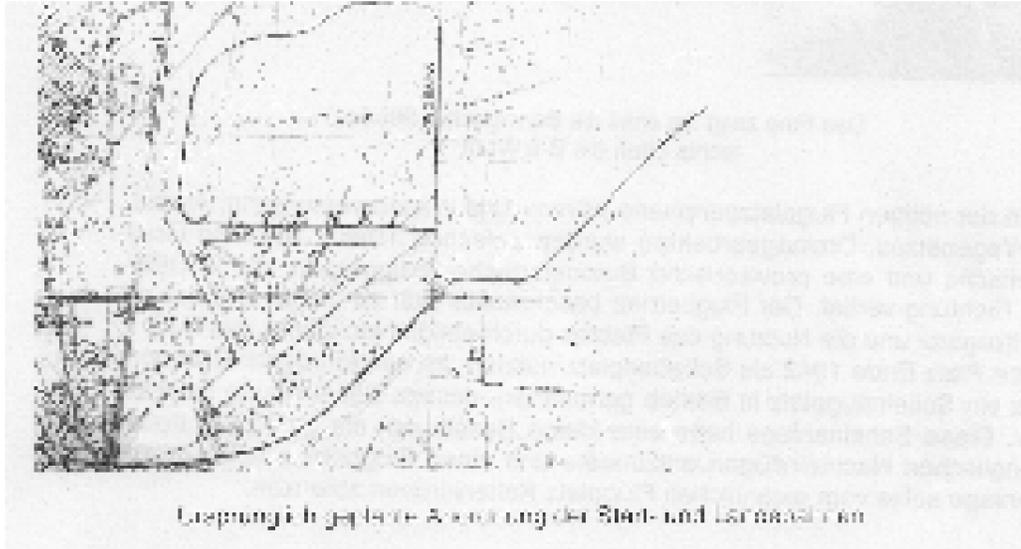


Flugplatz Kaltenkirchen

von Thomas Hