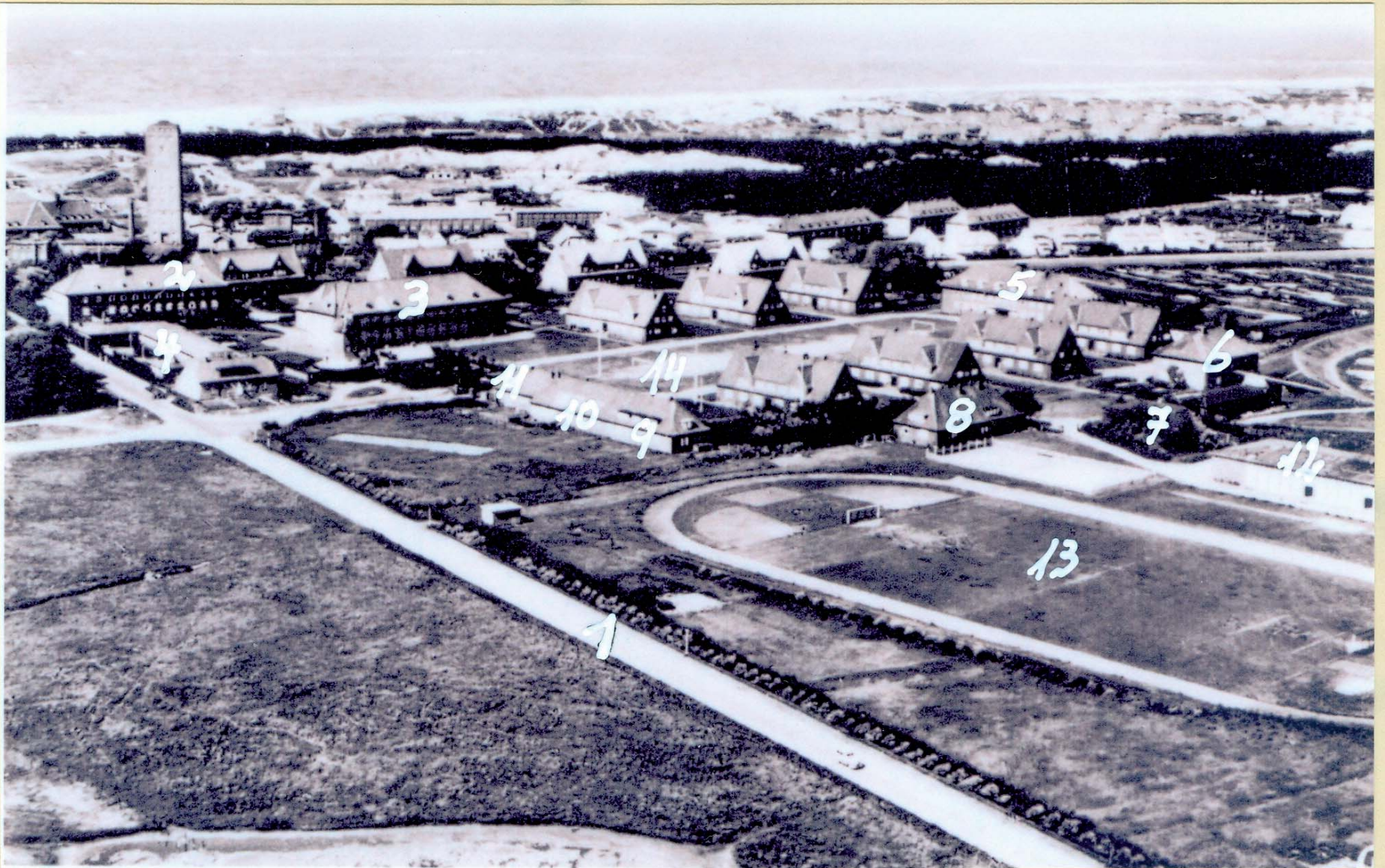
Die DAF wurde mit ihren zwei „Säulen“, Arbeitern und Angestellten, als ständische Einrichtung aufgebaut. Später sollten als dritte und vierte Säule noch industrielle Unternehmer sowie der gewerbliche und handwerkliche Mittelstand hinzukommen. Die NSBO-Männer, die nach dem 2.

Mai 1933 die provisorische Leitung der ehemaligen Gewerkschaftseinrichtungen übernommen hatten, versuchten über ihre formale Zuständigkeit hinaus Informationen über Löhne, Arbeitsplatzkapazitäten und Beschäftigtenzahlen zu bekommen, um arbeits- und tarifpolitische Ansprüche zu formulieren.

Daraufhin kam es bald zu Klagen der Unternehmer über den antikapitalistischen Radikalismus einzelner NSBO- und DAF-Obmänner. Ihnen wurde vorgeworfen, sie beharrten auf der Fortführung kollektiver Tarifverträge und hätten auch mit Gewaltmaßnahmen gedroht. Seit dem Sommer 1933 bemühte sich das Regime daraufhin schrittweise um eine „Entgewerkschaftlichung“ der DAF: Im Juni 1933 wurden sogenannte „Treuhand der Arbeit“ eingesetzt, die der Dienstaufsicht des Reichsarbeitsministeriums unterstanden. Sie sollten sowohl über die Tarifordnungen und über Betriebsordnungen entscheiden als auch in Streitfällen schlichten. Die Treuhänder kamen in der Regel aus der privatwirtschaftlichen und staatlichen Arbeits- und Wirtschaftsverwaltung bzw. aus den Industrie- und Handelskammern. Die nationalsozialistische Propaganda feierte diese Einrichtung als „Überwindung des Klassenkampfes“. Jedoch gaben allein schon die Herkunft, aber auch die dienstliche Stellung der Treuhänder die Garantie dafür, daß sie meistens den Interessen der Unternehmer bzw. der staatlichen Arbeitsverwaltung näherstanden als denen der Arbeiterschaft.

Im November 1933 mußte Ley sich endgültig der Zählung der DAF fügen und in einen wohltonenden „Aufruf an alle schaffenden Deutschen“ einwilligen, der außerdem von Reichsarbeitsminister Seldte, Reichswirtschaftsminister Kurt Schmitt (1886–1950) sowie dem Parteibeauftragten für Wirtschaftsfragen Wilhelm Keppler (1882–1960) unterzeichnet wurde. Damit wurden endgültig alle Hoffnungen auf eine berufsständische oder gewerkschaftliche Interessenvertretung bzw. Kompetenzen in der Arbeits- und Sozialpolitik durch die DAF begraben. Statt dessen wurde sie auf die Erziehungs- und Betreuungsfunktion verwiesen, und es war kein Zufall, daß die NS-Freizeitorganisation „Kraft durch Freude“ (KdF) als Unterorganisation der DAF beinahe zur selben Zeit, nämlich am 27. November 1933 gegründet wurde. Damit sollte von dem gesellschaftspolitischen Kompetenzverlust abgelenkt und mit einer umfassenden Betreuung der Arbeiter im Alltag bis in die Freizeit hinein ein neues attraktives und populäres Betätigungsfeld eröffnet werden. Die verschiedenen Ämter der KdF-Organisation boten ein vielfältiges Programm, das Theateraufführungen ebenso umfaßte wie Weiterbildungskurse, Sportveranstaltungen und vor allem die sehr beliebten Wanderfahrten und Fernreisen. Damit knüpften die Freizeitorganisatoren der KdF nicht nur an die Tradition der Arbeiterbildungsvereine an, sondern nutzten und verstärkten auch die kulturellen Bedürfnisse einer modernen Massenzivilisation.

Aufnahme des gesamten Flieger-Horst Kasernengelände Von 1935 bis 1945 (Heute im Jahre 2008 Wohngebiet der WGR.)

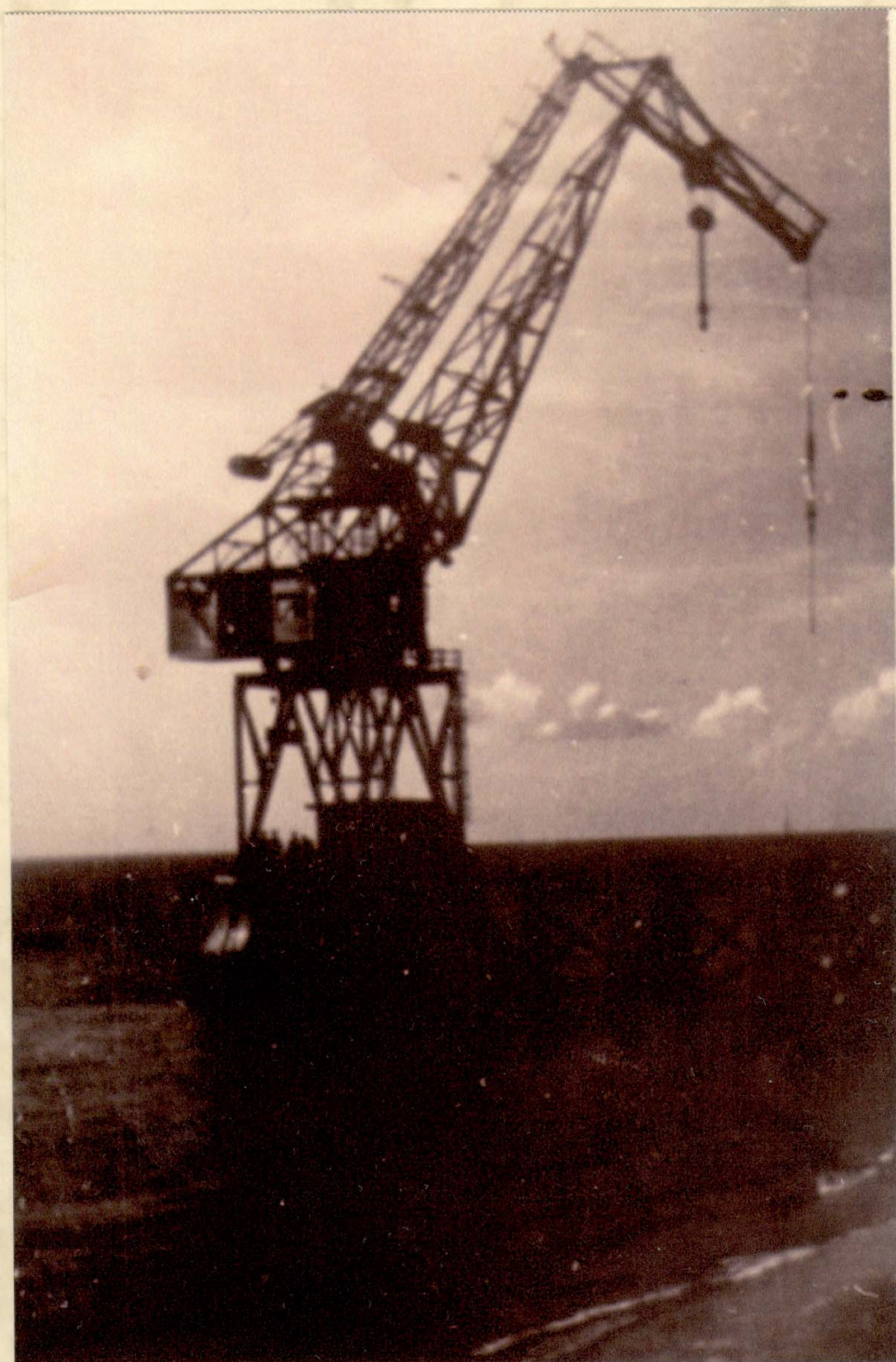


1. Neue Betonstraße Hermann-Göring Straße, 2. Lazarett, 3. Wirtschaftsgebäude m. Kantine, 4. OT-Bauleitung (Organisation Todt) 5. Stabsgebäude, 6. Heizzentrale, 7. Telefonzentrale, 8. Unteroffiziersheim, 9. Schuster + Schneider, 10. Fahrbereitschaft, 11. Neue Wache, 12. Sporthalle, 13. Sportplatz, 14. Exerzierplatz, Alle anderen Gebäude sind Kasernen für die Soldaten des Fliegerhorstes. Sämtliche Bauten bekamen 1940 einen Tarnanstrich. Das Lazarett bekam eine rotes Kreuz mit einem weißen Kreis aufs Pfannendach gemalt.



Nach dem Krieg 1945 wurde das Gebäude von den Besatzungsmächten, die Engländer und Kanadier, genutzt. 2. In der Fahrbereitschaft war die englische Feuerwehr untergebracht. Die Fahrzeuge wurden extra von England hierher beordert. 4. Hier war die englische Militärpolizei mit deutsche Feldjäger untergebracht. Anschließend wurde das Gebäude der Bundesvermögensverwaltung zugeordnet. 1. Wohnung Ludwig (Bundesvermögensstelle) 2. Stadtbauamt (Unterstellraum) 3. Mietwohnung Lattuscheck, 4, Arbeitsamt. Im Jahre 2008 wurde hier ein Wohngebiet neu etabliert.

1926+ 1933 Die ersten Flugzeugkräne auf Norderney



Das obere Bild zeigt den ersten Wasser-Flugzeugkran, der 1926 in Dienst gestellt wurde. Er hatte eine Tragkraft von 15 To. Wie auf dem Bild zu sehen ist, wurden die Wasser-Flugzeuge auf Rädern gestellt und über eine Brücke zum Ausleger geschoben.

1933 wurde dann der alte installierte Kran abgebaut und durch einen neuen mit abgeknickten Ausleger ersetzt. (Siehe nebenstehendes Bild) Die Tragkraft beträgt jetzt 20 To. Der Wechsel war fällig geworden, weil die Wasserflugzeuge immer größer und schwerer wurden.

Schwere Sturmflut am 28. Oktober 1936

Im Oktober 1936 haben schwere Stürme auch militärische Anlagen auf dem See-Fliegerhorst Norderney teilweise zerstört. (Siehe nachstehende Bilder)

Alle Bilder aus dem Archiv von
Wilhelm Wolff

Vom 18. bis zum 30.10.1936 wüteten schwere Stürme an der Westseite von Norderney. Auf dem Schienensteg zum Flugzeugkran wurden im vorderen Teil die Schienentränge und Teile der Holzplanken aus der Verankerung herausgerissen. Den Steg nannten die Soldaten „Pier“



„Der blanke Hans“ baut die Pier ab.
Ein Kompanie Soldaten des Fliegerhorstes half beim Bergen der Holzplanken während des Sturmes.



24 Stunden später. Die Hochflut ebbt ab. Die Schäden wurden sichtbar. Der hintere Teil des Steges zum Land hin, ist noch einigermaßen in Takt geblieben. Der vordere Teil zum Kran hin, wurde compl. zerstört und mußte sofort, wegen der Flugfähigkeit der Wasserflugzeuge, wieder aufgebaut werden.



1936 Baubeginn des größten Flugzeugkranes Deutschlands

Der Kran wog 2.000 t und hatte eine Tragfähigkeit von 22 t bei einer Hubkraft von 80 kN. 1947 wurde der Kran im Zuge der Abrüstungsmaßnahmen demontiert. Der

Kranführer war der Schlosser Ludwig Salverius, Schulzenstraße 38

(Foto von H.H.Kramer, Daten von B.Köben)

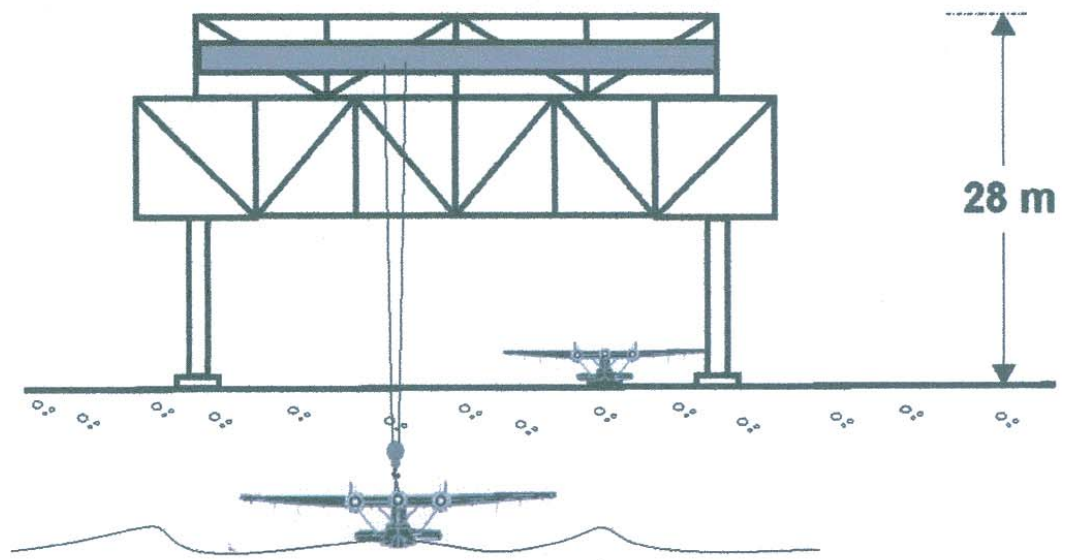
Der Kran-Führer (linkes Bild) Ludwig Salverius (wohnhaft in der Schulzenstr.38) im Jahre 1942 mittags auf dem Weg zur Arbeit. Auf dem linken Arm trägt er eine blaue Armbinde mit den Buchstaben LH (Luftwaffe-Wehrmacht. Salverius war Zivil-Angestellter auf dem Rorderneyer Fliegerhorst. Die Armbinde war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



Der Bau eines weiteren Kranes beginnt, der zu diesem Zeitpunkt der größte Flugzeugkran Deutschlands ist. Die Arbeiten daran sind 1937 abgeschlossen.

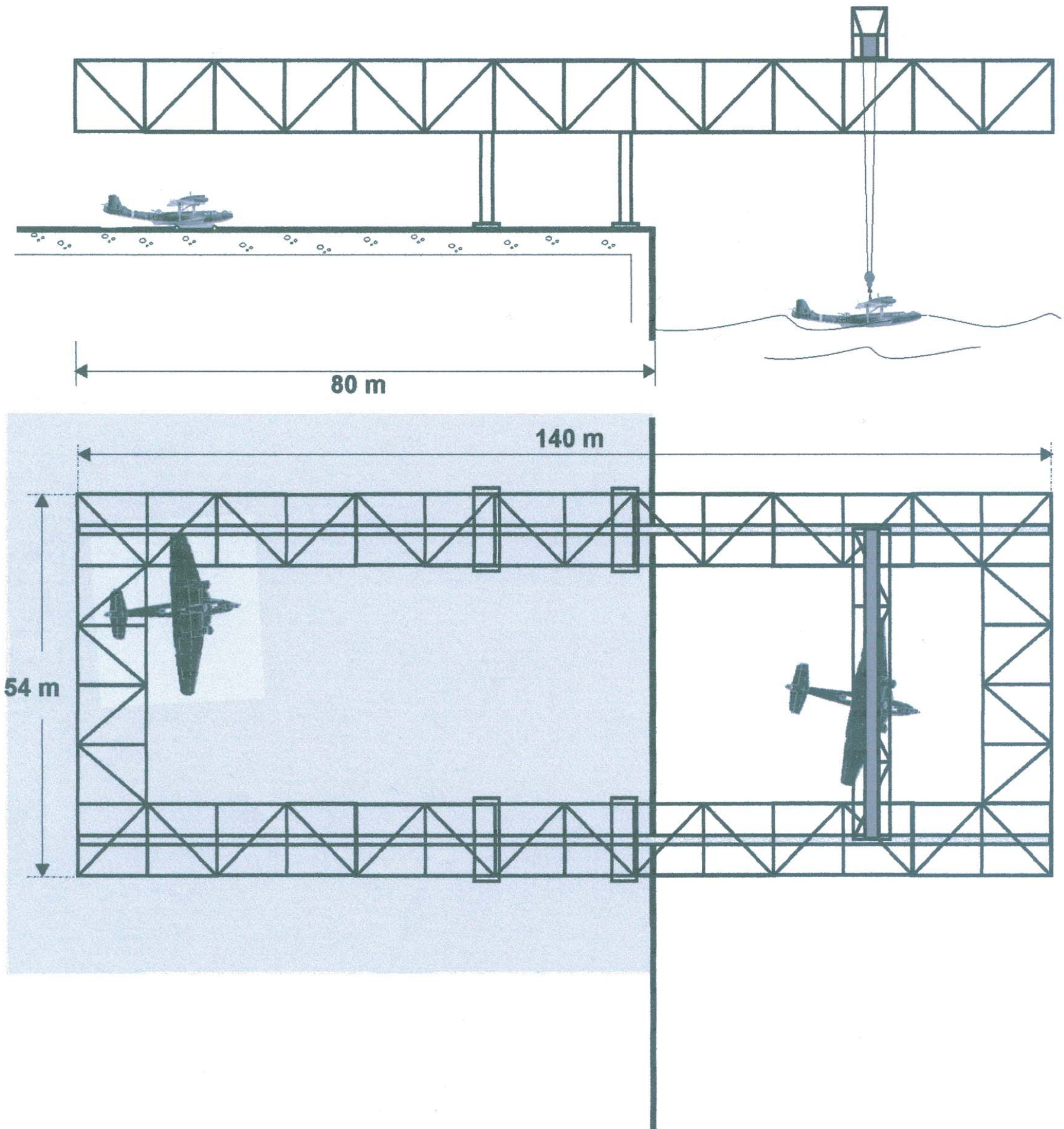
Der Kran wog 2.000 t und hatte eine Tragfähigkeit von 22 t bei einer Hubkraft von 80 kW. Die Skizzen zum Kran beruhen auf Angaben des Kranführers Salverius.

1947 wurde der Kran im Zuge der Abrüstungsmaßnahmen demontiert.



Ansicht des Flugzeugkranes

[4]



Längsansicht und Draufsicht auf den Flugzeugkran

[4]

Die Werfthalle des See-Fliegerhorstes Norderney

Die Aufnahmen wurden um 1940 vom Sportplatz aus gemacht. Die Mannschaft der IV. See-Rettungsstaffel beim Handballspiel.



Leider gibt es kein direktes Foto von der Werfthalle. 2008 hat Bonno Eberhardt das obige Bild, (Archiv von Otto Hahlbohm) recherchiert. 1. Farbenlager, 2 Werfthalle, 3. Splitterschutz für die Do 18 + Do 24, 4. Lockschuppen der Inselbahn, 5. Halle D (Dora), 6 Offiziersheim, 7. Großer Flugzeugkran, 8. Torpedolager, 9.+10 Baracken für das Lagern von Gebrauchsgegenstände.



(Ansicht von Westen) 1. Sporthalle, 2. Motorenprüfstand, 3 Werfthalle, 4. Farbenlager

Die Belegschaft der Werfthalle des See-Fliegerhorstes Rorderney im Jahre 1939

Die Aufnahme wurde hinter dem Motorenprüfstand in Richtung Norden aufgenommen.



(1) Adalbert Meyer, (2) Dirk Ortgieß, (3) Georg Stährfeld, (4) Bent Bents, (5) Theo Bettmers, (6) Hermann Weierts, (7) Melzer, Techn. Leiter, (8) Josef Pietschmann, (9) Adalbert Keeb, (10) Oskar Ebeling, (11) Richard Schmidt, (12) Wilhelm Kruse, (13) Esdert Meyer, (14) Hinrich Ranninga, (15) Hermann Rosenboom, (16) Friedrich Freese, (17) Gustav Kass, (18) Ballheimer, (19) Jan Valentin, (20) Johann Kluin, (21) Johann Rosenbäck, (22) Siebo Börgmann, (23) Akkermann, Schmiedemeister, (24) Georg Pauls, (25) Gerd Lengerhuis, (26) Hinrikus Kruse, (27) Johann Warfsmann, (28) Wilhelm Jungenkrügr, (29) Meinhard Kass,



Die Belegschaft der Tischlerei: (1) Friedrich Freese, (2) Franz Diekmann, (3) Karl Westdörp, (4) Bernhard Fischer,

Große Parade am 20. April 1936 „Führers Geburtstag“ auf der Betonpiste vor den Flugzeughallen des Fliegerhorstes Norderney



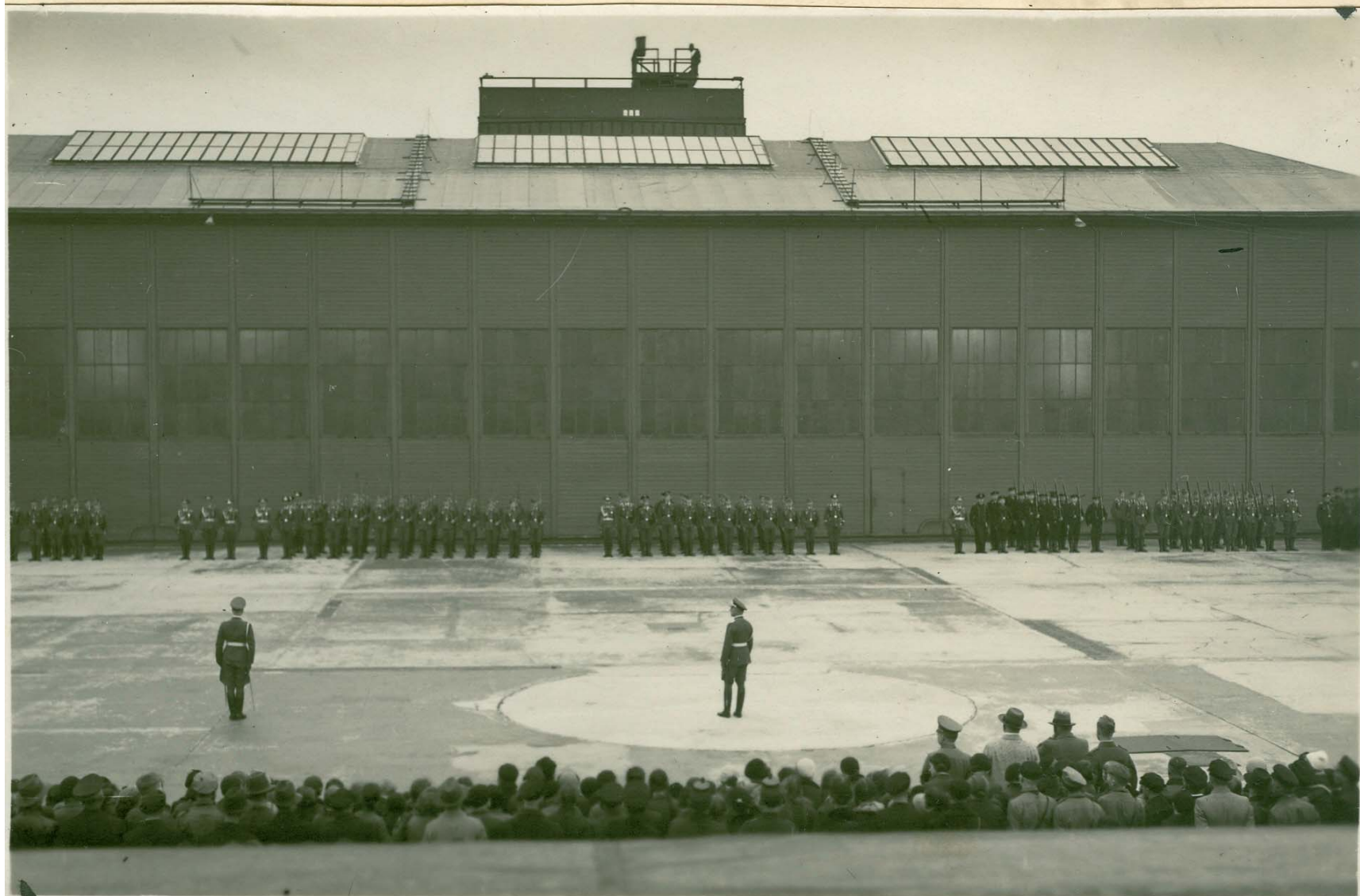
Am 20. April 1936, vormittags, marschierten die Fliegerhorstkompanien durch das Tor der neuen Wache (Kasernen an der Mühle) über die Hermann Göring Straße (Jetzt Mühlenstr.) in Richtung zur alten Wache des See-Fliegerhorstes an der Hafenstraße bis zu den großen Flughallen. Vorweg lief der Adjutant des Fliegerhorst-Kommandanten. Er war verantwortlich für die Marschformation. Die Soldaten marschierten in Dreierreihe und der jeweilige Zugführer vorne rechts als 4. Mann. Die einzelnen Züge hatten gegenseitig einen Abstand von 2 Meter.

Die Kompanien haben vor der Halle B Aufstellung genommen. Während die Kapelle den „Präsentiermarsch“ spielte, nahm der damalige Bürgermeister Söhlmann, der Parteivorsitzende der NSDAP und der Flugplatzkommandant die Ehrenformation der Soldaten ab. Vorher wurden Reden auf den „Führer“ gehalten. Vorne im Bild sieht man die Norderneyer Bevölkerung, die zu diesem Ereignis geladen waren. Es wurde extra eine Ehrentribüne aus Holz dafür gebaut.



Nachdem der Adjutant seinem Kommandanten Meldung gemacht hatte, gab er den Befehl: „Zur Parade—marsch“ Der Kommandant reihte sich dann in die Reihe der Parteispitzen (vorne rechts im Bild) ein und nahm die Parade der Fliegerhorstsoldaten ab. Ganz rechts mitten im Bild: Männer der Fliegerhorst-Feuerwehr

Weitere Bilder von der Parade auf der nächsten Seite.



Große Parade am 20. April 1936 „Führers Geburtstag“ auf der Betonpiste vor den Flugzeughallen des Fliegerhorstes Norderney



Der Spielmannszug der See-Flieger –
Horstkappelle bestand aus:
1. Tambourmajor, 6 Trommler und
6 Flötisten. Unter den Flötisten war
auch der Berufssoldat Wilhelm Wolff (X)
Nach dem 2. Weltkrieg war Wilhelm
Wolff Tambourmajor des
Spielmannszuges der Freiw. Feuerwehr
Norderney. Alle Spielleute auf dem Bild
waren im Rang eines Gefreiten. Nur der
Tambourmajor war Unteroffizier.
(Bilder aus dem Fotoalben von W. Wolff,
Otto Hahlbohm und Gustav Schütt.)

In voller Breitseite
marschierte der Musikzug
im „Stechschritt“ unter der
Leitung von Oberfeldwebel
Gerd Beseke (X) mit dem
Badenweiler Marsch an den
Flugplatzkommandanten und
die Parteispitzen vorbei.
Nur der Musikzug hat den
„Stechschritt“ (Parade-
Schritt) an diesem Tag
ausgeführt.
Im Hintergrund (Vor den
Rolltoren) stehen die Zivil-
Bedienstete des
Fliegerhorstes.



Nachdem das
Musikcorps einen
Schwenk um 90 Grad
gemacht hat und sich
vor der Ehrentribüne
postiert hatte,
marschierten die
einzelnen Flieger-
Horstkompanien unter
den Klängen von
National-Märschen
vorbei. Der
Marschschritt war 108
Schritt pro Minute.
Also kein Stechschritt.

1936 Ernte-Einsatz mit Soldaten der 4. See-Notstaffel

Auf den Domänen „Eiland (Harms) und Törn-Baak“ (Brauer)

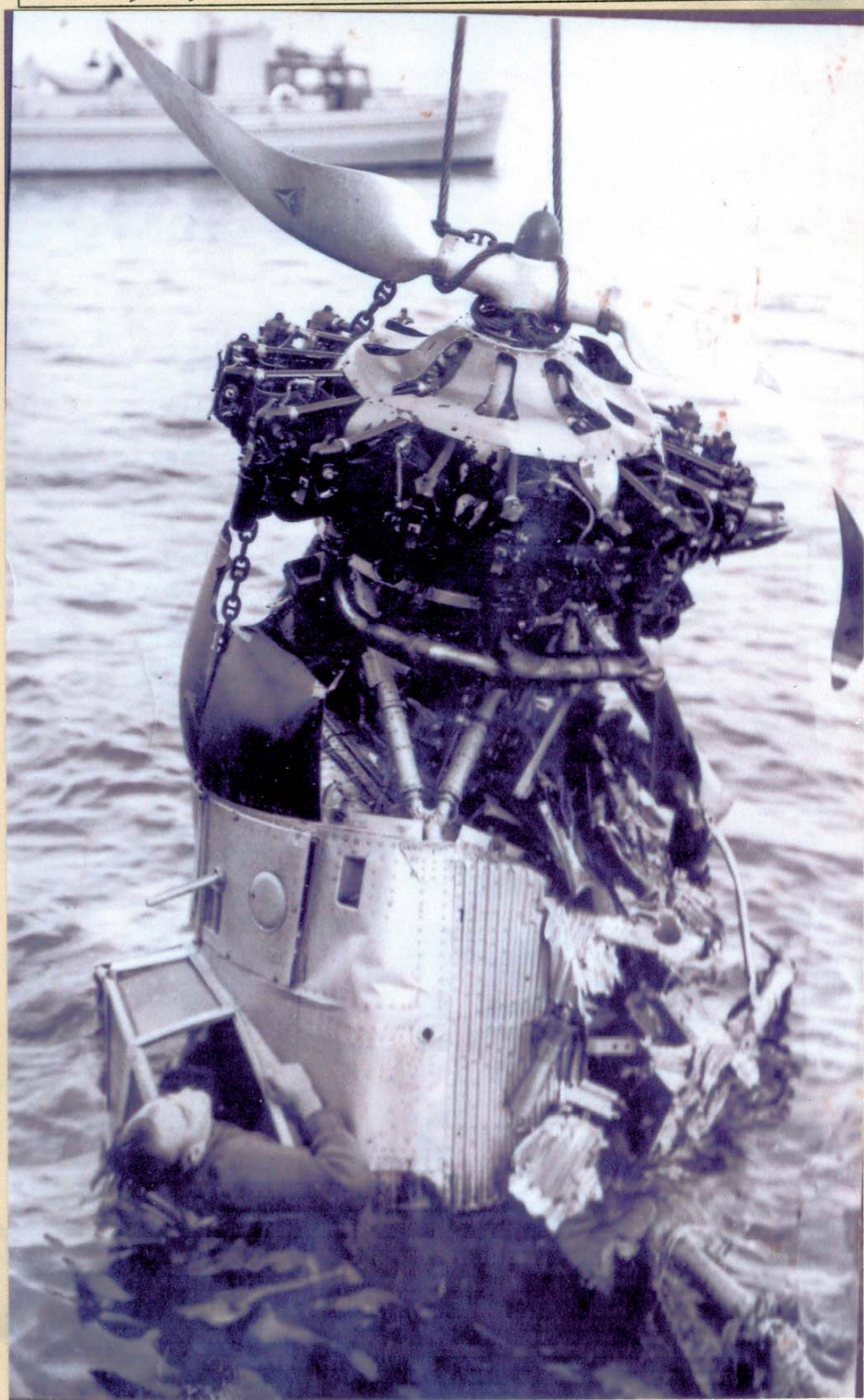


Im Spätsommer 1936 half eine Gruppe Soldaten der 4. Seenotstaffel unter der Führung von Unteroffizier-Anwärter (X) Otto Hahlbohm bei der Einholung der Ernte für die 4 Bauernhöfe auf den Domänen hinter dem Leuchtturm. Zusätzlich wurden noch Mitglieder des Reichsarbeitsdienstes eingesetzt. Auf dem oberen Bild im Hintergrund die beiden Höfe „Eiland“ und Törn-Baak“ Der Hofpächter von „Eiland“ war der Landwirt Gerd Harms. Harms war gleichzeitig der Ortsbauernführer von Norderney. Das Anwesen „Törn-Baak“ wurde von dem Landwirt Hermann Noormann bewirtschaftet. Später wurde der Hof von Dirck Brauer übernommen. Heute im Jahre 2008 wird hier keine Landwirtschaft mehr betrieben. Die Höfe verdienen jetzt ihr Geld mit Vermietung an Badegäste (Camping) usw.



Eine „Hypothese“ zum Unglück des Fliegers Ohsal im Juli 1936

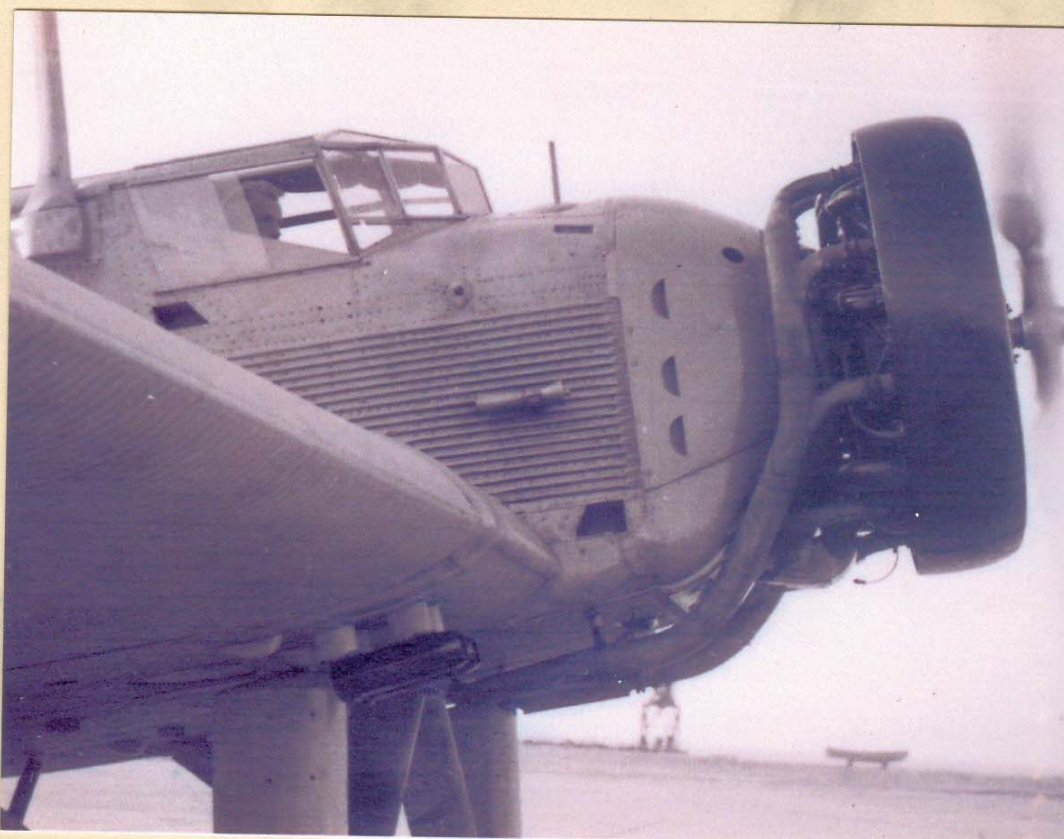
Recherchen im Dezember 2008 von Bonno Eberhardt, mit Bildern aus den Alben von Dr. Arno Pfeiffer + Willi Wolff



Die verunglückte W 34 mit ihrem darin ertrunkenen Piloten.

Eine Vermutung.

Das Unglück ist vermutlich beim Start oder Landung vom Norderneyer Rollfeld oder kurz davor passiert. Das Flugzeug muss eine Bauchlandung im Wasser gemacht haben. Siehe die verbogenen Propeller. Der Pilot hat noch versucht, sich durch die vordere Kanzelscheibe zu retten, welches durch das schnelle absinken der Maschine misslang. Geborgen wurde das Wrack wahrscheinlich durch das Flugsicherungsboot „Günther Plüschob“ welches auf Borkum stationiert war. Nur die Plüschob hatte im hiesigen Umkreis einen Kranausleger, welcher in der Lage war, solch eine Maschine zu bergen. Hilfeleistung brachte bei der Bergung, im oberen Teil des Bildes zu sehen, das im Norderneyer Hafen stationierte JLB-Boot 110. Der verunglückte Pilot wurde am 27. Juli 1936 mit allen militärischen Ehren und unter großen Anteilnahme seiner Kameraden an seinen Heimatort überführt.



Start einer W 34 auf dem Rollfeld des Norderneyer Fliegerhorstes

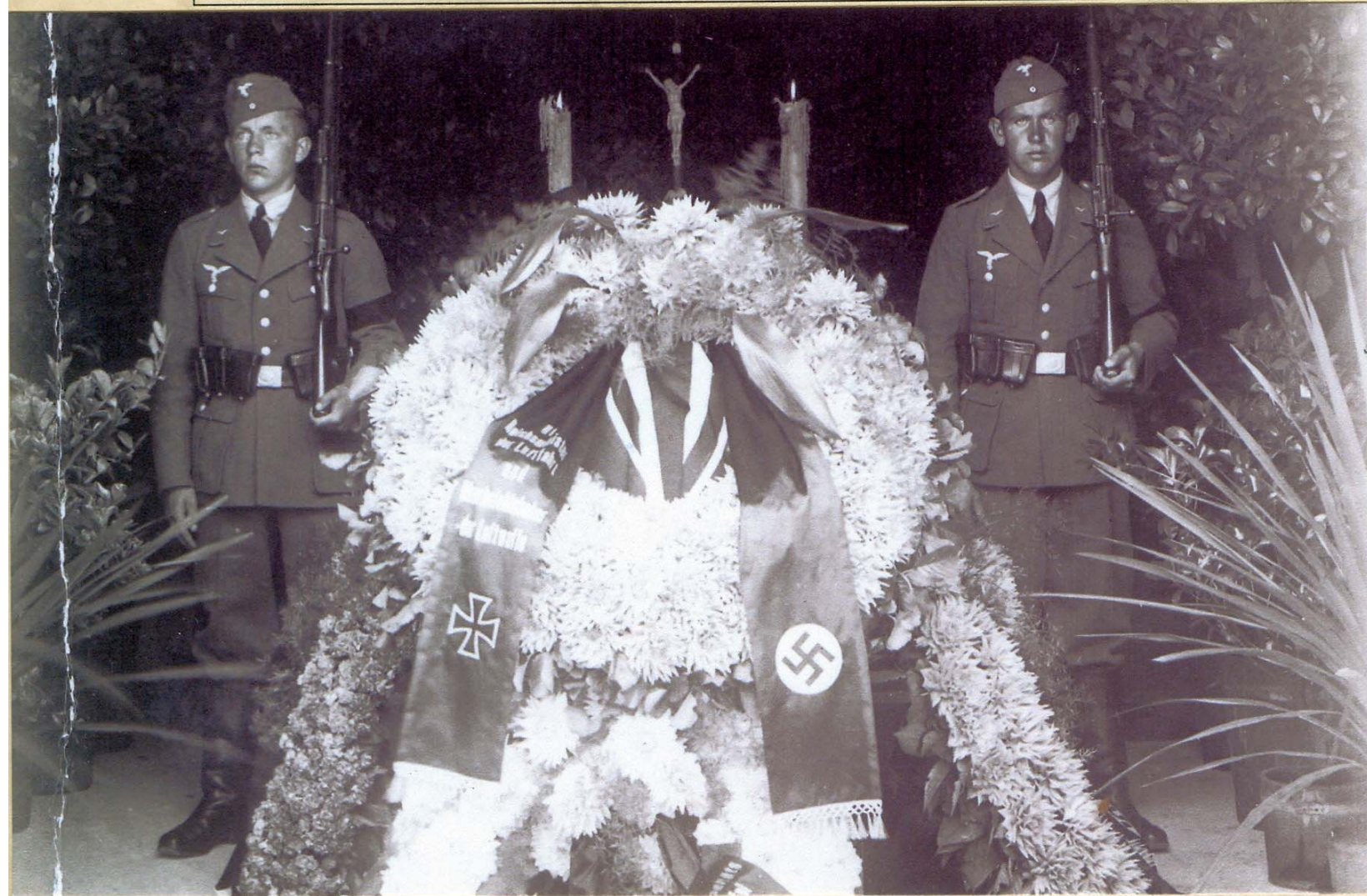
Junkers W 34

Der einmotorige Tiefdecker W 34 basierte auf der W 33, wurde aber stärker und variationsreicher motorisiert und ausgestattet. Etwa 20 verschiedene, luftgekühlte Sternmotoren aus dem In- und Ausland kennzeichneten die verschiedenen Lieferausführungen. Damit verbanden sich teilweise Änderungen an der Flugzeugzelle, z. B. des Motorvorbaues und der Querruder, aber im Fertigungsverlauf auch der Spannweite (von 17,75 m bis auf 18,48 m). Hinzu kamen, je nach den Verwendungsabsichten der Auftraggeber, unterschiedliche Instrumentierungen sowie Ausrüstungen mit Funk-, Sprechfunk- und Peilanlagen. Das Flugzeugmuster wurde mit entsprechenden Innenausstattungen als Fracht-, Expeditions-, Sanitäts- und Passagierflugzeug mit Radfahrwerk oder auf Schwimmern eingesetzt. Erste Lieferungen erfolgten mit offenem Pilotenraum.



Aus dem Internet und Wikipedia
„Junkers“ W 34

**Ehrung und Überführung des verunglückten Fliegers
Ohsal am 27. Juli 1936**



**Totenwache
bei dem am
27. Juli 1936
verunglückten
Fliegers Ohsal**

**Überführung
der am 27. Juli 1936
verunglückten Kameraden.**

Das letzte Geleit.



**Überführung der Leiche
des am 27. Juli 1936
verunglückten Kameraden
auf dem F.L.S. 206/11**

**Die letzte Ehrung:
„Zur Salbe hoch, legt an.“**



Die Kaserne der 4. Seenotstaffel auf Horderney



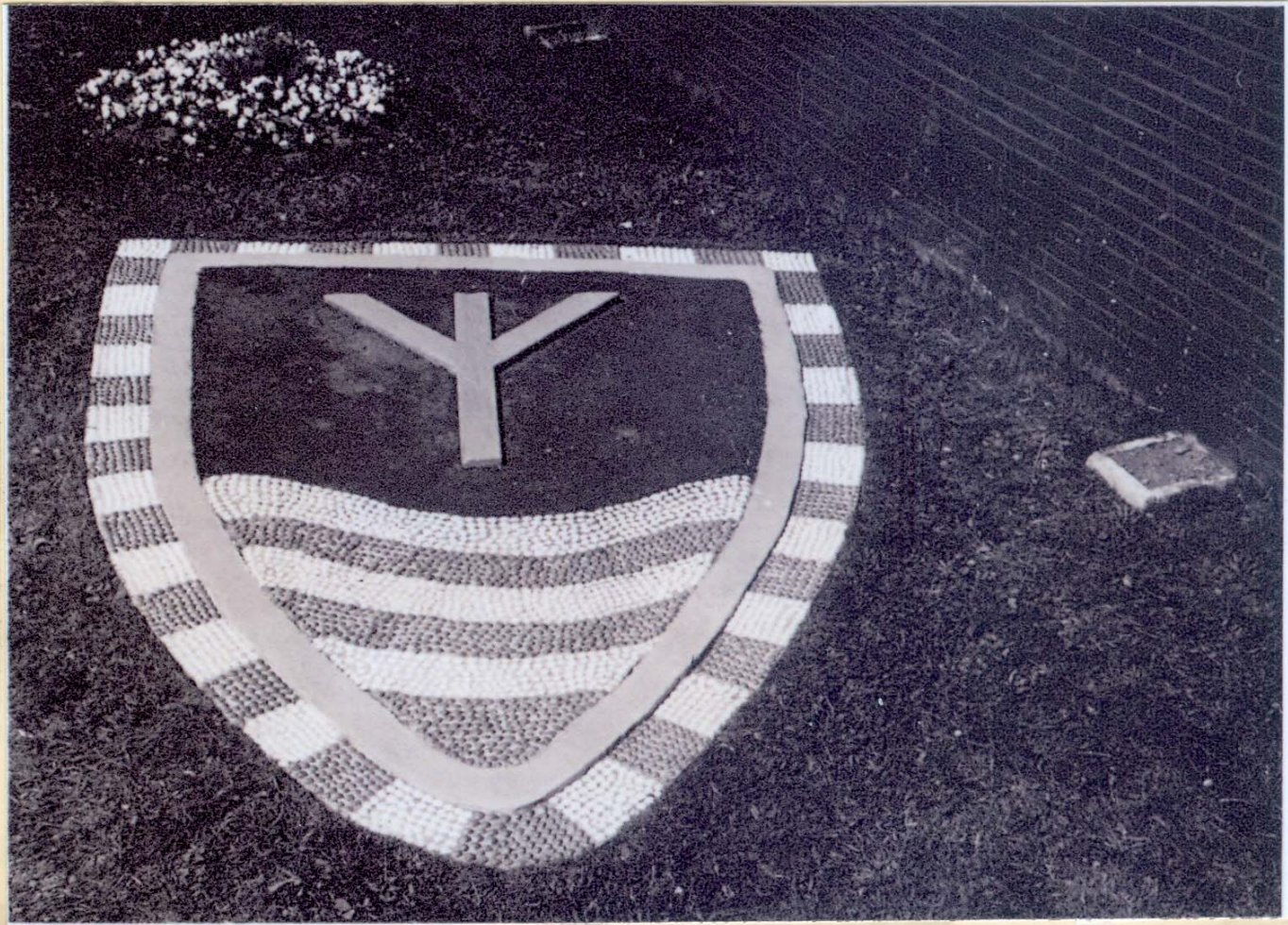
Die „Spieß“ Unteroffizier Otto Hahlbohm, links oben im Bild, inspiziert die Anlage. In der abgebildeten Kaserne ist heute 2008, die Forschungsstelle untergebracht.

Das Staffelwappen.

Dieses Wappen haben die Soldaten der 4. Seenotstaffel beim Einzug 1936 in ihrer Kaserne im Vorgarten angelegt.

Das

Wappen hatte die Horderneyer Stadtfarben -blau/weiß, die stilisierte See – der dunkle Himmel für die in Seenot befindlichen – die Lebensrunne (MAH-Rune)



Auf der rechten Seite des Einganges wurde ein Stern mit Blumen im Rasen angelegt. Warum gerade ein Stern, ist heute nicht mehr zu ermitteln.

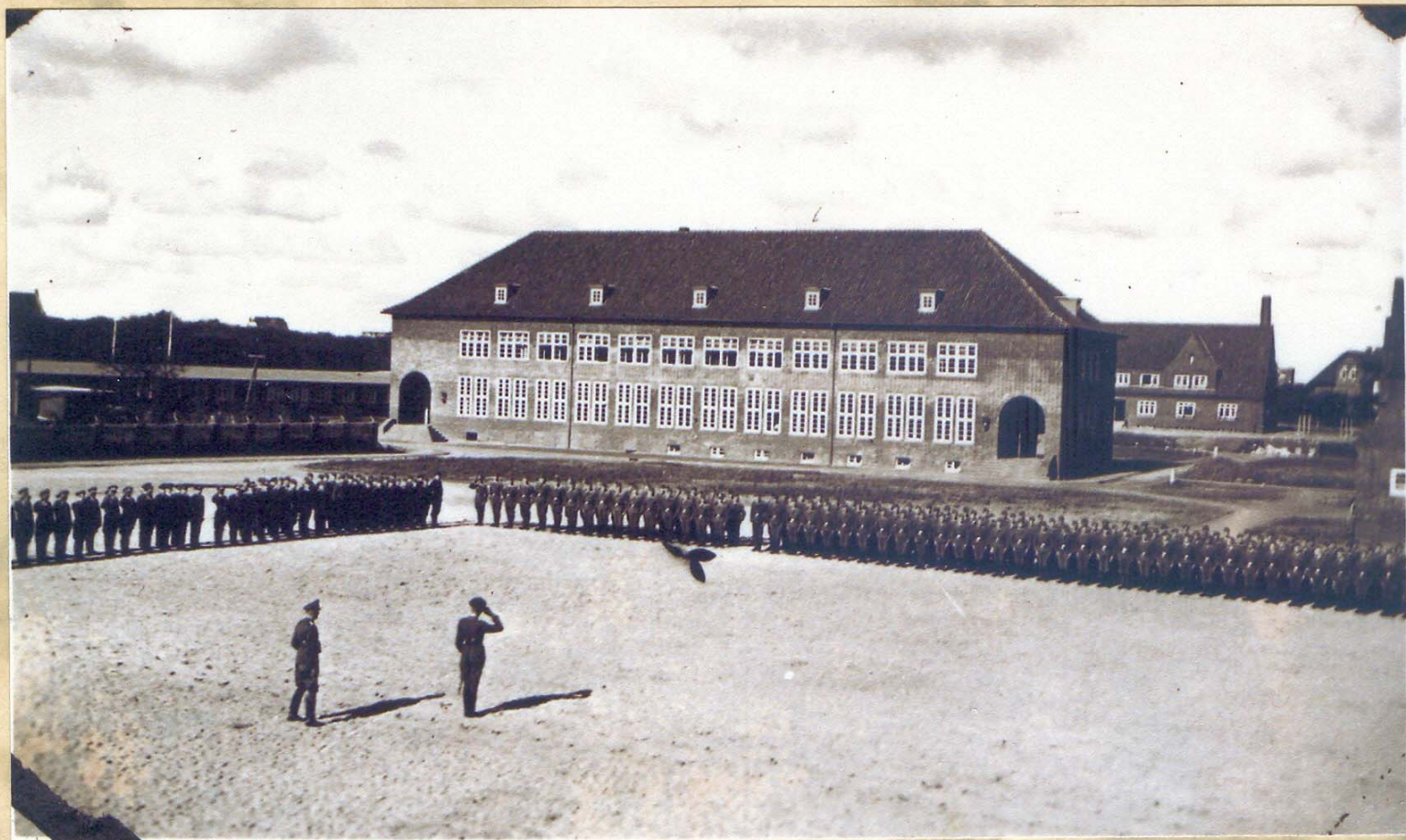
Alle Bilder aus dem Archiv Hahlbohms.

Am 04. Oktober 1936 Großer Appell auf dem „Exerzierplatz“

Bilder aus dem Fotoalbum von Wilhelm Wolff



In Kompaniefront
eingeschwenkt
und Meldung
an den
Spies



Meldung
an
Major Schilli
(Flugplatzkommandant)



Verlesung
der zum
Dienstgrad
beförderten Soldaten.

1935/36 wurden die ersten neugebauten Kasernen an der Mühle von Soldaten des See-Fliegerhorstes bezogen.



Am 21. November 1936 bezog der Spielmannszug des See-Fliegerhorst-Musikcorps mit anderen Kameraden „Ihr vorläufiges Zuhause“ im Kasernenbereich. Unter ihnen war auch der Flötist Wilhelm Wolff (X). Er schreibt dazu unter das Bild in seinem Fliegeralbum: (Große Sonderbeschäftigung.)

Die Betten mussten gründlich gereinigt und geklopft werden.

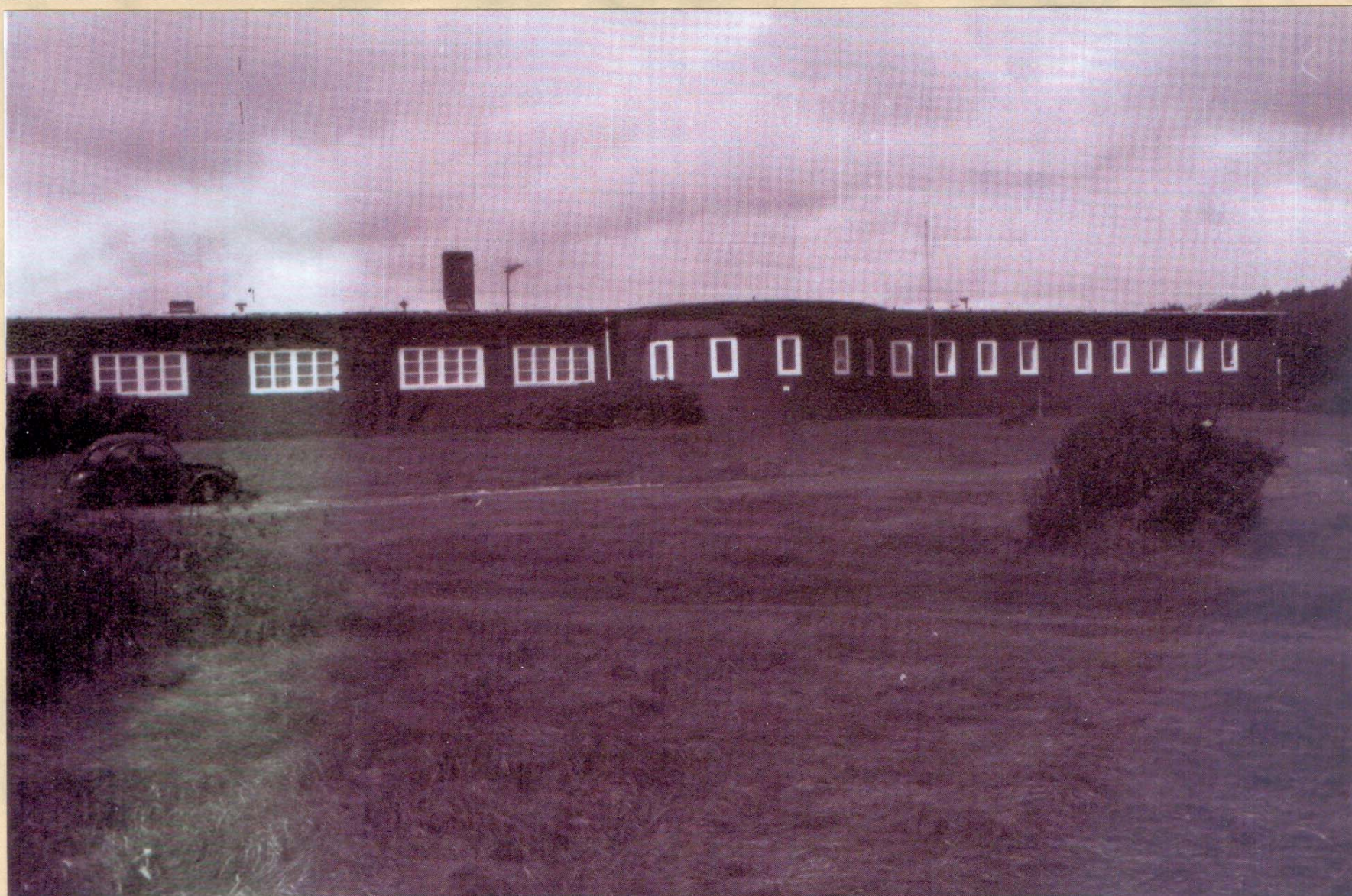
Dazu benutzten sie eine Lederpeitsche, im Volksmund: Siebensträng (Sieben Lederstreifen) Die 3 teiligen Matratzen waren mit Kapok gefüllt.



Der „Spieß“ Otto Hahlbohm (X) beaufsichtigte das Bettenbeziehen. Die Feldbetten wurden an der Luft, vor der Kaserne, compl. eingerichtet und danach in die Stuben getragen. Beim anschließenden „Stubenappell“ mußte alles ordentlich aussehen.



GRUKO, Gruppenkommando der Küstenflieger- Staffel 1/106, Indienststellung 1937



Das neue Gebäude für das Gruppenkommando der Küstenfliegerstaffel 1/106 unter der Führung von Hauptmann Busch wurde 1936/37 in Betrieb genommen. Hier waren die Büroräume der Staffel untergebracht, sowie das Büro des Flugplatzkommandanten. Ferner war eine kleine Funkstation eingerichtet worden. Das Gebäude wurde wegen der evtl. Brandbombengefahr, mit sehr starken Außen-Mauerwerkswänden versehen. Auch das Dach wurde mit starken Beton errichtet. Vor den Fenstern waren 3 cm starke Stahlklappen angebracht, die bei Bedarf als Splitterschutz dienen. Die Bediensteten nahmen als Verkehrsmittel das Fahrrad, um zu den Flugzeughallen zu kommen.



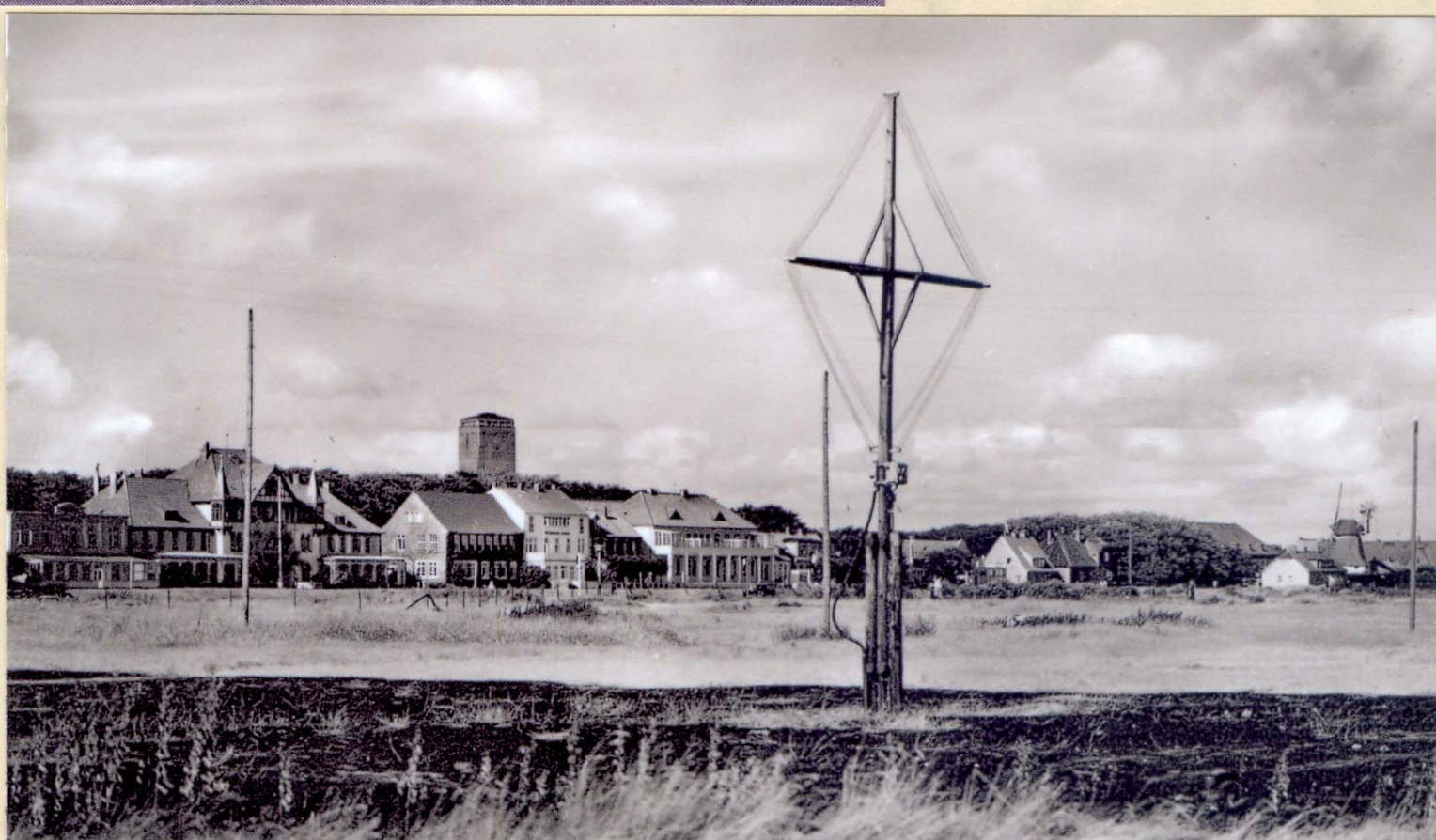
Auch das muß sein, Staffelführer Hermann Busch (links) mit seinem Staffelfunkmeister Wilhelm Pfau (rechts) beim Funkdienst (1937) in dem Funkraum des neuen Gebäudes Gruko.

Das GRUKO - Gebäude und deren Verwendung nach dem zweiten Weltkrieg 1945

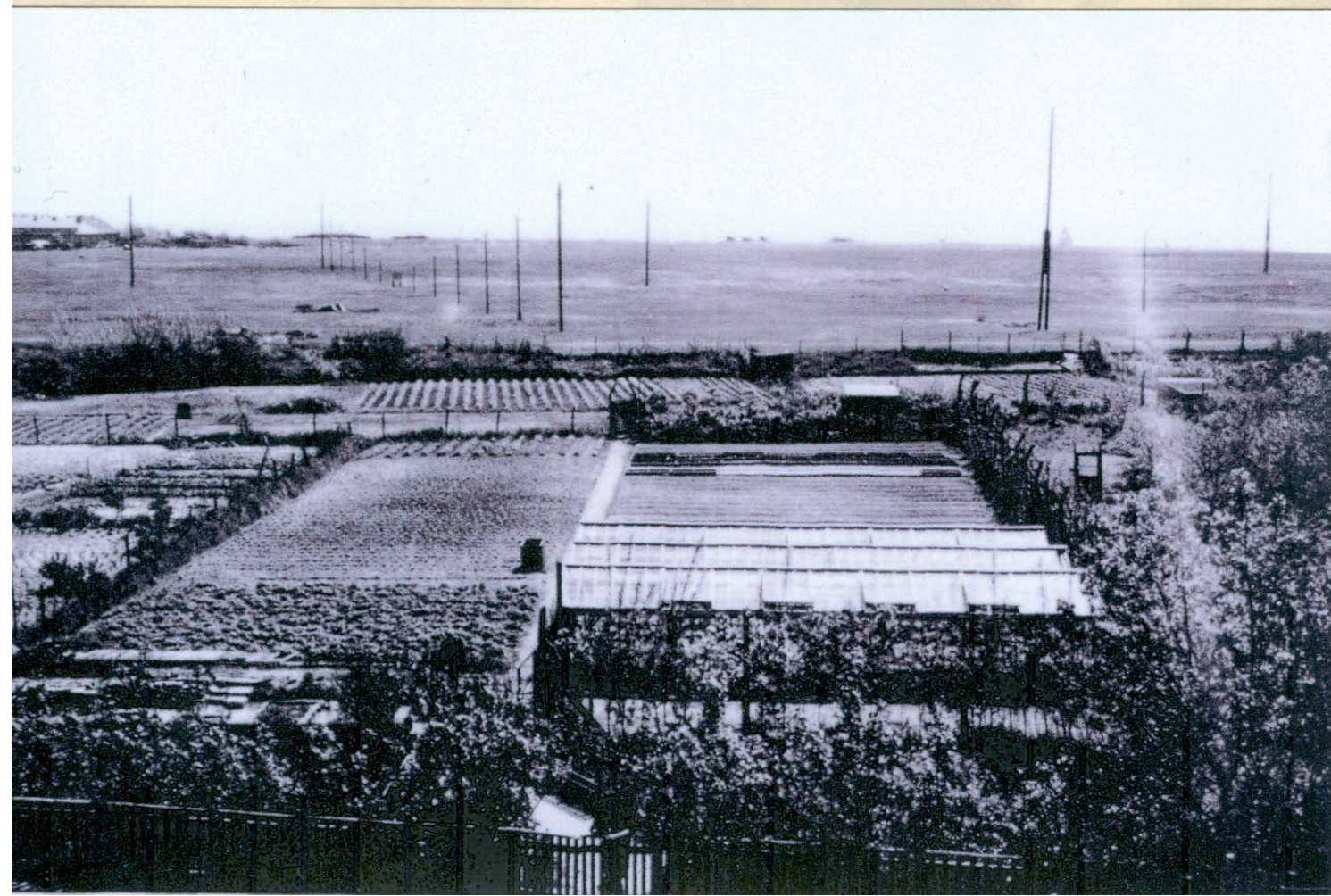


Nachdem die Engländer das Gebäude an das Land Niedersachsen übergeben hatte, wurde es zunächst von Norddeutschen Rundfunk genutzt. Später übernahm die Forschungsstelle Rorderney das Haus und baute dort Wohnungen für ihre Mitarbeiter. Bis heute im Jahre 2008 sind dort Wohnungen vom Land Niedersachsen an Rorderneyer vermietet.

Neben den Sende- und Empfangsmasten auf dem ehemaligen Rollfeld wurde auch ein „Peilrahmen“ aufgestellt. Sie dienten alle zur Kurzwellen Navigation für den See- und Luftverkehr.



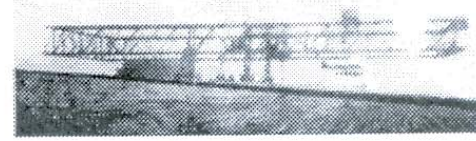
Auf dem Bild gut zuerkennen, die Sendemasten auf dem ehemaligen Rollfeld. Weiter zeigt das Bild (ganz rechts) „Hinnis Tuun“ Garten von Tischlermeister Hinrich Jürgens. Daneben die Gärten von Rorderneuern die in der Luisenstr. wohnten. Die Gärten wurden gleich nach dem Krieg angelegt. Das erste Saatgut wurde von den Engländer an den Gartenbauverein geliefert und der hat es an seine Mitglieder weiter verteilt. Dieses Gartengelände hatte einen sehr fruchtbaren Boden.



Wappen der Küstenaufklärungsstaffel 1/106 Norderney

Die Würfelzahl symbolisiert die 1/106. Siehe Bericht auf der nächsten Seite.





Am 1. Oktober 1935 wurde die Staffel als "M 2" unter der Führung von Hauptmann Minner in Kiel in Dienst gestellt.

Verlegung nach Norderney und Namensänderung in 1./206. 1. Oktober 1936 übernimmt Hauptmann Busch die Staffel als Küstenaufklärungsstaffel 1/106 und führt sie zu "Freud und Ehr". Am 15. November 1938 übergibt der beliebte und verehrte Major Busch die Staffel an den neuen Staffelführer Hauptmann Freiherr v. Schrötter.

Noch 1936 wurde die bisherige Bezeichnung der Verbände durch andere ersetzt.

Der erste neue Gruppenstab war die Küstenfliegergruppe 106. Nach den neuen Nummern wurden auch die Staffeln umbenannt.

Die 1. Staffel - 1/106 war mit Seemaschinen vom Typ HE 60-Nahaufklärer ausgerüstet.

Die 2. Staffel - 2./106 mit Flugbooten vom Typ DO 18 sollte Fernaufklärung fliegen.

Und die 3. Staffel - 3./106 besaß Mehrzweckflugzeuge HE 59.

Staffelkapitän der Küstenaufklärungsstaffel 1/106 war vom 1. Oktober 1936 bis 15. November 1938 Hauptmann Busch. Unter diesem Staffelführer unternahm die Staffel vom 1. bis 12. Juli 1938 mit neun Maschinen vom Typ HE 60 einen Auslandsflug und Freundschaftsbesuch nach Reval (Estland) und Malmö (Schweden). Während dieser Zeit war der Staffel als Begleitschiff das Flugsicherungsschiff "Hans Rolshoven" beigegeben.

Am 1. Februar 1938 waren auf Norderney stationiert:

Küstenfliegergruppe 106, Kommandeur: Oberstleutnant Roth

mit den Staffeln
1./106
2./106
3./106

sowie 1./KüFlGr.306 Norderney Kommandeur Hauptmann Heckmann

Zu Beginn des 2. Weltkrieges waren auf Norderney stationiert:

Küstenfliegergruppe 106, Kommandeur: Oberstleutnant Hermann Jordan,
mit den Staffeln 1/106 Flugzeuge HE-115
2/106 Flugzeuge DO-18

Nach der Kriegserklärung durch England und Frankreich an das Deutsche Reich wurden die Gruppen des F. d. Luft West (früher F. d. Luft Ost) verstärkt.

Dem neuen F.d.Luft West - die Stabe waren ausgetauscht worden - unterstanden nunmehr bei der K.F1.Gr. 106 in Norderney

die Staffeln
1./106
2./106
3./106 und die
3./706 (He 59).

Bis zum 16. September 1939 wurde der KFlGr. 106 auf Norderney auch noch die 2./506 (HE 59) zugeführt.

Taktische Gliederung der Verbände des F.d.Luft West am 1. März 1940:

Küstenfliegergruppe 106, Gruppenkommandeur Oberstleutnant Hermann Jordan.

K.Fl.St.(M) 1./106 Staffelkapitän Hauptmann Friedrich-Franz von Schrötter.

K.Fl.St.(M) 3./906 Norderney, Staffelkapitän Hauptmann Werner Klümper.

Doch zurück zur Gruppe 106 und hier besonders zur Staffel 1/106. Wie schon an anderer Stelle beschrieben, wurde die Staffel im Jahr 1936 aufgestellt. An Flugzeugen waren vorhanden: HE 60 Seeaufklärer, Ju 52 und W 34 .

Kennzeichnung der HE 60 bis etwa Mitte 1937

60 + A21

60 + B21

60 + C21

60 + D21

60 + E21

60 + F21

60 + G21

60 + H21

60 + I 21

60 + X21

60 + Y21

60 + Z21

Ab Mitte 1937 erhielten die Maschinen die Kennzeichnung

60 + A11

60 + B 11

60 + C11

60+ D 11

60 + E 11

60 + F 11

60 + G 11

60+ H 11

60+I 11

60 + L 11

60+ N 11

60 + X 11

60+ ZU

Außerdem waren noch die Maschinen mit der Kennzeichnung :

IEZU

ITQY

WIFI

vorhanden, insgesamt 16 Maschinen.

Die JU 52 hatten folgende Kennzeichnung:

D-AFUR
D-AJUL
D-AKYQ
D-ARIN.

Bei der W 34 waren die Kennzeichen:

D-OLAW
D-ONOE
D-OQYU
D-OSUA
D-OLAW
D-OSUG
D-OKBX.

Dazwischen hatte sich auch eine Heinkel HE 114 Maschine geschoben mit der Kennzeichnung

D-KCR.

Die erste Staffel, die mit HE 115 ausgerüstet wurde, war die 1./106 in Norderney, Sie besaß am 1.9.1939 acht Flugzeuge dieses Typs. Die erste Maschine war die LP + LU, die am 11.7.1939 von Travemünde nach Norderney überführt wurde.

Besatzung:

Kommandant Flugzeugführer Schrader,
Bordfunker Pfau.

Die Kennzeichnung der Maschinen waren:

M2 + AH
M2 + BH
M2 + CH
M2 + DH
M2 + EH
M2 + FH
M2 + GH
M2 + HH
M2 + IH
M2 + JH
M2 + KH
M2 + LH

noch HE 60

M2 + MH
M2 + OH
M2 + PH

In Friedenszeiten wurde die Ausbildung mit Blind-, F.T.-, Probe und Überlandflügen fortgesetzt. Vom 28.2.1937 bis 9.3.1937 startete die Besatzung (Kommandant., Flugzeugführer Emmerich, Bordfunker Pfau mit der JU 52 D-ARIN zu einem achttägigen Informationsflug quer durch das Deutsche Reich. Landepunkte waren Köln, Frankfurt, Freiburg, Friedrichshafen, München Airing (Privatflugplatz von Reichskanzler Adolf Hitler), Nürnberg, Dresden und wieder zurück nach Norderney. Gesamte Flugzeit 15 Stunden 33 Minuten. Flugkilometer 2.420.

Der 2. Weltkrieg

Am 5.9.1939 startete die HE 115 M2 + HH zu ihrem ersten Feindflug.

Sie flog Aufklärung über See Gestartet wurde um 5.10 Uhr, gelandet um 8.05 Uhr. Flugdauer 2 Stunden 55 Minuten. Entfernung: 700 Km. Die gleiche Maschine startete am 6.9.1939 zu einem 668 km Flug und am 8.9.1999 wurden sogar 888 km geflogen. Der nächste längere Feindflug war am 21.9.1939 von 6.52 Uhr bis 10.45 Uhr. Flugzeug HE 115 M2 + BH Flugdauer 3 Stunden 50 Minuten, Entfernung 932 km

Am 16.12.1939 war der erste 1000 km Flug. Die Maschine M2 + DH startete am 10.43 Uhr zu einem Aufklärungsflug über See, Die Landung erfolgte um 15.40 Uhr. Flugzeit 9 Stunden 57 Minuten. Entfernung: 1188 km.

Zwei Tage später, am 18.10.1939, startete dieselbe Maschine mit der gleichen Besatzung zu einem 1608 Km langen, 6 Std und 42 Min. langen Feindflug über See.

Die erste Feindberührung mit einem englischen Jäger hatte die Staffel am 8.11.1939. Die Maschinen starteten um 9.54 Uhr und kehrten um 13.23 Uhr zurück, geflogen wurden 836 km.

Der 18.11.1939 sah Zwischenfälle besonderer Art.

Die Maschinen HE 115 M2+FH näherte sich bis auf 2 km der holländischen Insel Imuiden, was nach Aussage des Flugzeugführers auf eine Fehlnavigation und eine Überschätzung der Sichtverhältnisse zurückzuführen war. Ein Flugzeug, in dem übereinstimmend eine Fokker G 1 erkannt wurde, eröffnete das Feuer auf die Maschine. An dem Tag war die "FH" 2 Stunden überfällig und kehrte mit 118 Treffern zum heimatlichen Horst zurück.

Am 20.11.1939 verlegte die Staffel aus taktischen Gründen nach List auf Sylt, um am 28.11.1939 wieder nach Norderney zurückzukehren.

Im Januar und Februar 1940 konnte die Gruppe wegen starker Vereisung des Watts keine Einsätze fliegen. Erst im März besserte sich die Lage.

Am 16. und 17.3.1940 startete die Maschine M2 + DH zur U-Bootjagd über der Nordsee, konnte aber das U-Boot nicht stellen und versenken.

Unmittelbar vor Beginn des Norwegenfeldzuges - taktischer Name "Weserübung" waren in Norderney stationiert und der Küstenfliegergruppe 106 unter Oberstleutnant Jordan unterstellt:

KF1St. (M) 1./106 Hptm. Schrötter,
KF1St. (M)3./906 Hptm. Klüniger.

Die nächste taktische Verlegung der Staffel war am 5.4.1940, wieder nach List auf Sylt, sie wurde der Küstenfliegergruppe 506 unterstellt.

Als Ersatz für die Verlegung der 1/106 nach Hourtin kam die 1./506 am 31.12.1940 nach Norderney.

Mit Beginn des Jahres 1941 starteten die ersten Maschinen der 1 ./SOE von Norderney aus zu Aufklärungsflügen, die infolge starker Schneeschauer und Vereisung der Flugzeuge frühzeitig abgebrochen werden mußten. Die Maschinen B und D kamen mit Lufttorpedos auf jeweils ein Handelsschiff von 5000 t eines Geleits zum Schuß. Beide Flugzeuge meldeten, das die Lufttorpedos nicht gelaufen seien. Vermutlich waren sie Grundgänger. Der Fd.Luft West befahl am 2.1.1941 die Verlegung aller klaren Flugzeuge der 1./506 nach Brest.

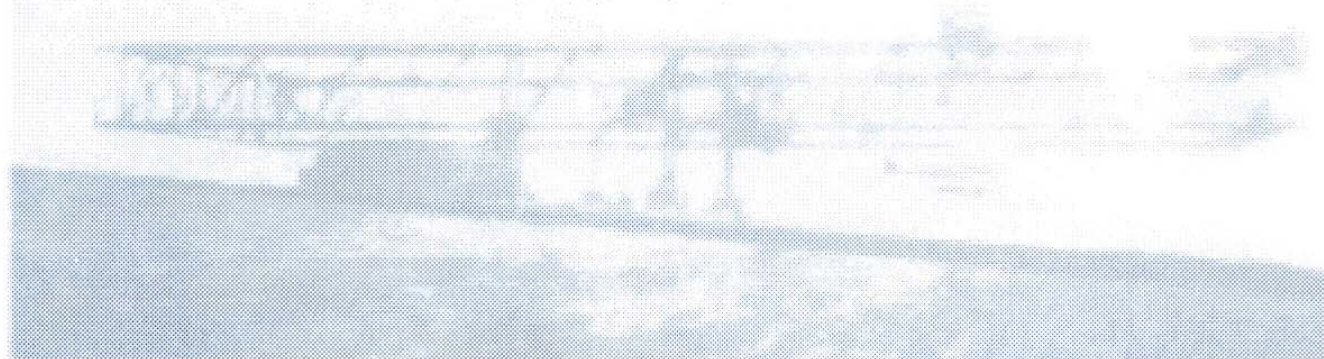
Nach dem Start wurden die drei Maschinen D, G und A wegen schlechten Wetters in Brest nach Norderney zurückgerufen. Am nächsten Tag starteten die Flugzeuge abermals und landeten sicher in Brest. Von Hourtin aus stiegen ab 5.1.1941 die ersten Maschinen der 1./506 zu Aufklärungsflügen auf. Doch der Einsatz der 1. Staffel von diesem Stützpunkt aus dauerte nicht lange, denn bereits am 11.1.1941 ging ein Fernschreiben des Fd.Luft, Nr. 325/41. ein, in dem es hieß: "Betrifft Umrüstung der KF1. Staffel 1./506 auf JU88.

Abgabe der Flugzeuge der Staffel 1/506 an 1/106 und Rückverlegung des Personals von Hourtin nach Norderney sowie Umschulung der Flugzeugführer auf Radflugzeuge bei der Flieger-Ergänzungsgruppe See in Kampen ab 17.1.1941.

So vergingen die Jahre im Krieg mit Einsätzen gegen die feindliche Schifffahrt in der Nordsee bis zur Kapitulation am 8. Mai 1945.

Die letzten Flüge von Norderney aus - Norderney war von den Engländern besetzt - erfolgten am 20. Dezember 1945.

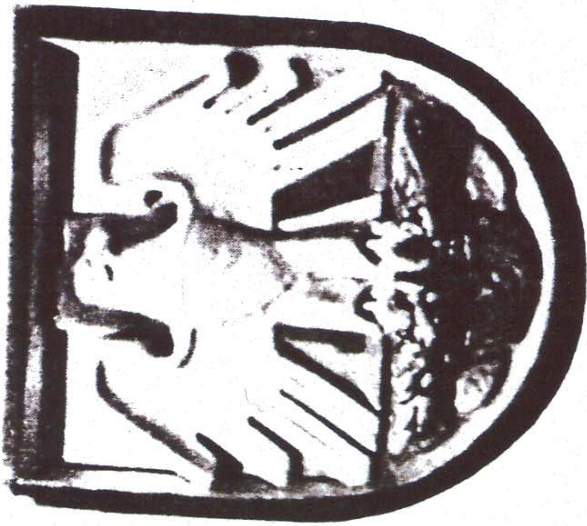
www.festungnorderney.de



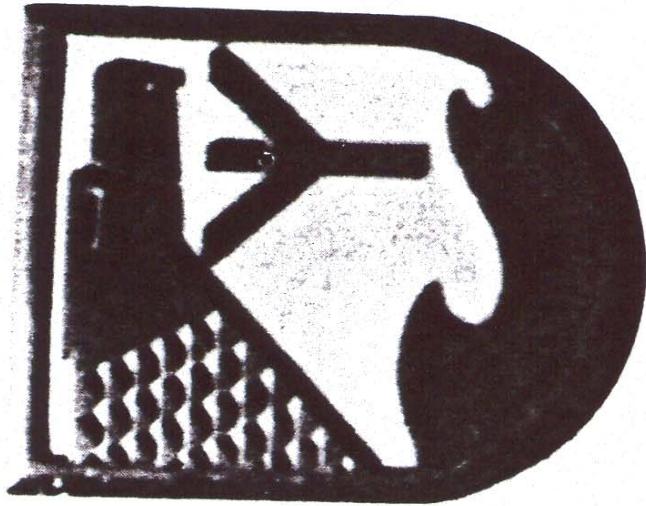


Das erste Staffel-Wappen der Küstenaufklärungsstaffel
1/ 306 auf dem Norderneyer Seenot-Fliegerhorst

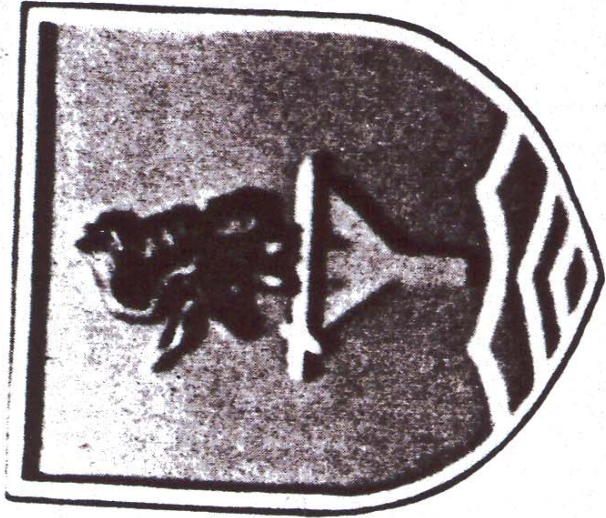
A



B



C



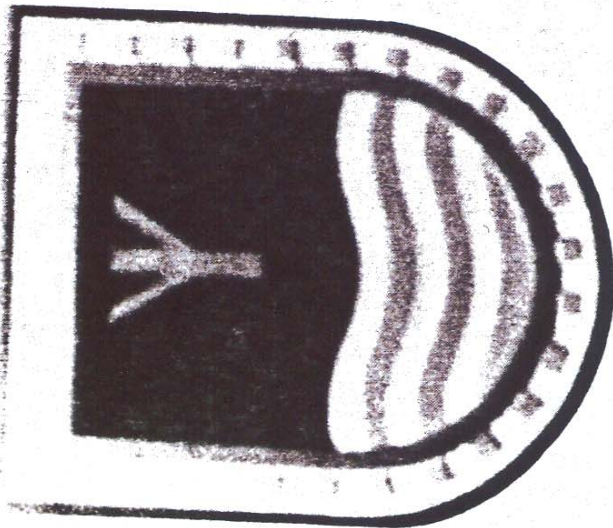
D



A Wappen des Seefliegerhorstes Holtenau:

Farben: Äußerer Rand schwarz; innerer Rand rot. Der Adler in Silber, sitzt auf einem braunen Ast, der unten links und rechts ein grünes Blatt hat. Der Untergrund (hinter dem Adler) ist blau.

E



F



G



B Wappen des Seenotdienstes der Luftwaffe:

Farben: Umrandung blau; das Feld ist gelb (Luftwaffen-Spiegel-Farbe) Adler, Rune und Welle blau (himmelblau). Die hellen Flecken auf dem Hals des Adlers, Augenwinkel und Schnabelzwischenraum, sind gelb.

C Wappen der Landstaffel der Seenotgruppe 81:

Farben: Rand weiß, Untergrund gelb, Rune und Wellen blau, Schwert grau.

D Wappen der 2. Seenotflottille:

Farben: Untergrund des Oberteils (mit Löwen) gelb, der Löwe selbst weiß, Untergrund mit dem Drachen blau, der Drache selbst weiß mit blauen Streifen. Die Flügel haben schwarze Streifen. Das Schwert ist weiß unter dem Griff dunkelblau.

E Wappen der 4. Seenotstaffel:

Farben: Äußerer Rand weiß-blau Quadrate, innerer Rand und die Rune in Gold, der Untergrund ist schwarz. Die Wellen sind weiß-blau-weiß-blau-weiß-blau.

F Wappen der 1. Seenotstaffel:

Farben: Rand des Wappens weiß, der Löwe und die Wellen ebenfalls weiß, die Rune gelb, der Untergrund himmelblau.

G Wappen der 2. Seenot(Schutz- und Such)-Staffel:

Farben: Schwarzes Feld ohne Rand, was weiß zu sehen



Am 1. Oktober 1935 wurde die Staffel als "M 2" unter der Führung von Hauptmann Minner in Kiel in Dienst gestellt.

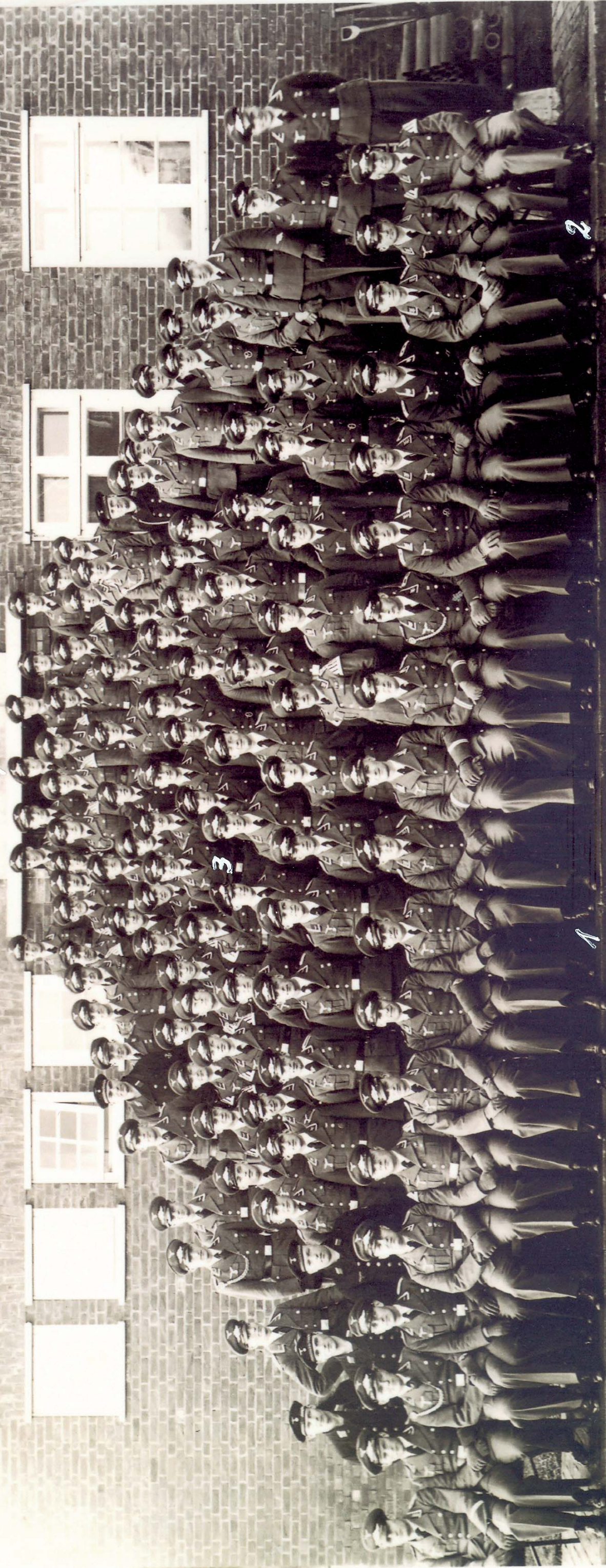
Verlegung nach Norderney und Namensänderung in 1/206.

Am 1. Oktober 1936 übernimmt Hauptmann Busch die Staffel als Küstenaufklärungsstaffel 1/106 und führt sie zu "Freud und Ehr".

Am 15. November 1938 übergibt der beliebte und verehrte Major Busch die Staffel an den neuen Staffelführer Hauptmann Freiherr v. Schrötter.

Vanteroffizier - Kameradschaft 1937

des See - Fliegerhorstes Nordsee

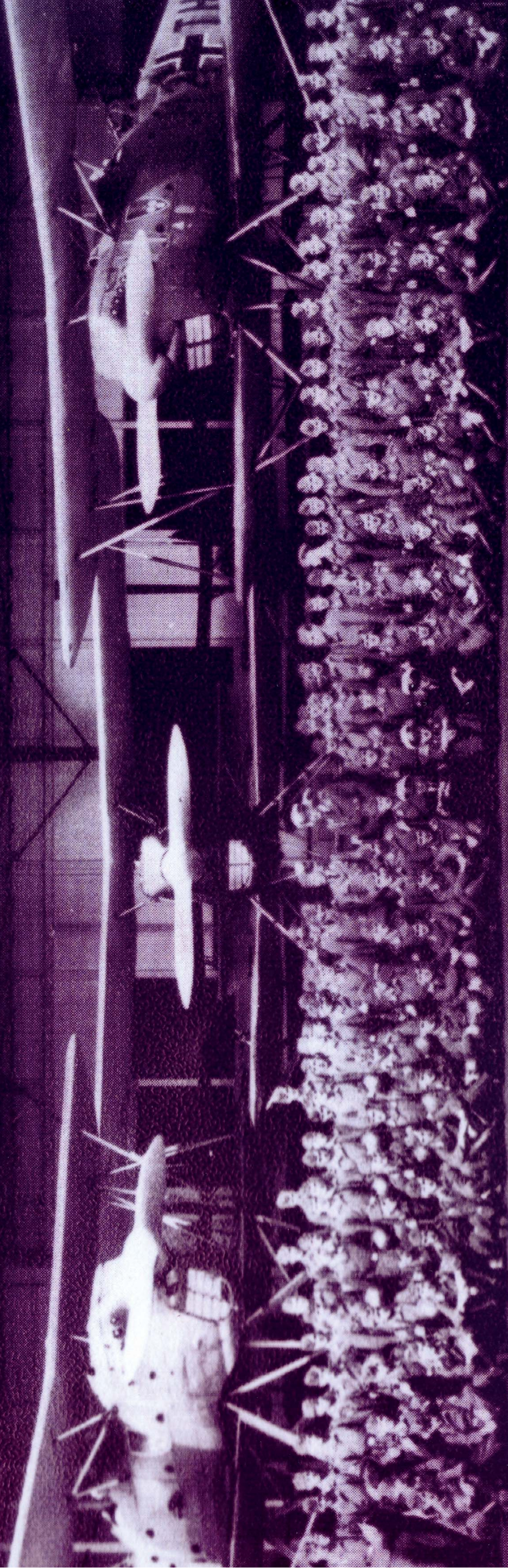


Im Jahre 2008 auf dem Bild noch zu erkennen:

- 1.) Gerd Beseke (Musikdirektor) 2.) Fritz Hentschel (Leiter der Bootsgruppe)
- 3.) Otto Hahlbohm (Spieß der Seenotstaffel) 4.) Wilhelm Wolff (Flötist)



1939 Küsten-Flug-Staffel (M) 1./106
Staffelkapitän Hauptmann Friedrich Franz von Schrötter (X) Aufnahme vor dem
Krankenreier-Eingang des Fliegerhorstes. Heute im Jahre 2008 Jugenderberge.
Auszug aus Seeflugstation 1914/15 von Klaus Pfau

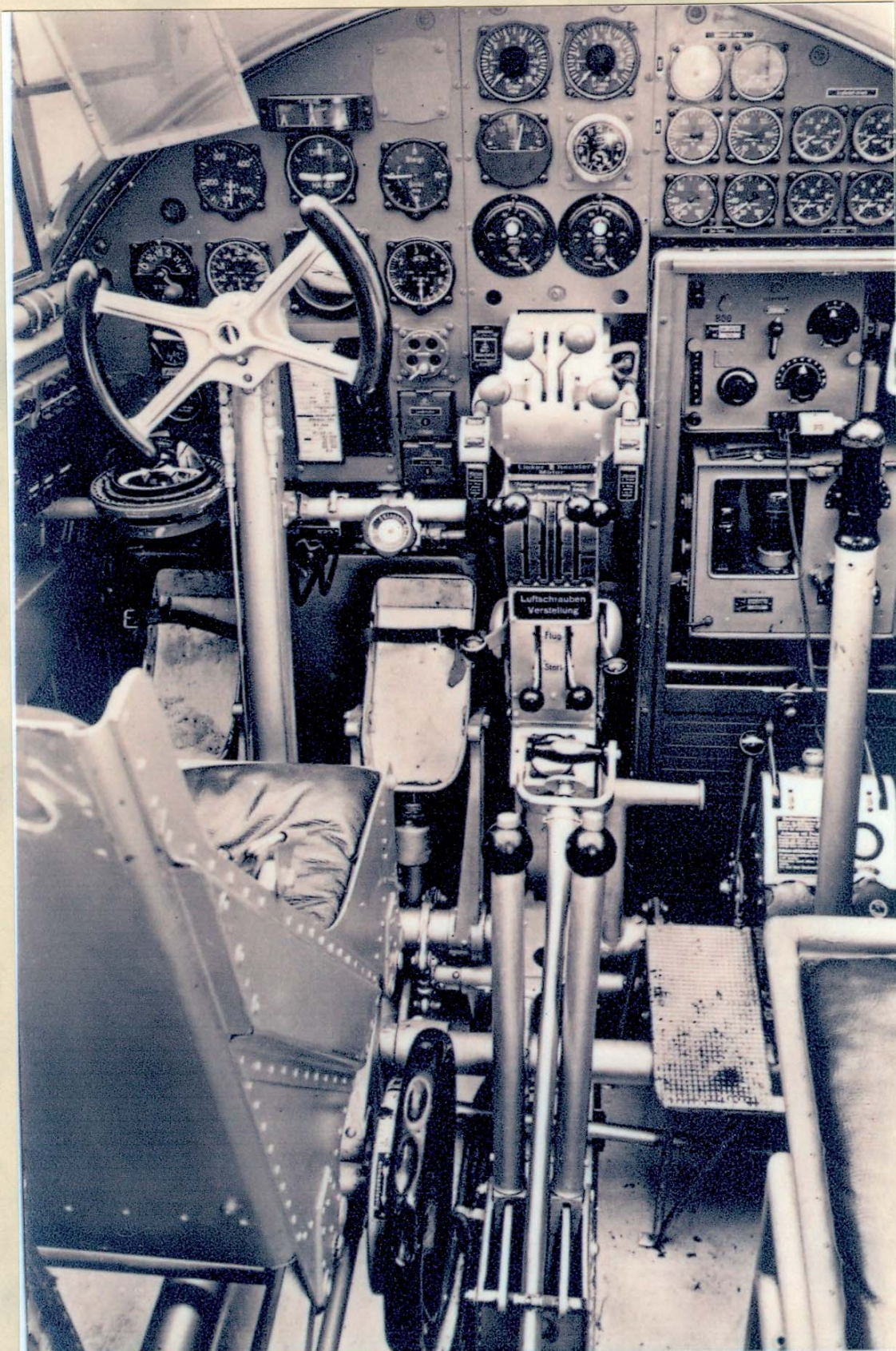
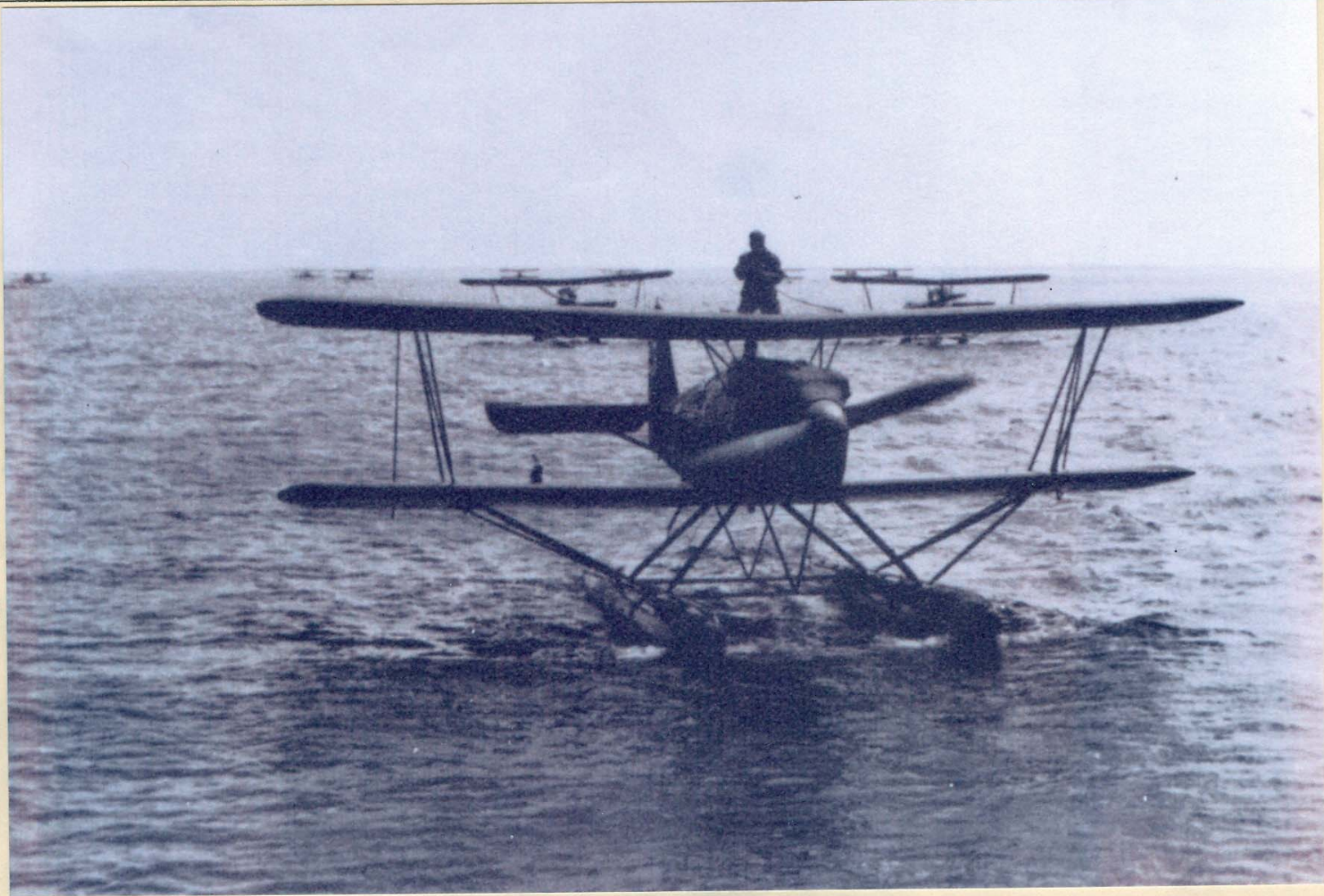


Außerdienststellung der treuen HE 60 Ende 1939. Gruppenaufnahme in Halle B.
Die Nachfolger waren die HE 115 und später die Flugboote DO 18 + DO 24.

Auszug aus Seeflugstation Nordsee 1914/45 von Klaus Pfau

Im Sommer 1936. Eine Staffel Hebo K.A.S.T. der Aufklärungsstaffel 1/106 vom Flug zurück. Die Führermaschine rollt an den kleinen Kran.

Diese Wasserflugzeuge konnten nur bei einigermaßen ruhiger See und bei auflaufendem Wasser vor Norderney landen und starten. (Wegen der Sandbänke)



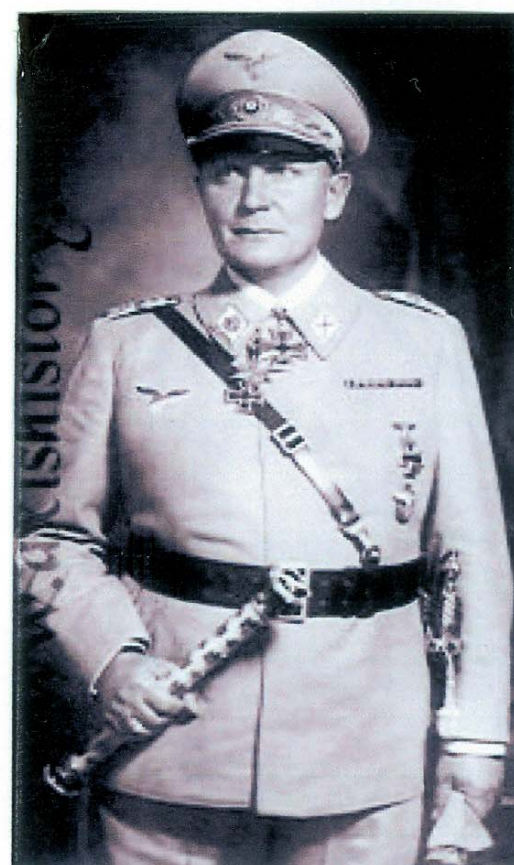
Führerstand
einer
Heinkel-Maschine

*— 1. März 1938 Tag der Luftwaffe. Nach feierlicher Flaggenparade beging unser Seefliegerhorst, gestern den 3. Geburtstag der Luftwaffe des 3. Reiches mit einem Appell, an dem sämtliche militärischen und zivilen Angehörigen des Horstes sowie eine Abordnung der hiesigen Bauleitung der Luftwaffe teilnahmen. Nach Bekanntgabe des vom Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Generalfeldmarschall Hermann Göring, erlassenen Aufrufes ging der Seefliegerhorstkommandant, Oberstleutnant Roth, in seiner Ansprache auf die besondere Bedeutung dieses Tages ein. Zur besseren Würdigung der entscheidenden Tat durch den Führer schilderte er in kurzen Zügen die Knebelung der deutschen Luftfahrt in den Jahren nach dem Kriege bis zum Umbruch im Jahre 1933 und den unerhörten Auftrieb, den dann die Luftfahrt dank der Energie und Tatkraft ihres Ministers erhielt. Besonders interessant waren in diesem Zusammenhang seine Ausführungen über die Folge der Ereignisse, die gerade der jetzige Fliegerhorst in den Jahren bis zur Machtübernahme erlebte. Mit dem Dank der Luftwaffe am heutigen Tage an Heer und Marine, die beide, jedenfalls personell, wesentlich am Aufbau des 3. Wehrmachtteils mitgeholfen haben, verband er die Glückwünsche des Horstes an den Oberbefehlshaber und Gestalter der Luftwaffe und ließ seine Worte ausklingen in das „Pflichterfüllung bis zum letzten Atemzug“ gelobende Sieg Heil an ihren Schöpfer, unseren geliebten Führer Adolf Hitler. Während ein Mittagskonzert in den Kasernen den dienstlichen Tagesablauf beschloß, vereinte der Abend die Horstangehörigen und die Zivilbevölkerung bei schmissiger Marsch- und Tanzmusik im Hotel „Kaiserhof“. — Mit bekanntem Fleiß und gewohnter Akkuratheit unterhielt das Musikkorps der Seefliegerhorstkommandantur unter der überlegenen Stabführung von Musikleiter Baeseke die große Gästezahl. Dankbar wurde die Wehrmachtsmusik hingenommen, besonderen Beifall konnte das Musikkorps für die schneidigen Fanfarenmärsche mit Kesselpauken einheimen. Der Horstkommandeur, Oberstleutnant Roth, hieß alle Gäste willkommen und freute sich besonders über den großen zivilen Besuch. Er schloß berechtigterweise daraus das gute Einvernehmen zwischen Wehrmacht und Inselbevölkerung. Er wünschte allen einen fröhlichen, genußreichen Abend. Bezaubernd schön waren die wiegenden Weisen der großen Tanzkapelle Stück, und ein langsames Gewoge einer dichten tanzenden Menge bewegte sich in dem schönen Festsaal. Es herrschte eine famose Stimmung, die nicht zuletzt auf das Konto der umsichtigen Regie der Kaiserhofdirektion zu buchen ist.

So stand es im März 1938 in der Norderneyer Badezeitung.

Der damalige Horstkommandeur hieß: Oberstleutnant Roth.

Das Hotel „Kaiserhof“ zählte zu der Zeit mit zu den größten Hotels von Norderney und mit den gemütlichsten „Fest-Sälen“



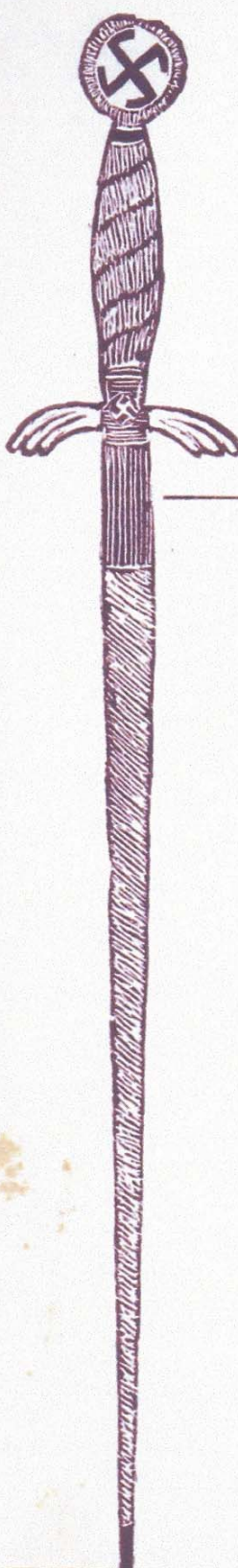
Generalfeldmarschall Hermann Göring



So sah damals das „Hotel Kaiserhof“ aus. In der Veranda wurde gefeiert.

Vorlage des Musikkorps für den Programmablauf.
Auf dieser Vorlage wurden die zu spielenden Märsche, Lieder usw. gedruckt und an das Publikum verteilt.

MUSIKKORPS
der
Seefliegerhorst- Kommandantur
NORDERNEY



VORTRAGSFOLGE:



Das compl. Musikkorps und die Horstkompanien auf der Freitreppe „Großes Logierhaus“ im Kurgarten. (Hinter dem Kurhaus) unter der Leitung von Oberfeldwebel Gerd Baeseke.

24. Mai 1938 Übungsmarsch durch Ostfriesland

Bilder aus dem Fotoalbum von Wilhelm Wolff

*— Die Seefliegerhorstkompanie Norderney wird während eines größeren Übungsmarsches durch Ostfriesland am Dienstag, dem 24. Mai, nachmittags im Schafhauser Wald Biwak beziehen und abends 20.15 Uhr in Peters Turnhalle ein Kompaniefest mit Tanz, zu dem die Einwohnerschaft eingeladen ist, veranstalten.

So stand es in der Norderneyer Badezeitung



X = Unteroffizier Wilhelm Wolff



Mit der Eisenbahn in der 3. Klasse ging es zurück nach Norddeich – Mole. Anschließend mit dem Schiff zum Heimatstandort Norderney.

Nachtarbeit des I. Zuges. Einsatz bei der schweren Sturmflut im Januar 1938



Die Kaiserwiese steht vollkommen unter Wasser. Die „Wäschebude“ hat stark gelitten.



Schwere Schäden am Deckwerk und Promenade. Der I. Zug hat mitgeholfen, die offenen Löcher mit Busch + Steinen zu verfüllen.

24.02.1938
RZZ.

Orkanartiger Sturm über Norderney

Alarmierung des Rettungsbootes „Bremen“ — Ein französischer Dampfer bei Juist gestrandet

Die Serie der Unwetter der letzten Zeit ist anscheinend noch nicht erschöpft. In den gestrigen Nachmittagsstunden setzte ein heftiger Sturm aus Nordwest mit Regen- und Hagelböen ein, der in den späten Abendstunden an Stärke beträchtlich zunahm. Da während der Nacht Ebbe war, war eine Hochflut nicht zu erwarten, obwohl das Wasser nicht vom Steindamm wich. Bei dem kurz vor der Vollendung stehenden Wiederaufbau der im vorigen Herbst abgebrannten Scheune der Domäne Hegen beim Leuchtturm stürzte eine Giebelwand ein. Eine Abteilung der Feuerlöschpolizei rückte zu Aufräumarbeiten aus. Vieh ist bei diesem Einsturz nicht zu Schaden gekommen.

In der Nacht hielt der orkanartige Sturm mit einer Rechtsdrehung nach Norden unvermindert an. Gegen 3 Uhr wurde von Borkum aus das Motorrettungsboot „Bremen“ alarmiert, da auf der Höhe zwischen Borkum und Norderney ein französischer Dampfer SOS-Rufe aussandte. Kurze Zeit später lief die „Bremen“ zur angegebenen Position aus, konnte aber von dem Dampfer nichts entdecken, auch war eine Funkverbindung vom Rettungsboot aus nicht herzustellen. Die „Bremen“ kehrte zunächst auf ihre Station zurück, um dann gegen 8,30 Uhr erneut auszulassen, da man vom Strande aus einen Dampfer beobachtete. Hierbei handelte es sich aber anscheinend um einen Schlepper, der ebenfalls auf der Suche nach dem französischen Dampfer war. Das Rettungsboot kehrte darauf wieder in den Hafen zurück. Beide Male mußte das Rettungsboot gegen schwere Seen ankämpfen, die hohe Anforderungen an Schiff und Besatzung stellten, das Boot war andauernd von den schweren Brechern eingedeckt. Auch die Funkanlage, die von dem Stabsfunkerobergast der Seefliegerhorst-Nachrichtenstelle Potscheradke bedient wurde, arbeitete ausgezeichnet und lieferte den Beweis der Notwendigkeit dieser Einrichtung an Bord eines Rettungsbootes auf vorgeschobenem Posten wie die Station Norderney der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.

Inzwischen wurde bekannt, daß der französische Dampfer bei Juist querab vom Loog gestrandet sei. Es handelt sich um den 6000 Tonnen großen Dampfer „Baoule“. Da der Dampfer sehr hoch auf den Strand aufgelaufen ist, besteht für die Mannschaft keinerlei Gefahr.

Der finnische Dampfer „Dagmar“, der in Emden Erz gelöscht hatte, verlor auf dem Wege nach Nordenham auf

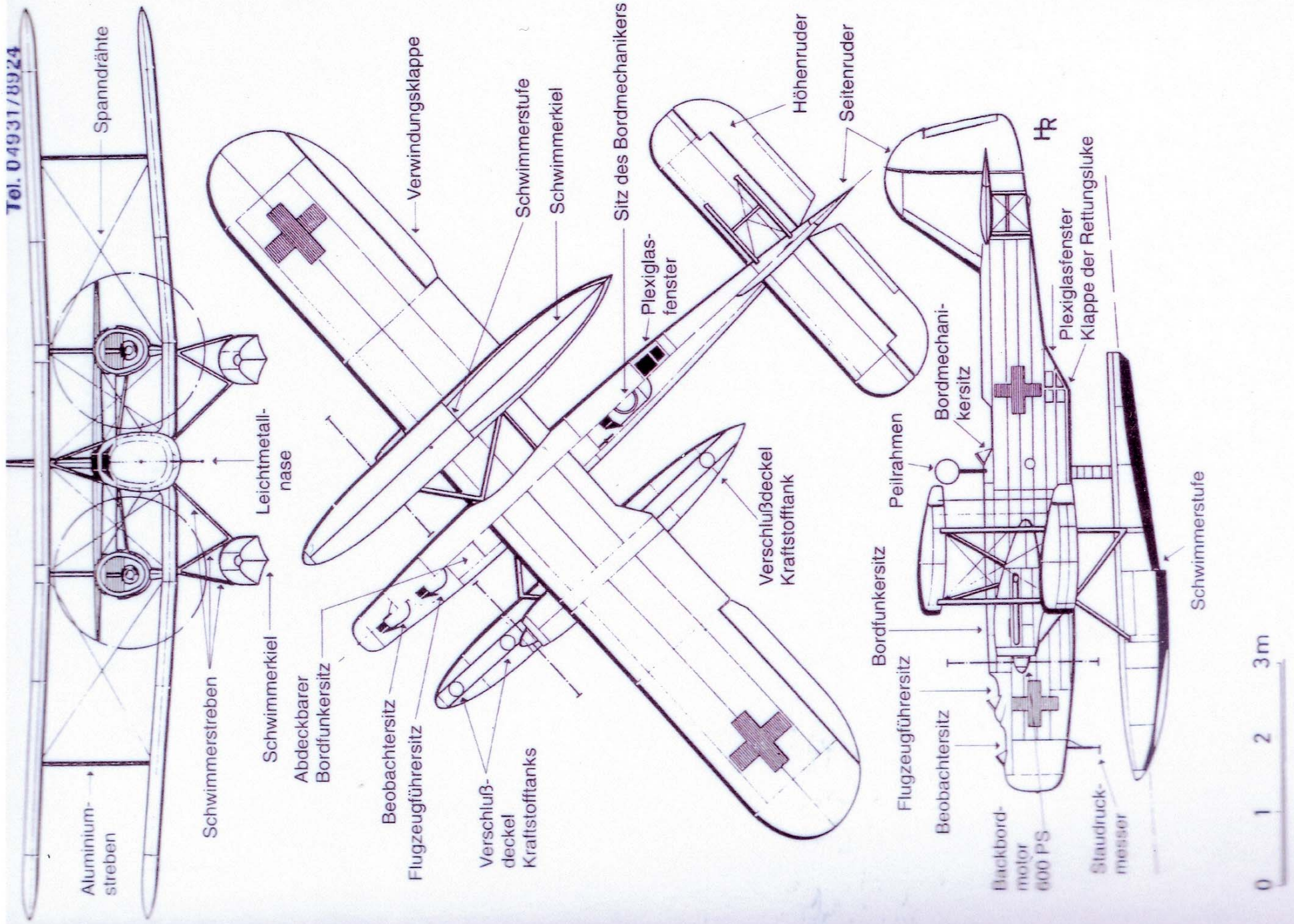
der Höhe von Borkum Anker und Kette. Der Seeleichter „Heinrich Kionc“ verlor ebenfalls seinen Anker und lief auf der Seise, querab vom Emden Hafen, auf.

Der Sturm warf am heutigen Morgen bei Hochflut wieder gewaltige Wassermassen an unsere Uferbefestigungen. Der Rasen vor der Kaiserstraße war fortwährend in eine Gichtwolke eingehüllt. Besonders an dem sogenannten Soldatendeich brachen sich hohe Wasserberge. Die Ausbesserungsmaßnahmen am Steindamm vor der Marienhöhe haben den Wellen standgehalten; von Schäden an den Uferbefestigungen ist vorläufig nichts bekannt; der Wasserstand betrug etwa 1 Meter über normal. In den Straßen sah man am heutigen Morgen verschiedentlich Schieferstücke, die von Dächern losgerissen wurden. Schon in den gestrigen Abendstunden machte sich eine unliebliche Stromstörung am Licht und Radioempfang bemerkbar, die am heutigen Morgen zur gänzlichen Unterbrechung der Stromzufuhr führte. Die Störung lag bei der Verbindungsstelle in Ostermarsch; erst gegen 10,15 Uhr war der Schaden behoben.

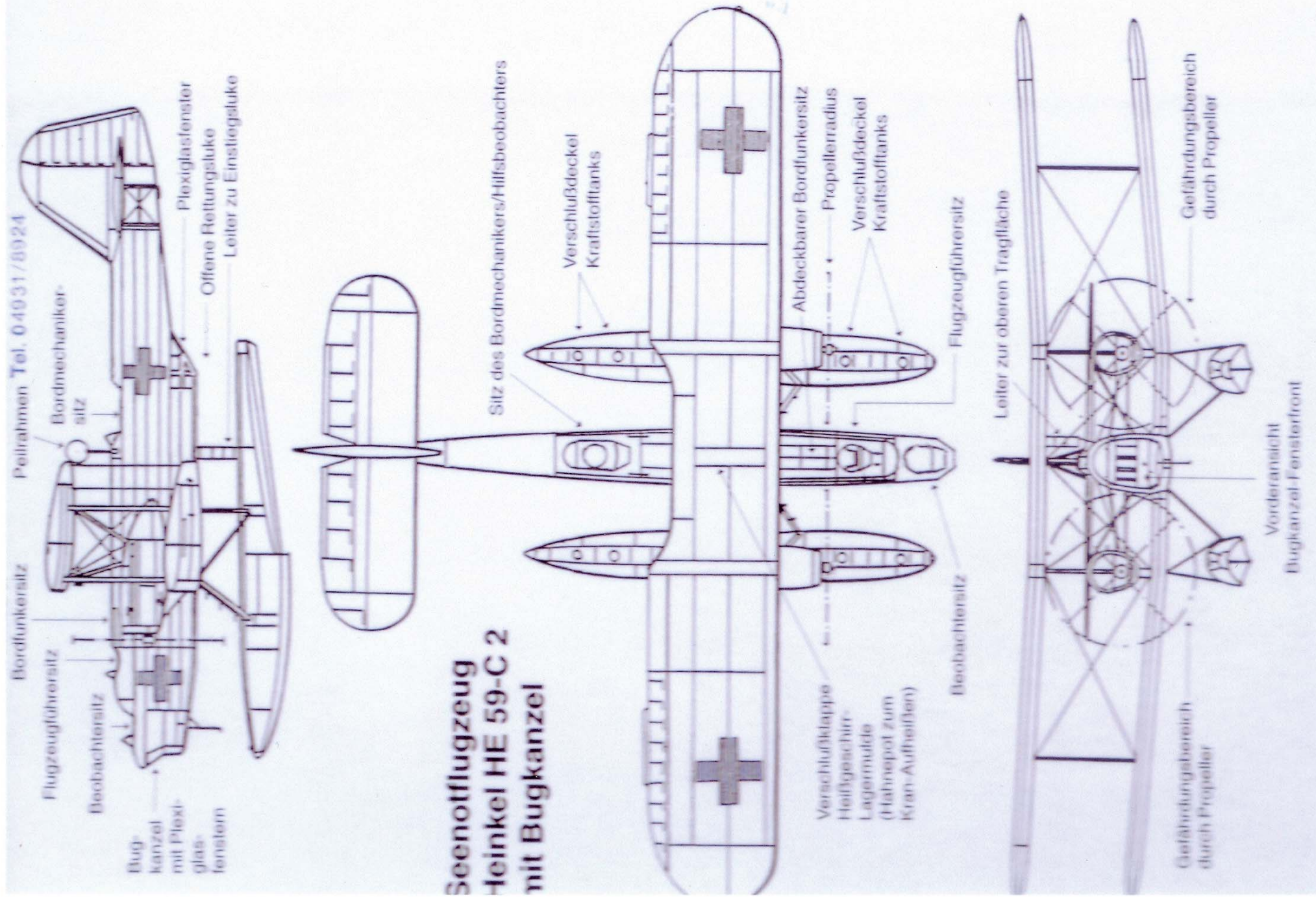
Der Sturm hält auch am Vormittag unvermindert an; heute abend gegen 8 Uhr ist Hochwasser, da werden wir wohl wieder mit einer gewaltigen Flut rechnen müssen. — Der fahrplanmäßige Dampfer von heute vormittag konnte wegen des hohen Wasserstandes nicht abfahren. Er traf mit Verspätung hier ein.



Nach getaner Arbeit, abrücken ins Quartier.
X = Unteroffizier Wilhelm Wolf



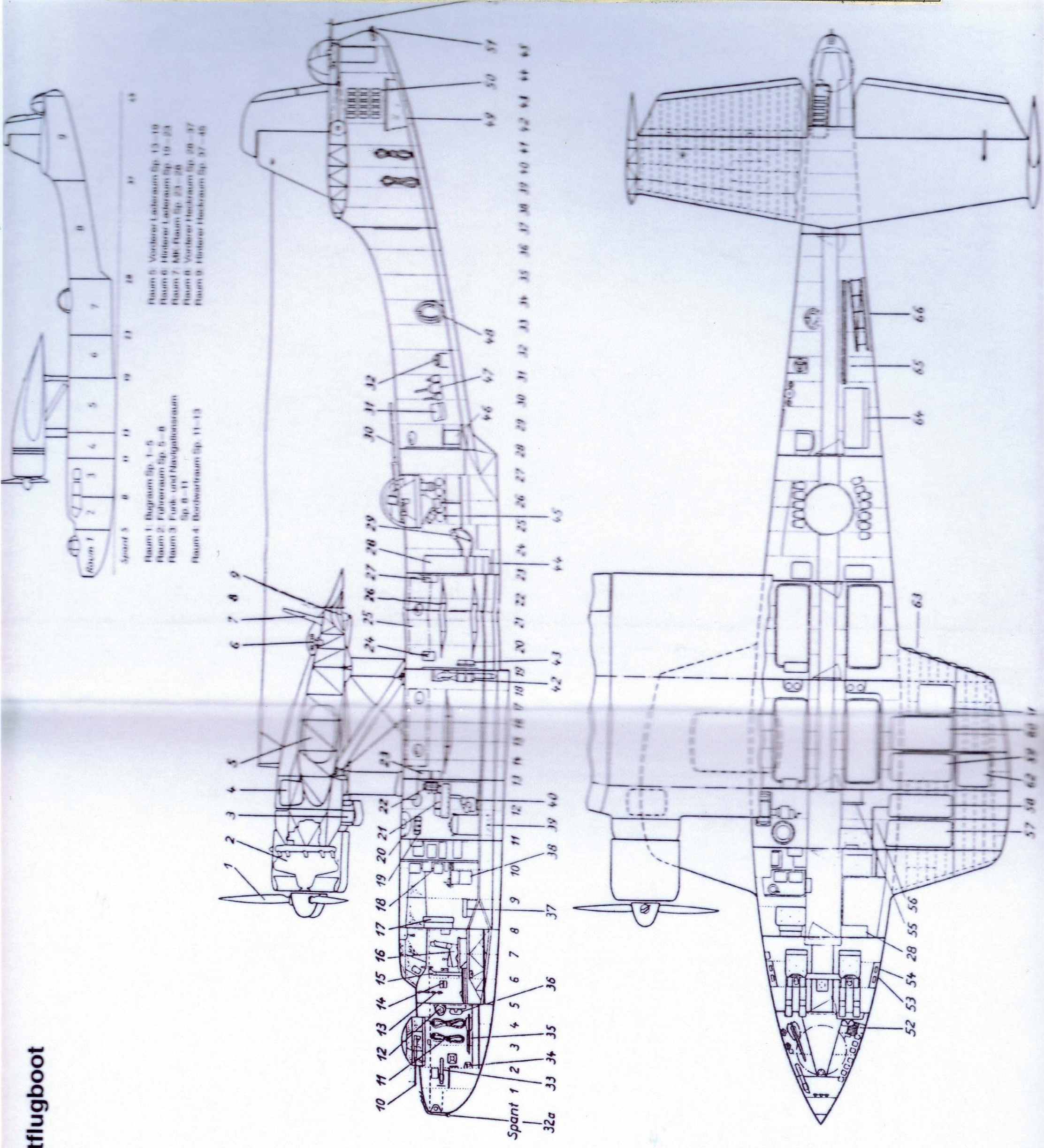
Seenotflugzeug Heinkel HE 59 D-1 mit umgebauter Leichtmetallnase



Seenotflugzeug Heinkel HE 59-C 2 mit Bugkanzel

Längsschnitte Seenotflugboot DO 24 T 2

- 1 Luftschraube
- 2 Motor Bramo Fafnr 323 R 2
- 3 Schmierstoffkühler
- 4 Kraftstoffbehälter R.-J. 160 l
- 5 Kraftstoffbehälter R.-J. 1000 l
- 6 Peilrahmen PRE 3
- 7 Bakenstab
- 8 Antenne
- 9 Landeklappe
- 10 MG 15 im Bugstand
- 11 Wurf- und Festmachleinen
- 12 Treibanker
- 13 Führergerätafel
- 14 Leuchtpistolenkasten
- 15 Steuersäule (Doppelsteuerung)
- 16 Führersitz
- 17 Funkersitzlehne
- 18 Bordfunkanlage
- 19 Sanitätspack
- 20 Einstiegluke
- 21 Kraftstoffbehälter für Gefinal-Aggregat
- 22 Umpump-Aggregat
- 23 FuG 25
- 24 Zielflugempfangler
- 25 Ladeluke
- 26 Ruhebetten
- 27 Sanitätstornister
- 28 Geräteschrank
- 29 Handlenzpumpe
- 30 MK HS 404 in Lafette AB 15 im Rumpfrückenstand
- 31 Torfmultitasche
- 32 Mutterkompas
- 32a Schlepstander
- 33 Abtriftmesser
- 34 Kompaß OK 38
- 35 Grundanker
- 36 15 Doppeltrommeln DT 15
- 37 Funksitz
- 38 Tasche für tragbaren Höhenatmer
- 39 Trinkwasserbehälter
- 40 Gefinal-Aggregat
- 42 Kohlendioxidflaschen
- 43 Funklandeempfangler
- 44 Leinenpistolenkasten
- 45 15 Trommeln je 15 oder 9 Trommeln je 30 Schuß
- 46 Bordklosett
- 47 Auffülltrichter
- 48 Auffüllschlauch
- 49 Leertrommelsack
- 50 Doppeltrommeln DT 15
- 51 Sliphaken
- 51 a MG 15 im Heckstand
- 52 Ankerleine
- 53 Gashebel
- 54 Brandhahnhebel
- 55 Bedientafel
- 56 Hauptschalttafel
- 57 Kraftstoffbehälter I R.-J.: 300 l
- 58 Kraftstoffbehälter II R.-J.: 300 l
- 59 Kraftstoffbehälter III R.-J.: 350 l
- 60 Kraftstoffbehälter IV R.-J.: 380 l
- 61 Kraftstoffbehälter V R.-J.: 120 l
- 62 Kraftstoffbehälter VI R.-J.: 210 l
- 63 Sorgleine
- 64 Kiste für Gummianzüge
- 65 Leckstangen
- 66 Montagekran



Raum 5: Vorderer Laderaum Sp. 13-19
 Raum 6: Hinterer Laderaum Sp. 19-23
 Raum 7: MK Raum Sp. 23-26
 Raum 8: Vorderer Heckraum Sp. 26-37
 Raum 9: Hinterer Heckraum Sp. 37-46

Raum 1: Bugraum Sp. 1-5
 Raum 2: Führerraum Sp. 5-8
 Raum 3: Funk- und Navigationsraum Sp. 8-11
 Raum 4: Bordverraum Sp. 11-13

Spant 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45

Spant 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45

63

52 53 54 28 55 56

57 58 62 59 60 61

64 65 66

Luftfahrt im Zweiten Weltkrieg:

Karl Born und die Gründung der fliegerischen Seenotrettung

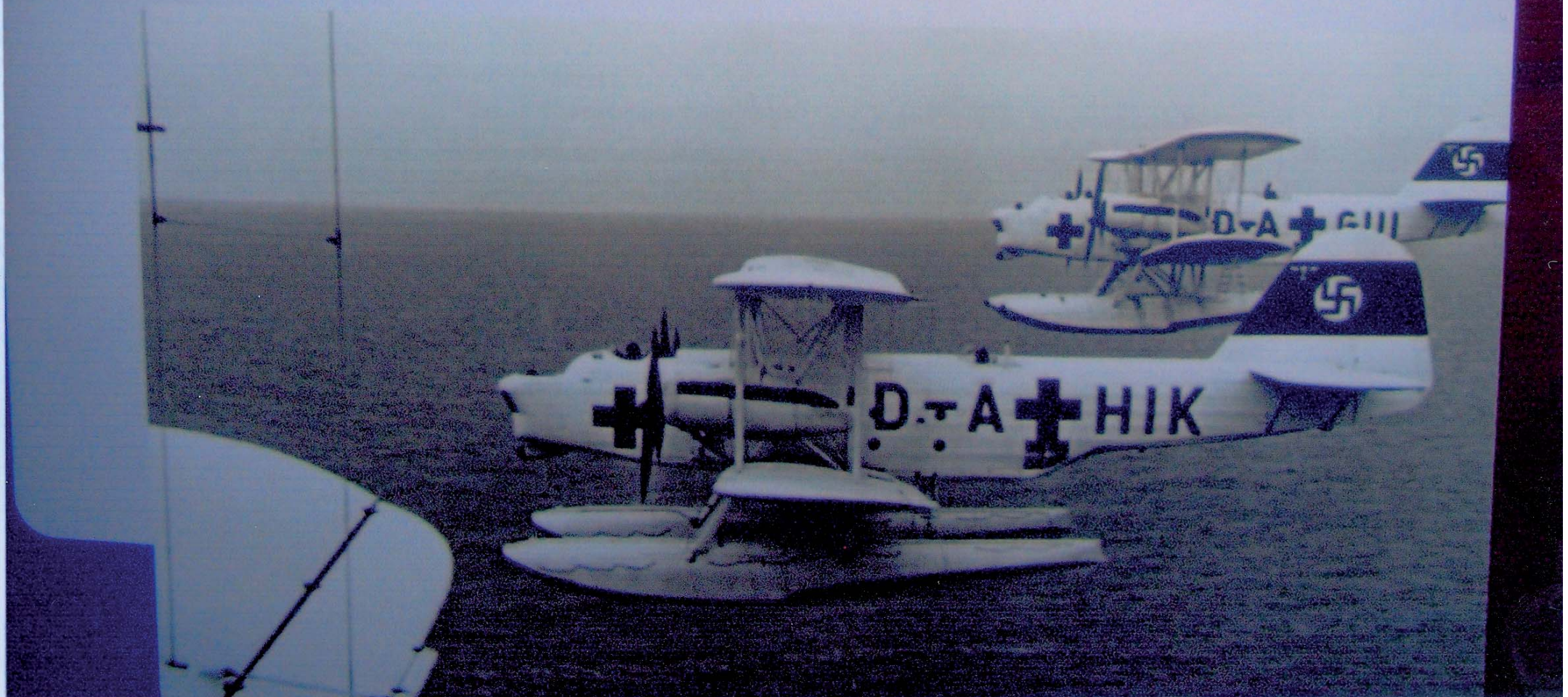
14

ppelin bis
Airbus

Am 12. April 1939 beschloß der »Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe« die Aufstellung eines Seenotflugkommandos in Bad Zwischenahn-Rostrup. Dies war die Geburtsstunde des ersten fliegerischen Seenotdienstes der Welt. Im selben Monat übernahm die Luftwaffe die Anlage. Der erste Leiter der Seenotrettung wurde der Feldwebel Karl Born (1910–2004), ein gebürtiger Schweizer, der sich nach dem Krieg in Oldenburg niederließ. Ab August 1939 war die Seenotstaffel I auf dem Seefliegerhorst Norderney stationiert. Im April 1940 erfolgte ihre Verlegung nach Norwegen.

Ausgerüstet war sie zunächst mit drei Schwimmflugzeugen vom Typ Heinkel He 49, die später durch die hochseetüchtigen 22 m langen Großflugboote Dornier Do 24 ersetzt wurden. Die Do 24 konnte sechs Stunden lang in der Luft bleiben und hatte eine Reichweite von 1.100 km. Sie hatte sechs Schlauchboote und eine umfangreiche Erste-Hilfe-Ausstattung an Bord. Der ehemalige Seenotsanitäts-Unteroffizier Dr. Berneaud-Kötz erinnert sich rückblickend 1976 an die schwierige Suche nach in Seenot geratenen Fliegern:

»Stille an Bord, begleitet vom gleichmäßigen Brummen der drei Motoren. Die Konzentration war auf das Äußerste angespannt und die Gedanken waren darauf gerichtet, ob wir im angegebenen Planquadrat die Nusschale von Schlauchboot oder in Schwimmwesten treibende Menschen, vielleicht umgeben von einem gelb-grünen Farbbeutelfleck, auch finden würden.« Größte Herausforderung für die Retter war die Unterkühlungsgefahr. Jeder Flug war also immer ein Wettlauf gegen die Zeit. Gefährlich wurde es für die Retter, wenn sie in ein Minenfeld gerieten oder wenn Dünung und Windseegang aus verschiedenen Richtungen kamen. Beim Rollen über die Kreuzsee konnte der Schwimmer brechen. Dann sank das Flugzeug in Minutenschnelle und die Retter wurden selbst zu Treibgut im Meer. Karl Born war sich der gefahrenvollen Aufgabe bewusst: »Wir wussten ganz genau, dass jede Rettung ein Risiko birgt... Wir wussten andererseits, dass es »dort unten« um Menschenleben ging... Neben unserer Wasserlandung gab es doch zumeist gar keine Alternative!«



Eine Staffel He 59 mit Rot-Kreuz Balken und weißen Anstrich.

Karl Born, 1940er Jahre

Privatbesitz

Der gebürtige Schweizer Karl Born (1910-2004) baute im April 1939 in Zwischenahn-Rostrup den ersten fliegerischen Seenotrettungsdienst der Welt auf. Nach einer seemännischen und fliegerischen Ausbildung war er zunächst Pilot bei der in Kiel-Holtenau und auf Norderney stationierten Luftdienst GmbH. Am 1. Oktober 1939 wurde der Feldwebel d.R. zur Luftwaffe (See) eingezogen, wo er als Staffelkapitän der 4. Seenotstaffel Norderney Dienst tat. Im Januar 1940 beauftragte man ihn als Leutnant d.R. mit der Aufstellung aller Seenotverbände; im Oktober 1941 übernahm er als Oberleutnant den gesamten Seenotdienst in der Ostsee, im Baltikum und im finnischen Meerbusen. Am 1. Februar 1943 erfolgte seine Beförderung zum Hauptmann. Nach kurzer Gefangenschaft im August 1945 wurde er als „Küstenfischer“ nach Bad Zwischenahn entlassen. Ab Oktober 1945 baute er in Oldenburg den Ziegelhof auf mit Freilichtbühne, Gaststätte und Lichtspieltheater. Karl Born gehörte zu den Gründungsmitgliedern der Deutsch-Französischen Gesellschaft. Von 1959-1977 war er 1. Vorsitzender des 1950 gegründeten Luftsportvereins Oldenburg; 1981 erhielt Born das Filmband in Gold. Er starb hochbetagt am 1. April 2004 in Bad Bevensen.

Flugkapitän Karl Born

Flugkapitän Karl Born baute den -fliegenden Seenot-Rettungsdienst unter dem Roten Kreuz auf. Das erste Seenotflugkommando wurde in Bad Zwischenahn gegründet und später nach Norderney verlegt und weiter ausgebaut.



1939 Flugkapitän Karl Born auf Norderney



1939 Seine Fliegerkameraden beim Ausgang auf dem damaligen Adolf Hitler Platz (Kurplatz)

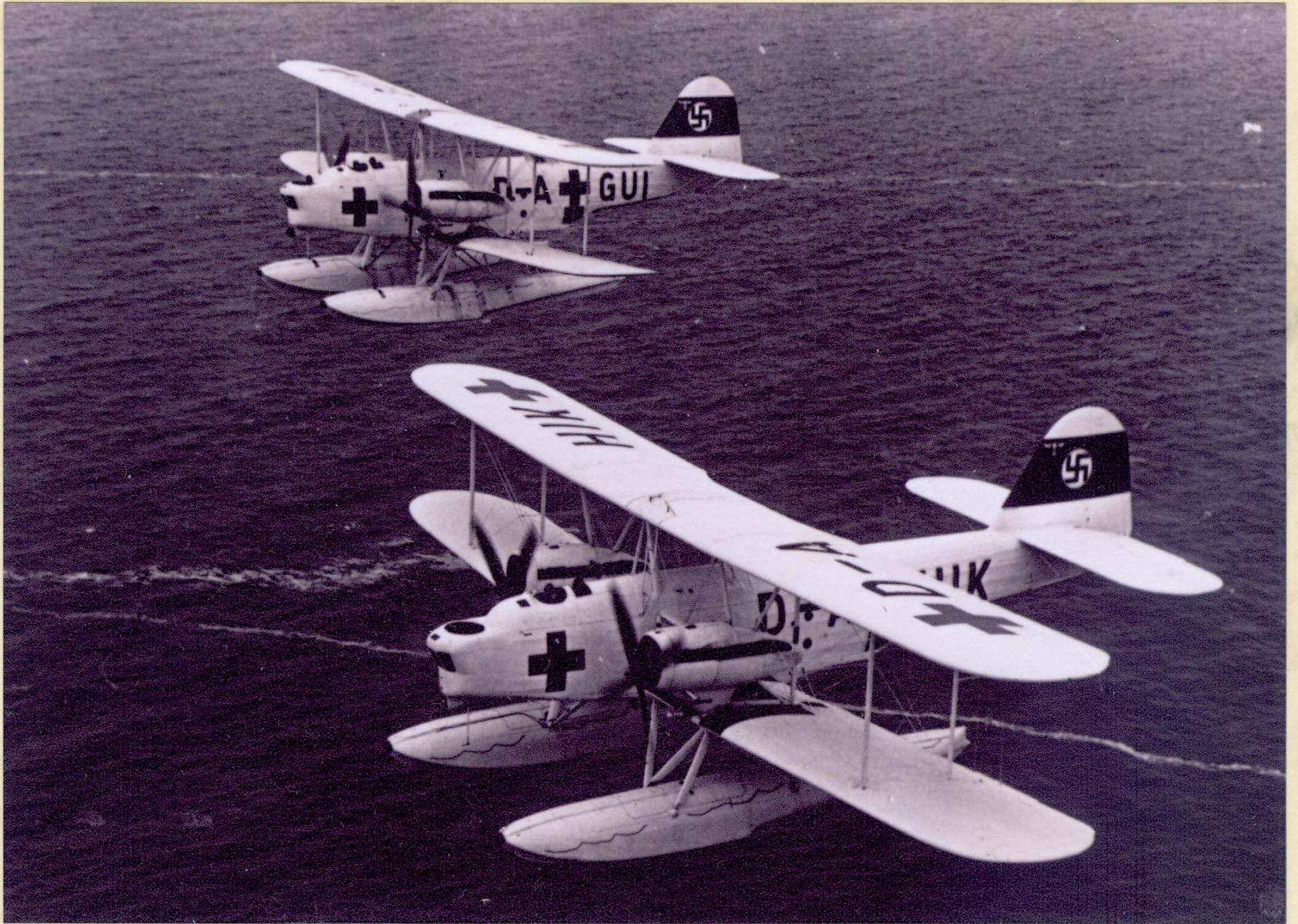


Dr.med.Püschel in Norderney

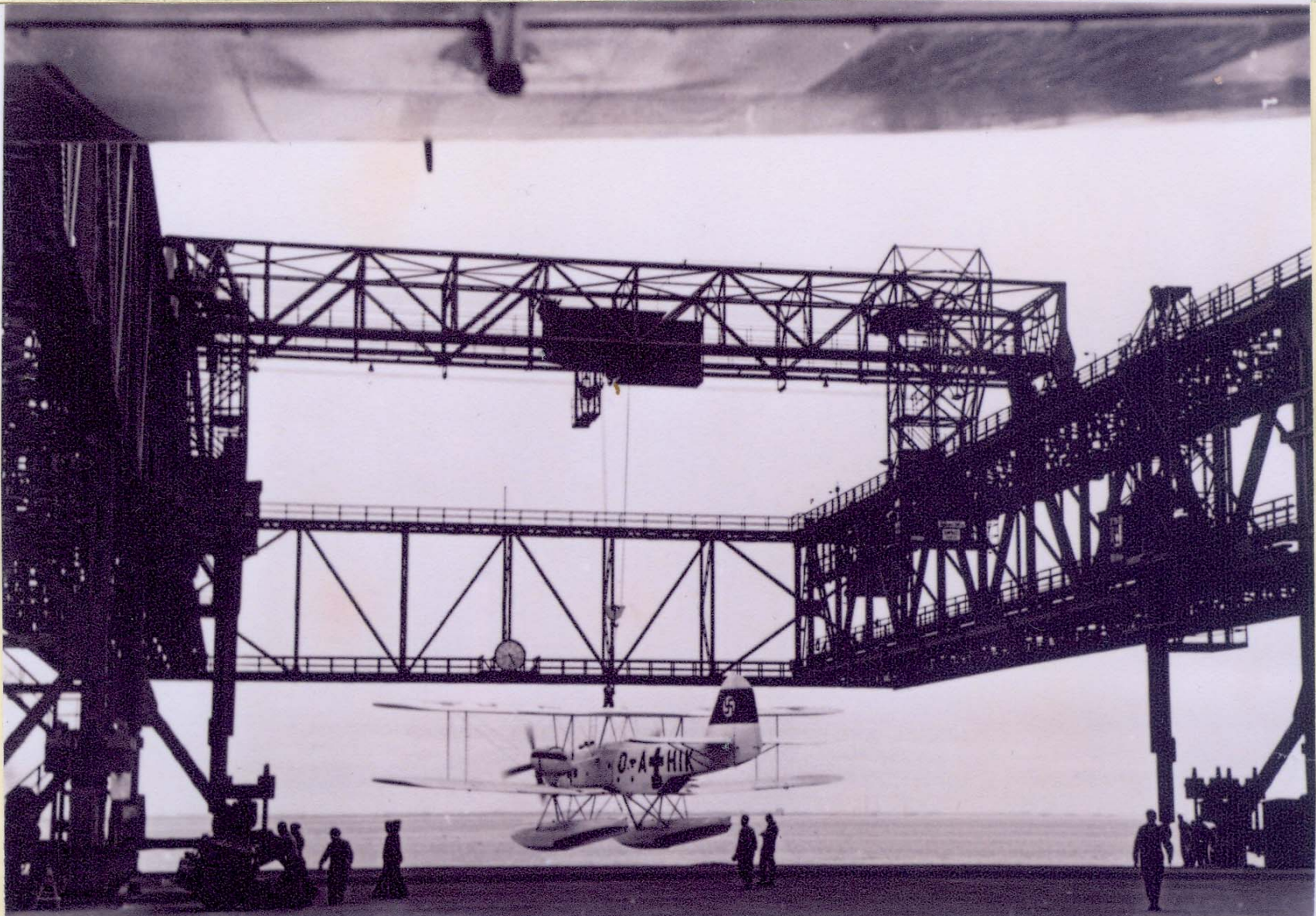
Doch zunächst sei im Namen aller Seenotkameraden, die in der Aufbauphase mit mir „unter dem ROTEN KREUZ“, besonders im „fliegenden“ Seenotrettungsdienst bis Mitte 1940 tätig waren und sich mit grossem Idealismus und vielfach unter Einsatz ihres Lebens der Aufgabe widmeten, „alle Menschen - gleich welcher Nation, ob Soldat oder Zivilist - vor dem Ertrinkungs- oder Auskühlungstod auf See zu retten“, Herrn Prof. med.habil Erich Püschel, 1939/40 Seenotarzt in Norderney, herzlich gedankt für seine hervorragende Dokumentation „Die Seenotverbände der deutschen Luftwaffe und ihr Sanitätsdienst 1939 - 1945“. Diese Schrift macht besonders deutlich, wie sich zunächst unter dem ROTEN KREUZ alles positiv entwickelte, und wie es dann ab Mitte 1940 leider zur Umrüstung und Bewaffnung kam.

Ausschnitt aus seine Dokumentation „46 Jahre danach“

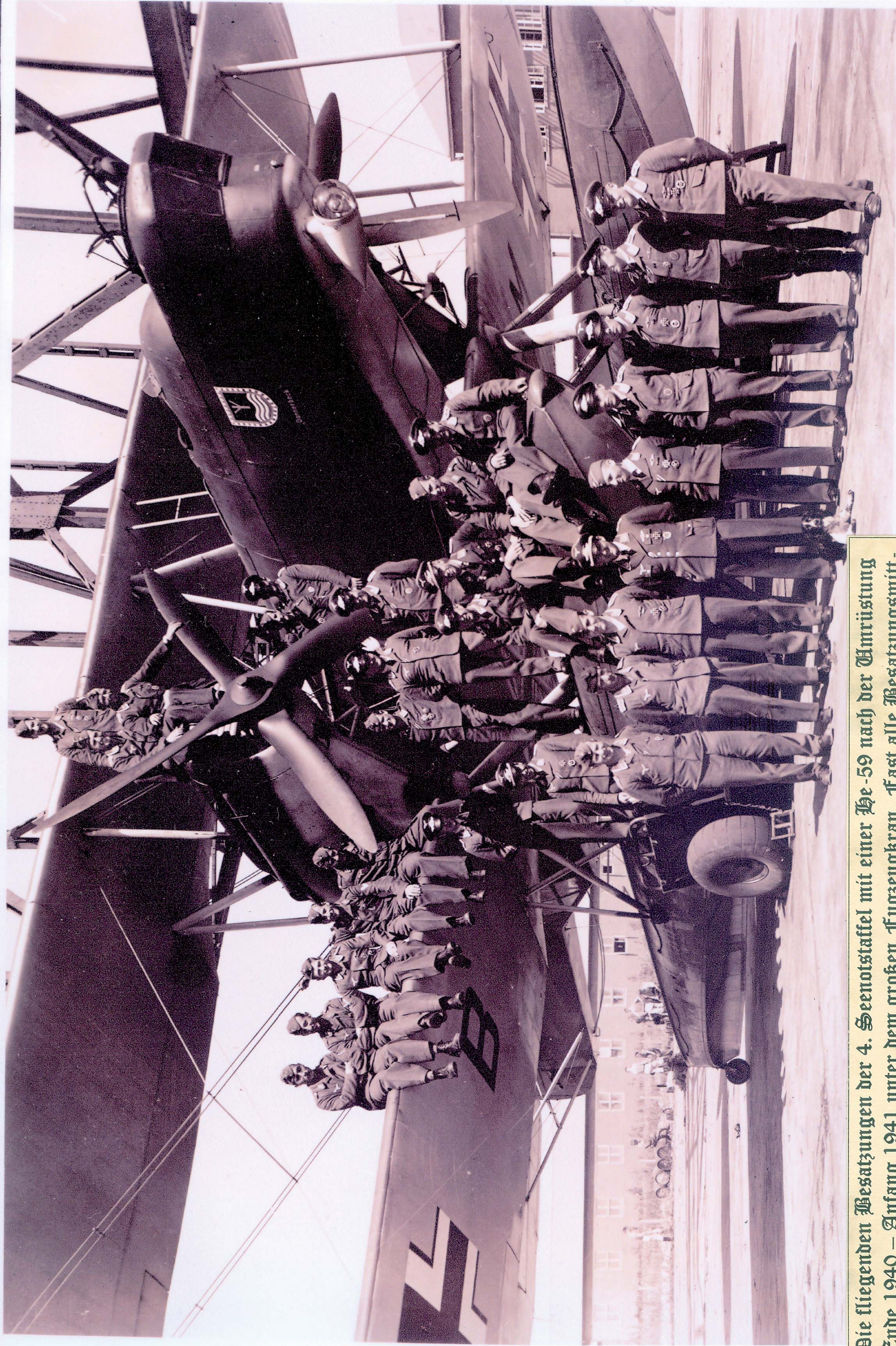
Die 4. Seenotstaffel mit He-59 Maschinen. Leiter war damals der Norderneyer Karl Born. Bild von 1939



Eine Flugstaffel (2 Maschinen) He-59 im Landeanflug bei Hochflut an der Süd-Westseite vor Norderney. Die Flugzeuge starteten und landeten meistens während der Flutphase. Bei Niedrig Wasser wären die Sandbänke eine große Gefahr. Auch die Start- und Landebedingungen waren an der Süd-Westseite wegen des dort herrschenden ruhigen Wasser eine Ideal-Lösung.



Die He-59 mit dem Erkennungszeichen HIK hängt am Haken des großen Kranes. Sie wurde aus dem Wasser gezogen und an Land auf einen Trailer gesetzt. (unten links im Bild.) Einer der damaligen Kranführer war der Norderneyer Ludwig Salverius.



Die fliegenden Besatzungen der 4. Seenotstaffel mit einer He-59 nach der Umrüstung
Ende 1940 – Anfang 1941 unter dem großen Flugzeugkran. Fast alle Besatzungsmitt-
glieder tragen schon das EK 1 + EK 2

Der Pressezeichner Hans Liska hat diesen Einsatz detailgetreu nach den Aussagen der Deutschen und der Briten rekonstruiert. Die britische Maschine war brennend in die Nordsee gekracht. Sie ging im Augenblick der Rettung unter (rechts)



Menschlichkeit zwischen Kriegsgegnern – keineswegs eine Selbstverständlichkeit: Männer wie Karl Born haben sie praktiziert.

Frühjahr 1941 Großer Rettungseinsatz mit der HE-59

Zwei abgeschossene englische Piloten aus der Nordsee gerettet.



Die Maschine ist wohlbehalten aus dem Seenot-Einsatz vor ihrem Heimatflughafen Rorderney gelandet und mit dem großen Kran an Land gehiebt. Die deutschen Piloten gaben ihrem Staffelführer Karl Born, links im Bild, einen ersten Bericht des Einsatzes. Rechts im Bild hat der Pilot eine Flasche Sekt im Arm, die die Besatzung für den glücklichen Ablauf der Menschenrettung bekommen hat.

Hier klettern die geretteten englischen Piloten aus der Heckklappe der HE-59 und sind sicher erleichtert, wieder trocknen Boden unter den Füßen zu haben. Die Engländer wurden von dem Fliegerhorstpersonal respektvoll behandelt. Leider ist nicht bekannt, wo sie anschließend ihre Gefangenschaft verbracht haben.

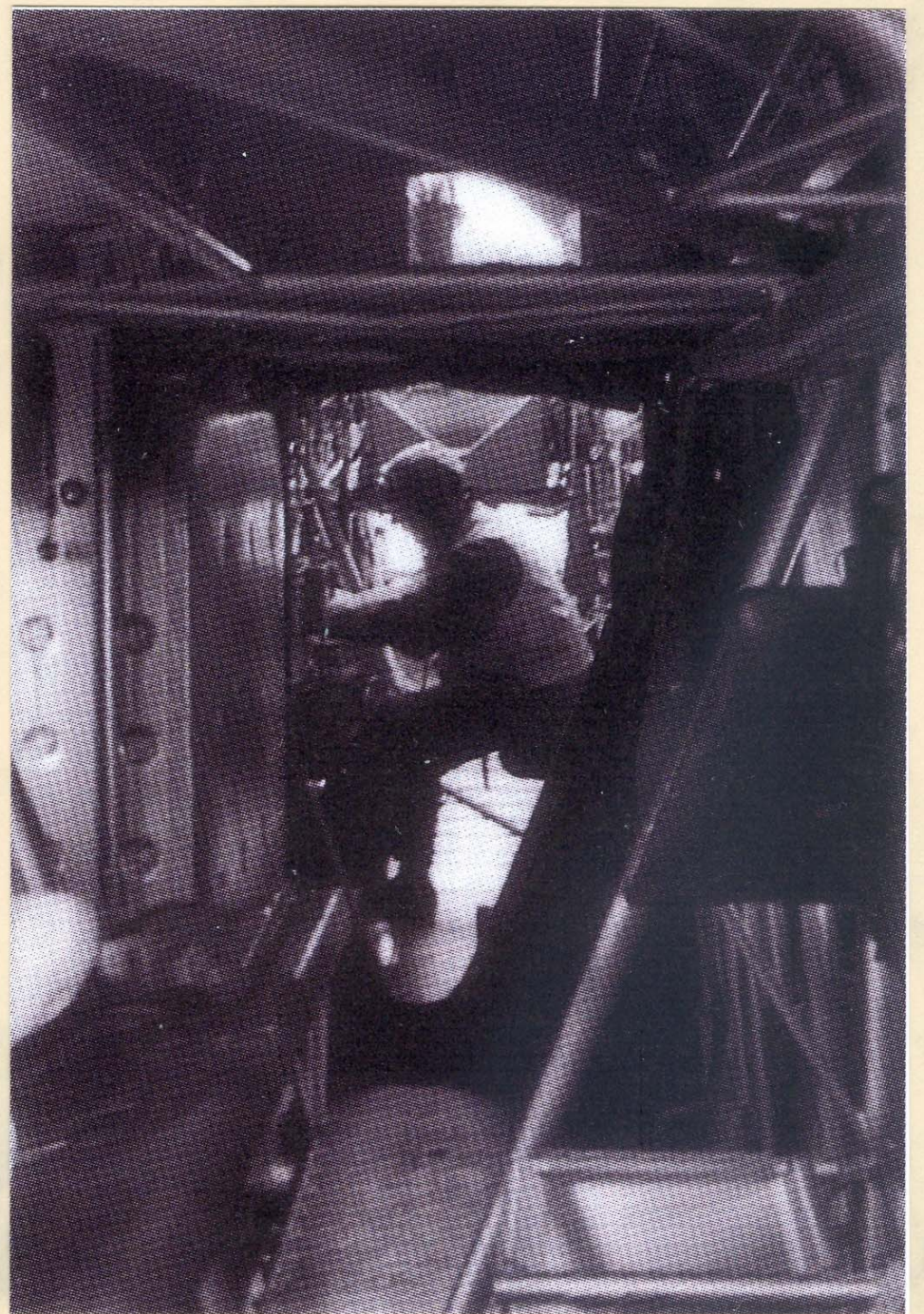
Alle Bilder aus dem Fotoalbum von Otto Halbohm.



Die beiden feindlichen, englischen Piloten wurden, nachdem sie aus dem Wasser gezogen waren, während des Rettungsfluges mit Trainingsanzügen des Fliegerhorstes bekleidet. Hier ein Erinnerungsfoto mit ihren deutschen Rettern.

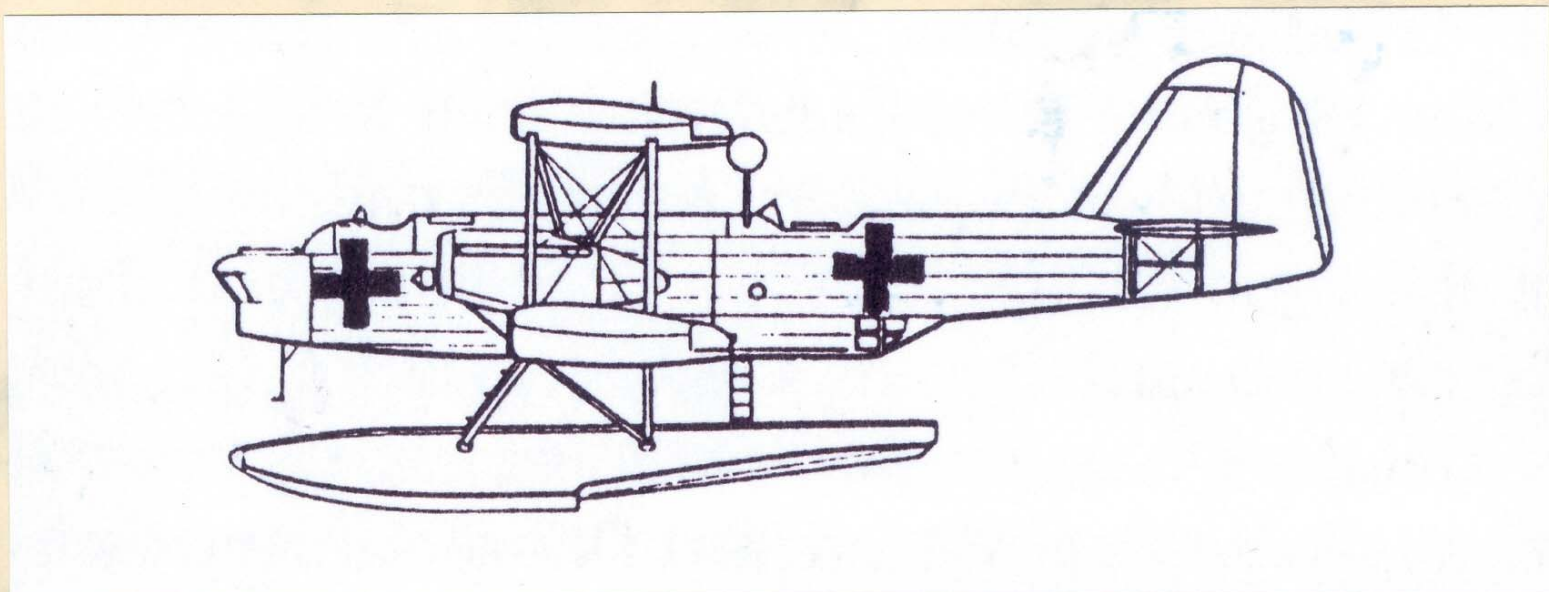


So flog man im offenen Doppeldecker HE-59



So flog man im offenen Doppeldecker HE-59, mit Schwimmweste und Rotkreuzarmbinde über die Fliegerkombination. Dieses Foto zeigt den Bordfunker und Luftretter:
Kapitän Erich Schiele

Sorgfältig wurden immer wieder Rettungsluke, Rettungstalje und Schlauchboote kontrolliert. Das Bild lässt die beachtliche Raumhöhe des Rumpfinnen erkennen.
Alle Bilder und Auszüge aus dem Buch von Karl Born: „Retter zwischen den Fronten“



Eine vierköpfige Besatzung hatte reichlich Platz. Sie bestand aus dem Flugzeugführer, dem als Kommandanten fungierenden Beobachter, dem Bordfunker und dem Bordwart. Der Pilot und der Beobachter saßen in der offenen Kanzel. Siehe Skizze.

Es geht um Menschenrettung.

Feldwebel Klotz ist nach 13 Tagen Schlauchbootdrift endlich in Sicherheit.

Siehe auch den ganzen Bericht auf Seite 26+27 in „Ketter zwischen den Fronten“ von Karl Born



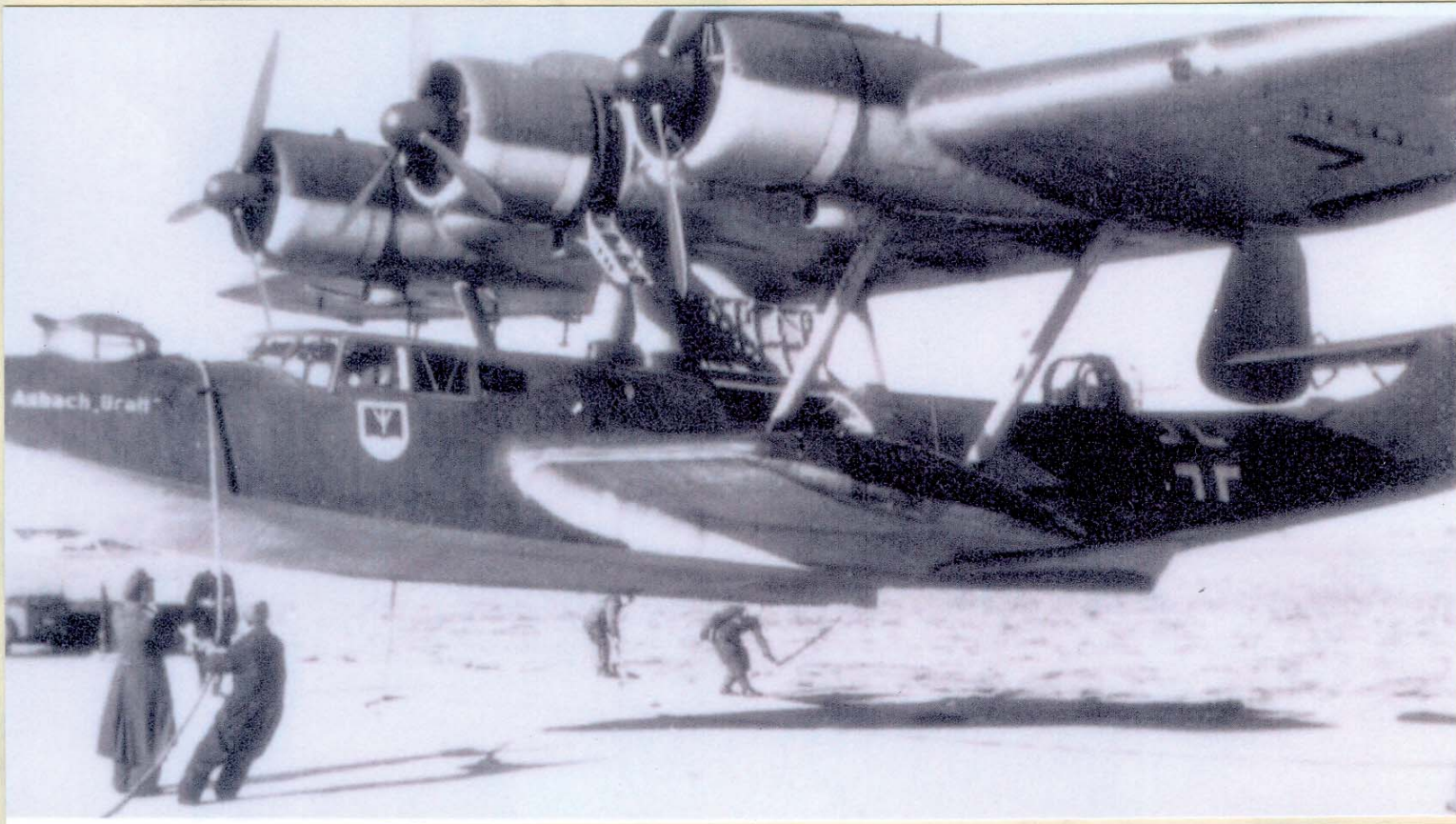
Nach 13 Tagen Suche wurde der Pilot Feldwebel Klotz, 30 Seemeilen nördlich von Borkum, von einer HE-59 in einem Schlauchboot gesichtet und aus dem Wasser gerettet. Nachdem er aus dem Wasser gezogen war, wurden erste medizinische Maßnahmen vom Bordfunker eingeleitet. Auf dem Bild rechts bekam er eine Sauerstoffzuführung.



Nach der Landung wurde der Pilot sofort in das Fliegerhorst-Lazarett (An der Mühle) gebracht und dort wieder gesund gepflegt. Hierbei erfuhren die Retter, daß der Feldwebel Klotz während seiner Schlauchboot-Driftung seinen Geburtstag hatte.



Anfang 1941. Die erste vollständige von der 4. Seenotstaffel
in der Nordsee gerettete englische Besatzung



Die Do 24 wird zum Einsatz neu betankt. Dieses Flugzeug holte die feindliche (englische) Besatzung aus der Nordsee. Es handelt sich um 7 englische Fliegersoldaten, die mit ihrer Maschine abgestürzt war. Ein deutscher Aufklärer hat die Engländer gesichtet und an die Norderneyer Leitzentrale gemeldet.

Nach der glücklichen Bergung und auf Norderney gelandet, gibt es zunächst eine Zigarettenpause. Auch die deutschen Soldaten staunten über die gute Verfassung der Engländer, die jetzt in Gefangenschaft gehen.

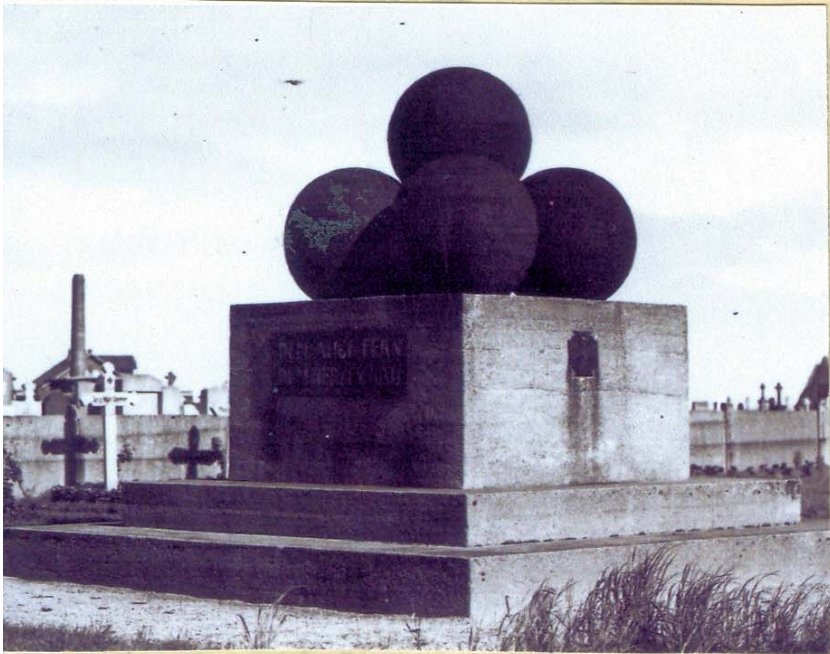


Anschließend wurden sie in das Lazarett des See-Fliegerhorstes auf ihren Gesundheitszustand untersucht. Das Lazarett wurde nach dem Krieg das neue Norderneyer Krankenhaus. Heute im Jahre 2008 ist es eine Jugendherberge.



1940 Beisetzung des Hauptgefreiten A. Kröber auf dem
Rorderneyer „Heldenfriedhof“

Der Militär-Pfarrer, hier
auf dem Bild ein
Marineoffizier, hält die
Trauerandacht.
Anschließend spielte die
Musikkapelle das Lied
vom
Toten Kameraden.
(Ich hat einen Kameraden)
Danach wurde, unter
Trommelwirbel, der
aufgebarte Sarg von vier
Sargträger in das Grab
herunter gelassen.



Die Inschrift auf dem Denkmal von Norden aus:
**DEM AUGEN FERN
DEM HERZEN NAH**
Die Inschrift von Süden gesehen:
UNSEREN HELDEN



Oberes Bild:
Die Ehrenkompanie präsentiert das
Gewehr, danach kommt das
Kommando: Die letzte Ehrung
„Zur Salve hoch, legt an.“

Das nebenstehende Bild:
„Stilles Gedenken“
Die Angehörige nehmen Abschied
von A. Kröber

Pilot + Oberfeldwebel Walter Niehs am 05.01.1941
bei einem Einsatz in Norwegen gefallen.



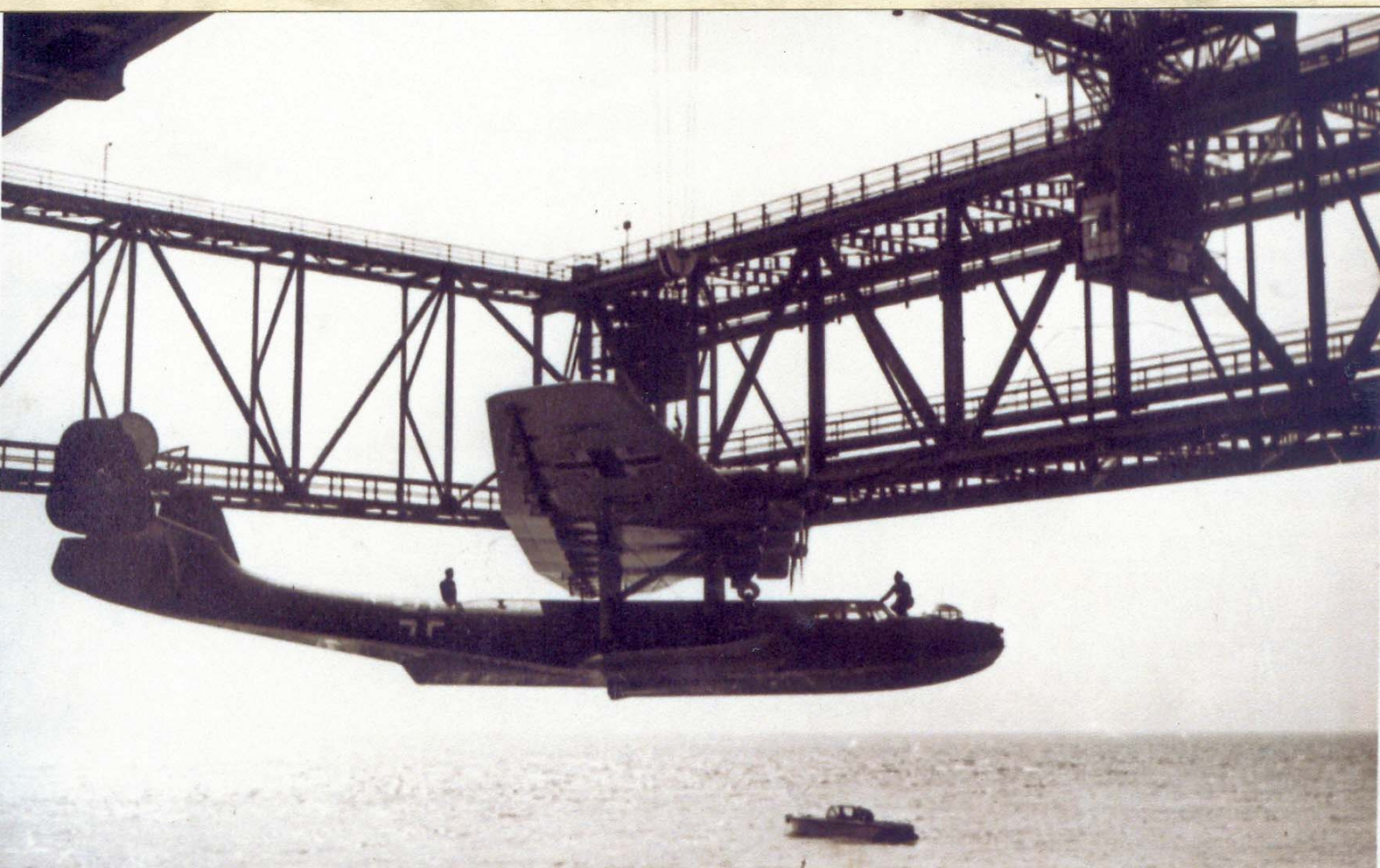
Passbild von
Oberfeldwebel
Walter Niehs †
Gefallen bei einem
Einsatz in Norwegen

Alle Bilder (Kopien) aus dem
Fotoalben von Otto Hahlbohm.

Oberfeldwebel Niehs am
Steuerknüppel in der
Kanzel einer DO 24
(Sicher ein Erinnerungsfoto)



Das Wasserflugzeug,
auch „Wal“ genannt,
hängt am Kranhaken und
wird für den Start ins
Wasser gelassen.
Ein Flug-
Sicherungsboot liegt
schon in Bereitschaft.



Das Flugsicherungsboot „FLB - 206

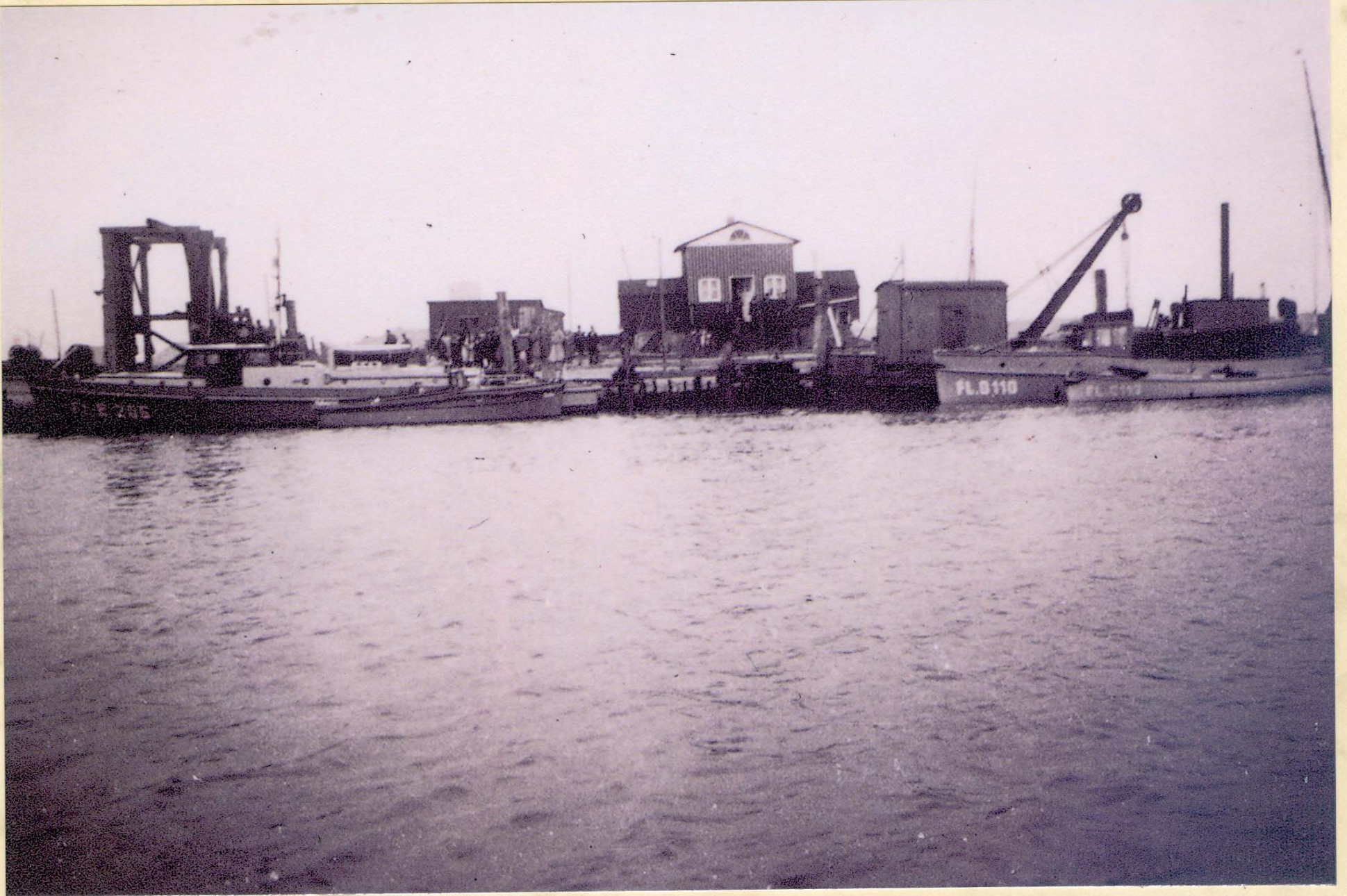


Die Serie FLB 206 waren die kleinsten Flugsicherungsboote. Eines davon war während des 2. Weltkrieges auf Norderney stationiert. Das FL-Boot wurde zur Sicherung der Wasserflugzeuge bei der Landung und beim Start auf dem Wattenmeer eingesetzt. Das obige Bild wurde 1939 bei der Einfahrt in den Hafen aufgenommen. (1) Schiffsführer Eduard Weber, (2) Ein Zöllner, (3) Maschinist Fokke Visser.



Auf dem Bild wird gerade eine Do 18 (Wal) vom großen Kran zu Wasser gelassen. Ein FL-Boot musste sich jetzt in der Nähe der Do 18 aufhalten. Sobald das Flugzeug sicher gestartet war, konnte das FL-Boot wieder an seinem Liegeplatz im Hafen (Bootsgruppe) fest machen. Es wurde nur bei Tageslicht gestartet und gelandet.

Weitere F.L.B. Boote im Norderneyer Hafen um 1936



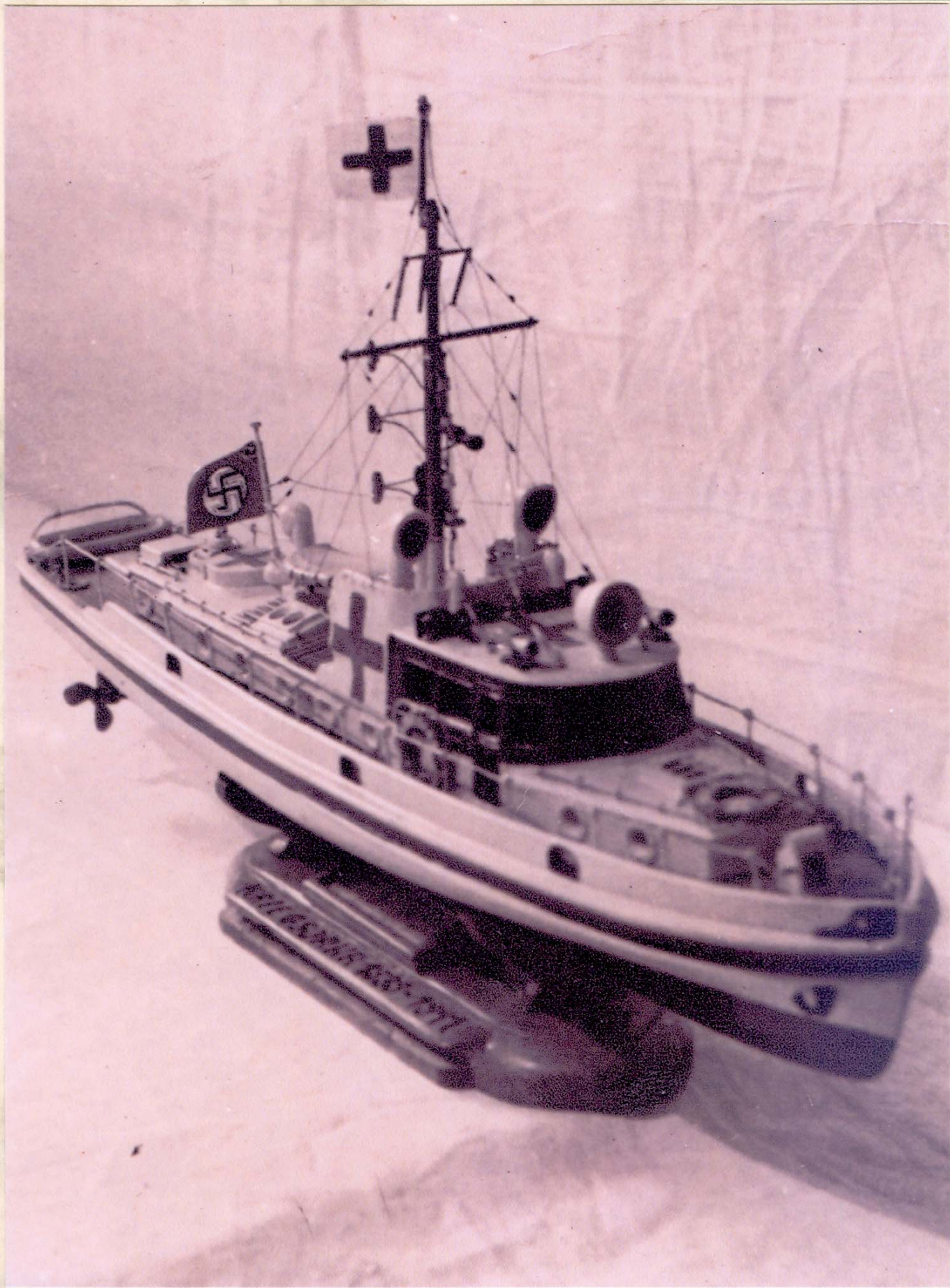
F.L.B. Boot 206 mit und Verkehrsboot 110 (links) sowie F-L-B-Boot 109 mit Jolle im Norderneyer Nord-Hafen (rechts) (Bootji-Brügg) Das Gebäude im Hintergrund diente der Besatzung als Unterkunft und für die Bereitschaft, wenn ein Wasserflugzeug landen oder starten wollte. F.L.B. heißt: Flug-Sicherungs-Boot. Die Aufnahme wurde im Okt. 1936 Gemacht. (Archiv von Wilhelm Wolff, „Mein Fliegerleben“)



Das Flug-Sicherungsboot „Günther Plüschob“ lag im Okt. 1936 in der Norderneyer Hafeneinfahrt vor Anker. Das große Boot war für den Einsatz in der Nordsee vorgesehen. Es war nicht auf Norderney stationiert. Wahrscheinlich hatte die Besatzung einen Besuch bei ihren Kameraden der IV. Seenot-Staffel Norderney, abgehalten.

Modellbau eines F.L.B.-Bootes im Kriegsjahr 1941

Länge 71 cm, Höhe 35 cm ohne Ständer, Breite 16 cm



Im Kriegsjahr 1941 hat der Unteroffizier Wilhelm Wolff, (Nach dem Krieg Tambourmajor des Spielmannzuges der F.F. Norderney) dieses oben abgebildete F.L.B. Boot für seine Familie in Norderney gebaut. Sein Schwager Ludwig Visser, Damenpfad, hat auf diesem Boot seinen Dienst verrichtet. Vor dem Krieg lag das Boot auch im Norderneyer Hafen. Wilhelm Wolff sein großes Hobby war, Schiffe in verkleinerten Maßstab im Original nachzubauen. Auf dem Bild links steht er vor der Kaserne auf dem Fliegerhorst Norderney. Sein damaliger Dienstgrad: Gefreiter. Das Bild wurde 1936 aufgenommen. Viele seiner Arbeiten sind im Schiffahrtsmuseum Bremerhaven zu sehen. Nur sein Name als Erbauer wollte er nicht preisgeben. Alle seine Arbeiten wie große Koggen, Segelschiffe usw. hat er das Museum geschenkt.

Sommer 1942. Auf dem Schießstand mit der 4. Seenotstaffel



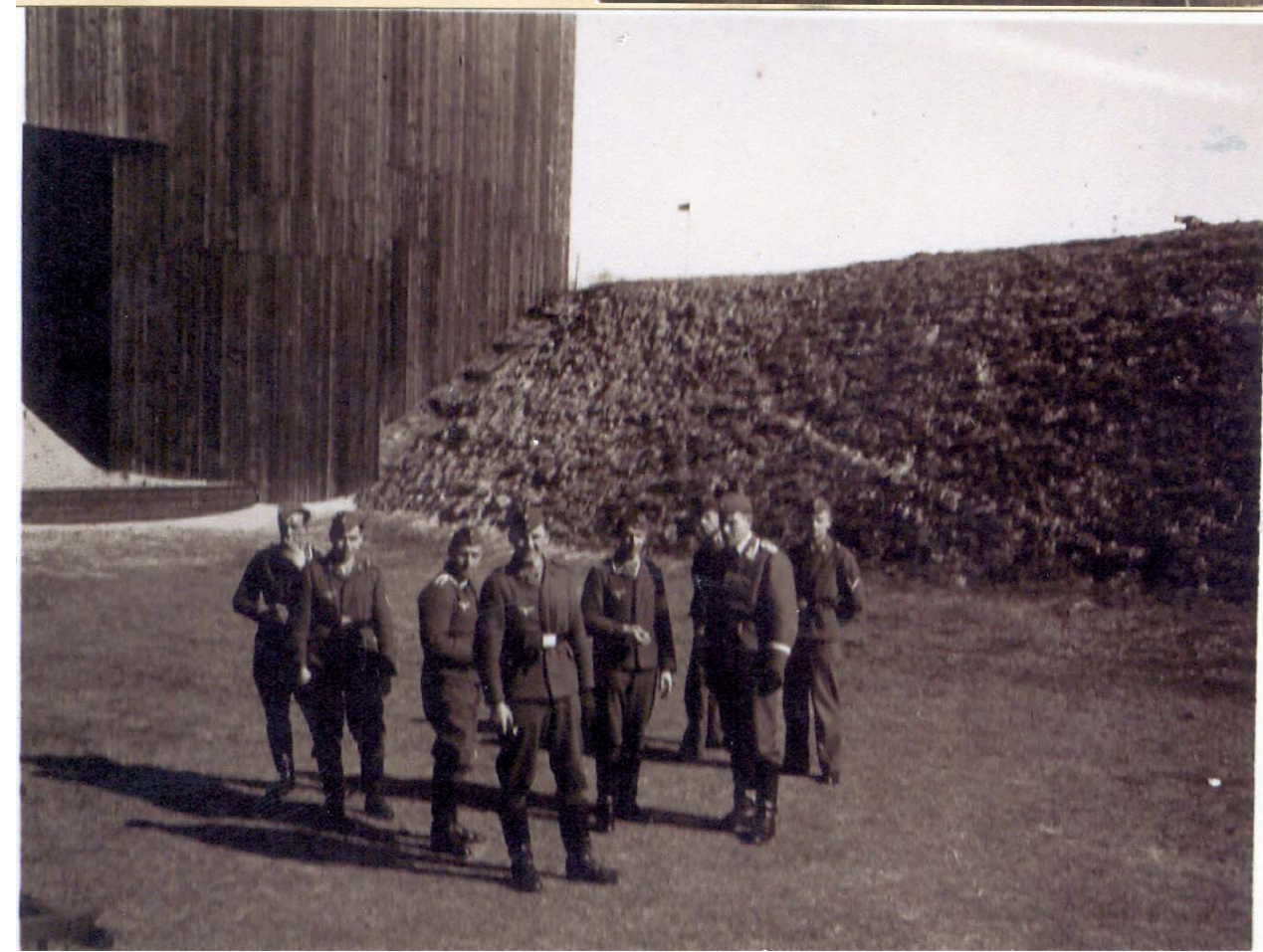
Eine Gruppe Soldaten unter der Leitung von (X)Oberfeldwebel Otto Hahlbom fuhren mit ihrem Hannomag-Pritschenwagen zum Schießstand. Der Schießstand befand sich links vom Karl-Riegerweg bei der Gabelung Weiße Düne - Leuchtturm. Das Auto gehörte zur 4. Seenotstaffel. Siehe Wappen auf dem Kotflügel. Das Nummernschild mit WL heißt: Wehrmacht Luftwaffe.

Die Gruppe nahm Aufstellung zum schießen. Geschossen wurde mit scharfer Munition. Gut auf dem Bild (links) zu erkennen: das tragbare Maschinengewehr. In der Mitte des Bildes, der Sicherheitsunteroffizier mit roter Fahne.

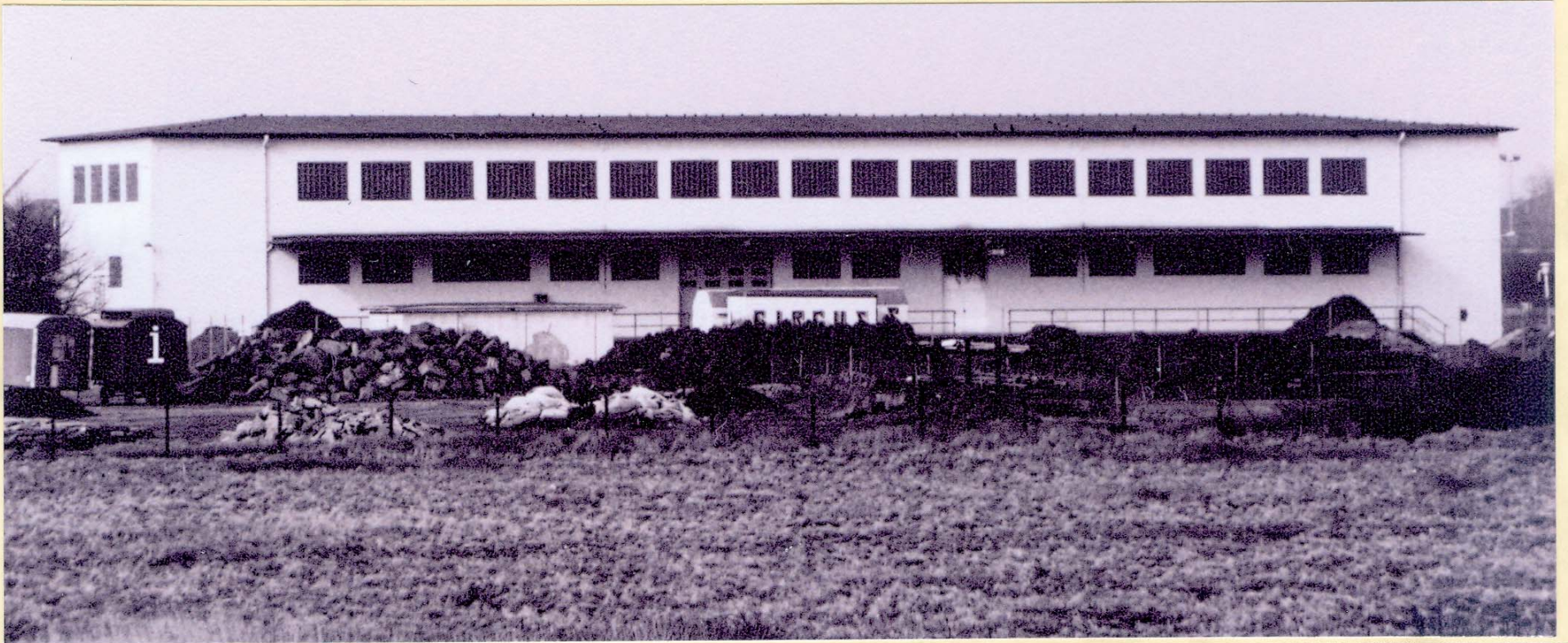


Die Mannschaft bei der Zigarettenpause. Im Hintergrund die Kugelfangdüne. Das Areal des Schießstandes ca. 100m Breite und 200 m Länge.

Alle Bilder aus dem Fotoalbum von Otto Hahlbom.



Die Lehrwerkstatt des See-Fliegerhorstes Rorderney



Die Lehrwerkstatt des See-Fliegerhorstes war im Dachgeschoß der Halle „Annahme und Versand“ untergebracht. Die Lehrlinge wurden hier als Metall-Flugzeugbauer- und Flugzeug-Motorenschlosser ausgebildet. Sämtliche Lehrlinge waren auch in der Gemeinschaft kaserniert. Das heißt: Sie wohnten im Ledigenheim (jetzt Altersheim) und später in einer Fliegerhorst-Kaserne an der Mühle. Beaufsichtigt wurden sie von Flieger-*HJ* Angehörige und den Lehrmeistern. Im Sommer 1944 wurde die Lehrwerkstatt nach Aurich (Bullenhalle) wegen der evtl. Invasionsgefahr verlegt. Kurz vor dem Kriegsende, im April 1945, wurde die Werkstatt aufgelöst, und die Lehrlinge nach Hause geschickt. Die Rorderneyer Lehrlinge kamen zu Fuß übers Moor, also von Aurich quer durch Ostfriesland nach Norddeich. Von dort ging es mit einem Frachtschiff zur Insel. Die Halle „Annahme- und Versand“ wurde 2006 abgerissen und heute steht dort das Wohngebiet : „An der Reede“



Im Sommer 1943 machte das 1. + 2 Lehrjahr der Lehrwerkstatt einen Ausflug zum Golfplatz.

Mit dabei waren: liegend v.l. : Bonno Eberhardt, Helmut Hönning

1. Reihe sitzend v.l.: Herbert Hajen, K.H. Wenzel, Hans Wirringa, August Visser, Wilhelm Meyer,, Herbert Holtkamp

2. Reihe sitzend v.l.: Willi Roder, Martin de Vries, Erich Harms, Martin Niemann,

3. Reihe sitzend v.l.: Georg Hillmann, Johann Janssen, Werner Busch, Hermann Wedermann, K.H. Janssen, Anton Valentin, Ferdinand Canen,

4. Reihe stehend v.l.: Hermann Brauer, Schmidt (Lehrmeister), Meinhard Kass, Dalheimer (Lehrmeister), Hans Ulrichs, Georg Pauls, Hermann Weber, Heiko Herren (Polit. Leiter)

Meine Lehre als Metall-Flugzeugbauer auf dem See-Fliegerhorst Norderney (Lehrwerkstatt) vom: 01. April 1943 bis Mai 1945 (Kriegsende)

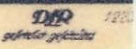


Das Werft-Wappen des See-Fliegerh. Norderney



Norderney mit Flughafen

Fliegeraufnahme aus 200 m Höhe



Eine alte Luftaufnahme vom Fliegerhorst Norderney, aus dem Jahre 1923. Damals hieß es noch Mariene-Flughafen.

Lehrmittel des Reichsluftfahrtministeriums - Chef AW/ATA

Arbeitsgruppe Techn. Ausbildung A.T.A.	Handgelenksübung	Datum März 1933	Planung Nr.
		Kenn-Nr. LLM 3a	

Werkstück:
2 Blechstreifen Stahlblech St II 23
2 x 18 x 200 lg

Werkzeuge: Bankhammer 500g (Schlosserhammer) **Falsch!**

Arbeitsgänge:
1 Strecken (Teil 1)

Das Werkstück muß in seiner ganzen Breite gleich stark getroffen werden

J 3204

10



Briefbeschwerer

Dieser Briefbeschwerer wurde für den Flugplatzkommandanten in der Lehrwerkstatt angefertigt. Bei dieser Arbeit wurden alle Arbeitsgänge wie Fräsen, Drehen, Feilen, Hobeln, Gewindeschneiden Polieren usw. angewendet. Die JU 87 (Stuka) wurde als Rohling in der Werft aus Aluminium gegossen.

Grundlehrgang am Schraubstock. Solche Arbeiten wurden nach einem genauen Lehrplan ausgeführt. Das Lehrbuch ist auch nach 60 Jahren noch in meinem Besitz.

Einlegeblatt über die

Ärztliche Untersuchung

auf Eignung zur vormilitärisch-fliegerischen Ausbildung.

Der Bonno Eberhardt
(Vor- und Zuname)

geb. am 30.4.29 zu Norderney

wurde am 9.2.45 in der Flg.U.-Stelle

9/XI auf Eignung zur vormilitärisch-fliegerischen Ausbildung ärztlich untersucht und beurteilt als:

- 1) voraussichtlich wehrfliegertauglich
- 2) ~~voraussichtlich fliegerschützentauglich~~
- 3) ~~zeitlich untauglich.~~
- 4) untauglich.

Nachtseheleistung: giz

(Radialadaptemeter Auer)



[Handwritten signature]

Stabsarzt
(Leiter der Flg.U.-Stelle)
und Leiter der Flg.U.-Stelle



Bonno Eberhardt
(Eigenhändige Unterschrift)

Norderney Lanastr. 6.
Wohnort Straße

(Für Wohnungsänderung)

ab 1.10.44 in Osnabrück, Emma-Str. 19.

Meine Segelfliegerzeit,
Flugbuch
von 1944 + 1945

Ärztlicher Untersuchungsbefund:

Nachuntersuchungen des Flugschülers haben mindestens alle 12 Monate stattzufinden.

Datum	Befund: „segelflugtauglich“ oder „segelfluguntauglich“	Unterschrift des Arztes
1. <u>14.4.44</u>	<u>segelflugtauglich</u>	<i>[Handwritten signature]</i>
2.		
3.		
4.		

1. Der Inhaber dieses Flugbuches hat die Verzichtserklärung unterschrieben.

2. Bei Minderjährigen:

Es wird bestätigt, daß die Verzichtserklärung des Obengenannten und die Einwilligung der Eltern bzw. des gesetzlichen Vertreters vorliegt:

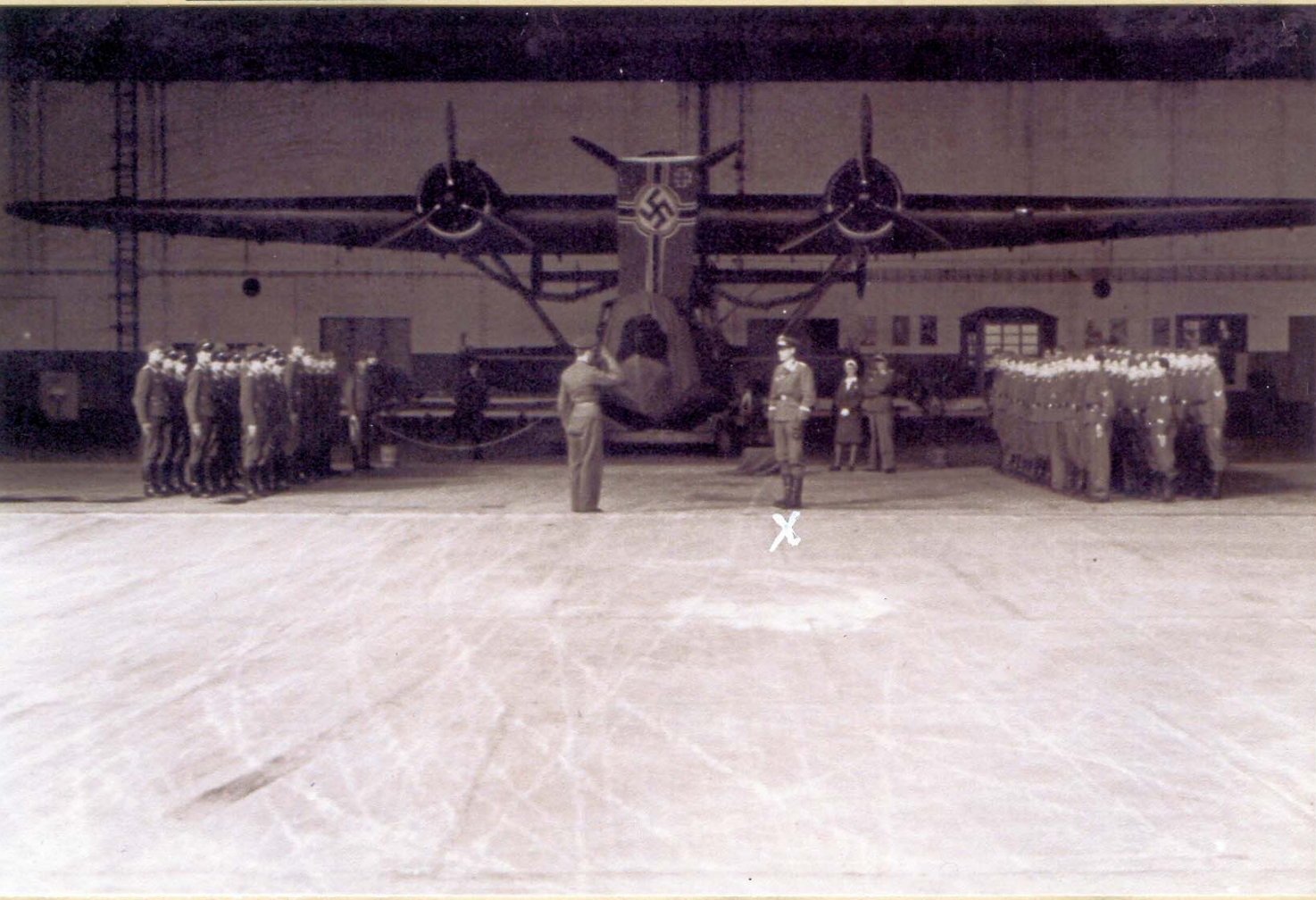


den 19.8.1943

i.v. Wulken
Der Sturmführer (Unterschrift)

Frühjahr 1943 Die DO-24 erhält den Namen „Doornkaat“

Die Soldaten der 4. Seenotstaffell sind in der Halle D zur Taufe angetreten. Der Spieß (X) Otto Hahlbohm hat gerade Meldung an den Kompanieführer gemacht. Der Taufnahme ist mit einer großen Woldecke bedeckt. Die Reichskriegsflagge wurde über den mittleren Propeller aufgehängt. Das Flugzeug ist mit grünen Girlanden geschmückt. Norderneyer Zivilisten haben an dieser Zeremonie nicht teilgenommen. Nach dem Taufakt wurde in der Halle für alle Beteiligten einen kleinen Amtrunk gegeben.
Alle Bilder aus dem Fotoalbum von Otto Hahlbohm



Staffelkapitän Wolfgang Kretschmar

Das Flugzeug die DO-24 hat jetzt einen zünftigen Namen. „Doornkaat“ Warum gerade Doornkaat ist nicht bekannt

Frau Hildegard Kretschmar (annt) hat den Taufakt unter der Aufsicht des Staffelkapitäns, rechts im Bild, vollzogen.

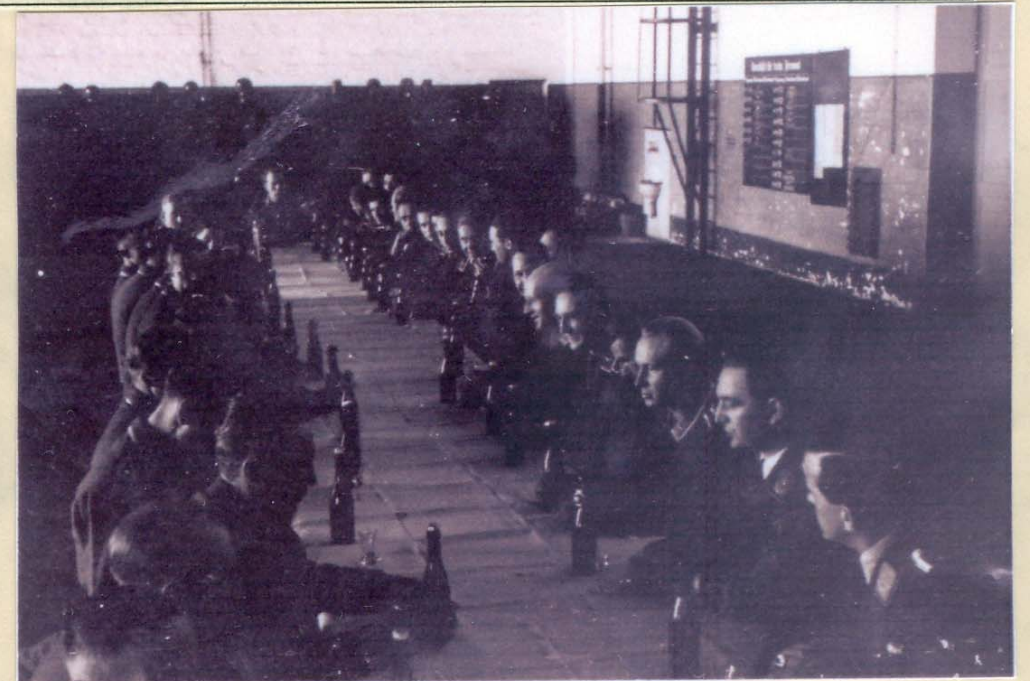
Das Flugzeug wurde aus der Halle gezogen und anschließend in voller Größe fotografiert. Im Hintergrund sieht man den grün-braunen Tarnanstrich der Halle D (DORA) Sie war die größte Flugzeughalle des Norderneyer See-Notflughafen. Nach dem Krieg 1939-1945 wurde die Halle von den Engländer demontiert und die Betonpiste gesprengt. Heute im Jahre 2008 ist dort die Zufahrt von der Hafenstraße zum Fähranleger.



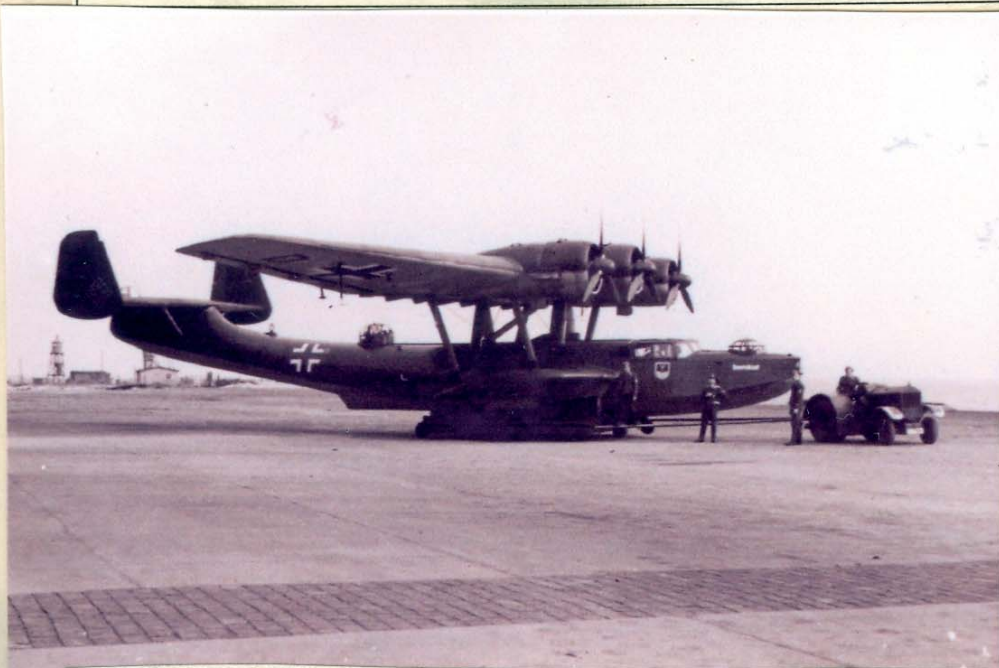
Weitere Bilder von der „Doornkaat“ Taufe Frühj. 1943.



Die Doornkaat-Gläser stehen gefüllt auf dem Tisch und nach der Ansprache kommt der Befehl „Prost“
Die unbekannte Taufpatin könnte aus Norden von der Firma Doornkaat kommen (Hypothese)



Zu einem „Söpke“ (Klaren) gehört auch ein Bier. Geliefert wurde es sicher von Bier-Pauls, Janusstr.



Nach der Taufe wird die DO 24 zum Start gefahren. Die Besatzung genehmigt sich noch ein Schluck.



Schnaps und Bier zeigen ihre Wirkung

Die Orden von Stabsfeldwebel Otto Hahlbohm 1944

Stabsfeldwebel Otto Hahlbohm war viele Jahre bei der 4. Seenotstaffel auf dem Rorderneyer Fliegerhorst tätig. Ab ca. 1943 war er „Spieß“ der gesamten Fliegerhortkompanien. Hahlbohm war von 1932-36 bei der Schutzpolizei und ab 1936 Berufssoldat bei der Seenotstaffel auf Rorderney. (Siehe auch seine Urkunden auf der nächsten Seite.)
 (Ich danke seinem Enkelsohn Carsten Hahlbohm, für die mir überlassenen Bilder und Schriften für meine Dokumentation „Fliegerhort 1914-1945“ Bonno Eberhardt sen.



1.) Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern, 2.) Treuemedaille für 4 Jahre Dienstzeit bei der Seenotstaffel. 3.) Medaille für den 1.10.1938 (Sudetenland) 4.) Schulterstücke „Stabsfeldwebel mit 3 Sterne“ 5.) Kragenspiegel mit 4 Schwingen.

Otto Hahlbohm 1944. Abschied von der Seenotstaffel.



Große Ordensschnalle. Diese Schnalle wurde nur bei festlichen Anlässen getragen.



Verdienstmedaille für 25 Jahre Staatsdienst.



Kleine Ordensschnalle. Diese Schnalle wurde am Uniformrock im täglichen Umgang getragen.



Reichsarbeitsdienst

Arkunden von Otto Hahlbohm seiner Militärdienstzeit.

Im Namen
des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht
verleihe ich

dem Unteroffizier Otto Hahlbohm

die Medaille zur Erinnerung an den 1. Oktober 1938

Berlin, den 20. August 1939



Für die Richtigkeit
Jordan
Generalmajor
und Führer der Seeluftstreitkräfte
Oberstlt. u. S.Fl.H.Kdt.

Der General der Luftwaffe beim Ob. d. M.
und Befehlshaber der Marinesiegerverbände

Ritter
Generalmajor

Nr. 14 /39

Im Namen
des Führers und Reichskanzlers
verleihe ich

dem Obergefreiten Otto Hahlbohm
(Dienstgrad, Vor- und Zuname)

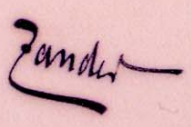
Fliegerhorstkommandantur Norderney
(Truppen, Marineteil)

für 4 jährige treue Dienste in der Wehrmacht die

Dienstauszeichnung IV. Klasse.


Kiel, den 2. Oktober 1936.

Der Befehlshaber im Luftkreis VI.


 Generalleutnant.



Kontr. Nr. 3795.



Der Oberfeldwebel
Dienstgrad

der Dienststelle Feldpostnummer I 13 783, LGPA. Hamburg 1
Truppenteil

Otto Hahlbohm
Vor- und Zuname


ist mit Wirkung vom 1. April 1944 zum

Stabsfeldwebel

befördert worden.

O.N. 3. April 1944.
Tag

Dienststelle Feldpostnummer I 21186, LGPA. Hamburg 1
Dienststelle



Bahlbohm
Name

Oberst

und Kommandeur.

Dienstgrad und Dienststellung

Bestallung

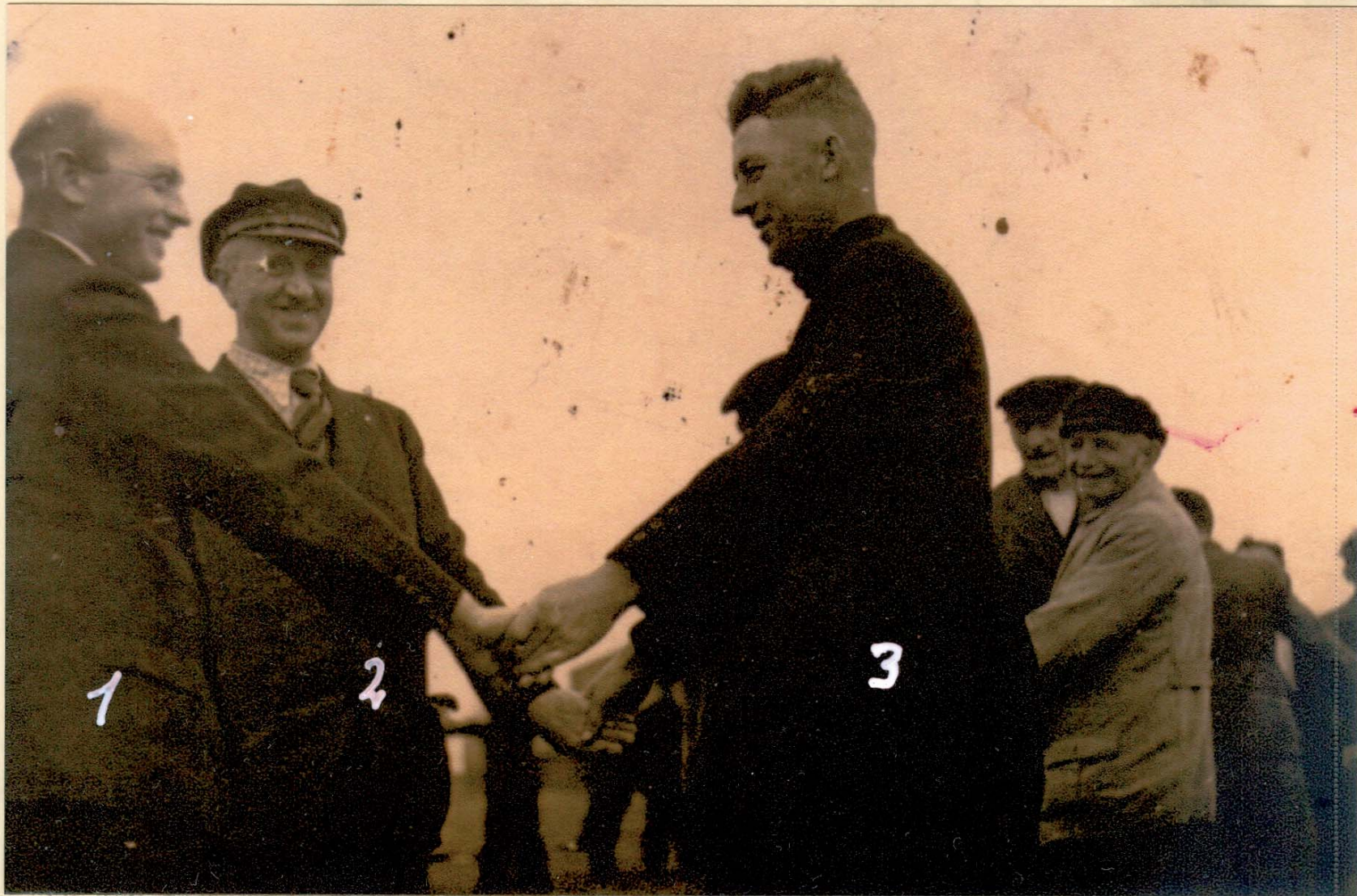
für den Stabsfeldwebel Otto Hahlbohm
Dienstgrad, Vor- und Zuname

der Dienstst. Feldpost-Nr. I 13 783, LGPA. Hamburg 1.
Truppenteil

Form-Nr. 463 Verlag und Druck: Heß, Braunschweig-Münden-Berlin 1324-42

Die NSV auf Norderney von 1939 bis 1945

National – Sozialistische Volksfürsorge



„Frühsport“ auf dem Sportplatz des See-Fliegerhorstes Norderney
Lt. Beschluss einer Verordnung der NSV mussten alle Werktätige des Fliegerhorstes
Laibesübungen durchführen. Der Sport-Übungsleiter war der Tischlermeister Gerhard
Lengerhuis. Auf dem Bild: (1) Heinrich Rosenboom (Bäcker), (2) Fritz Thienes, (3)
Hermann Fröhlich (Schuster)



Die deutsche Arbeitsfront (DAF), zweitgrößte
Massenorganisation des Deutschen Reiches,
Zählte 1943 rund 17 Millionen Mitglieder.
Auch die Norderneyer Beschäftigten des See-
Fliegerhorst mussten Mitglied der Deutschen
Arbeitsfront sein. Die NSV war eine Unter-
Gruppe der DAF. Bild und Text aus
„Wikipedia“

See-Fliegerhorst-Gelände nach der Kapitulation 1945



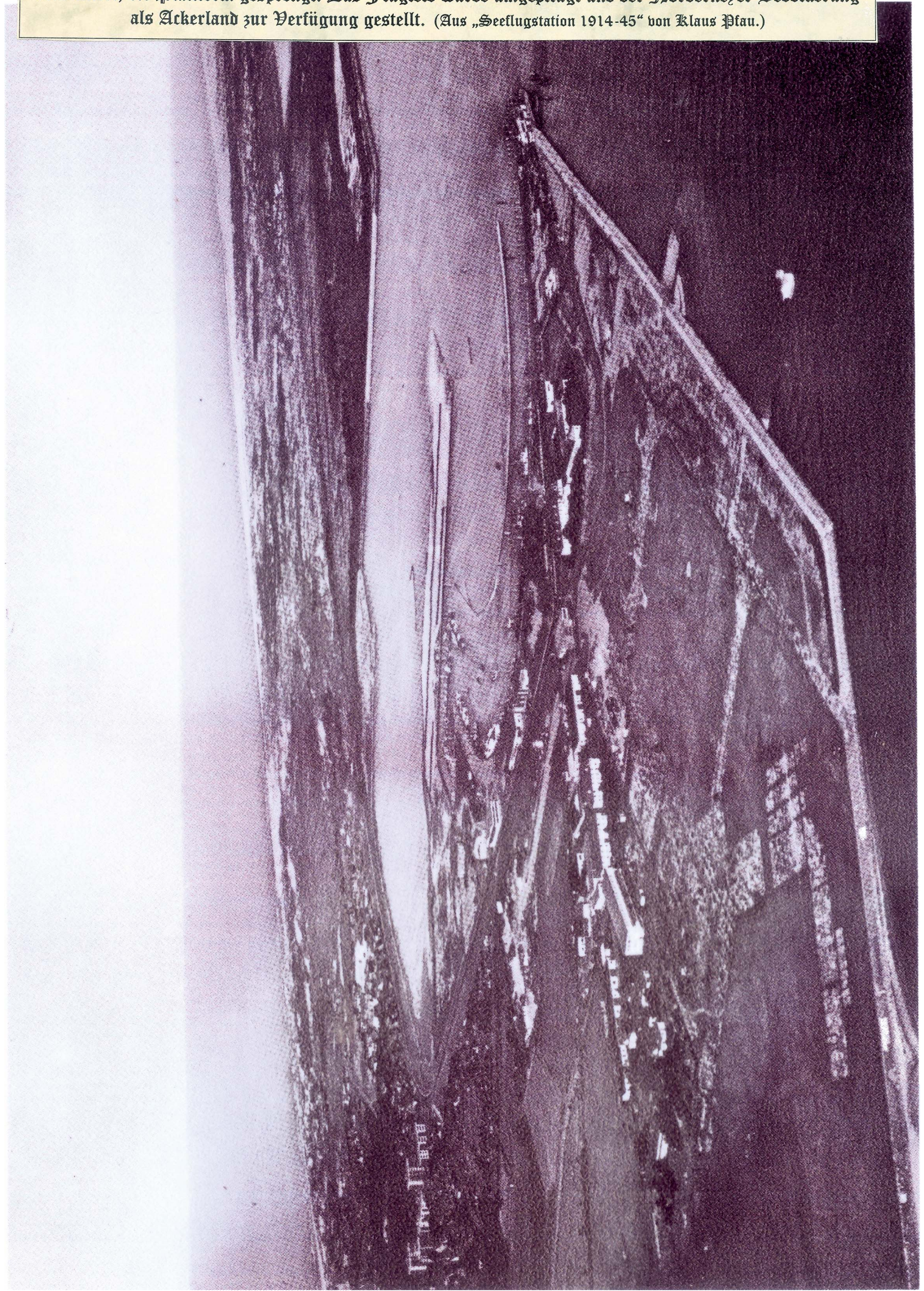
Die alte Werfthalle wird auf Befehl der Engländer und Kanadier gerade demontiert. Nach dem Abriss der Werfthalle haben englische Pioniere alle 3 m Löcher in die Beton-Zufahrtstraße zum Rollfeld gesprengt. Heute im Jahre 2007 stehen dort die Müllumschlagstation, die Werkstatt der Forschungsstelle und ein großer Parkplatz für Gästeautos. Die Sporthalle (1) und das Sportheim (2) werden jetzt vom TUS - Norderney genutzt. Um die Sporthalle herum sind Fußballfelder eine Laufbahn und Tennisplätze gebaut.



Das Bild zeigt die Demontage des großen Flugzeug-Hebekranes. Im Vordergrund die alte (1) Torpedohalle, jetzt Werkstatt der Wirtschaftsbetriebe (Stadtwerke) Links (2) das ehemalige Offiziersheim, jetzt Bundeswehr-Erholungsheim.

1946/47 So sahen die Flieger ihren Fliegerhorst Norderney.

Aufgrund der alliierten Kontrollratsbestimmungen wurden die Anlagen bis auf wenige Hallenbauten völlig demontiert, die Plattform gesprengt. Das Flugfeld wurde umgepflügt und der Norderneyer Bevölkerung als Ackerland zur Verfügung gestellt. (Aus „Seeflugstation 1914-45“ von Klaus Pfau.)



1967 Eine „Pionierhundertschaft“ des 1951 neu gegründeten Bundesgrenzschutz sprengte die Bunkerreste auf Norderney.



Die GSG Küste (Grenzschutzkommando) hat seine Pionierhundertschaft zu einer großen Übung nach Norderney beordert, um dort die militärischen Reste, die vorher von den Engländern gesprengt wurde, zu beseitigen. Auf dem oberen Bild wurden die Schießstand-Sandwälle abgetragen und der Beton-Kugelfang gesprengt. Der abgetragene Sand wurde dann für die Abdeckung anderer gesprengten Betonteile benutzt.



Auf dem Bild gut zu erkennen, der Radlader, ein Kettenfahrzeug, beim zuschieben des angefahrenen Sandes über die gesprengten Betonreste in den Dünen. (Chemalige Batteriestellungen) Der Einsatz der Pionierhundertschaft war für die Stadt Norderney kostenlos.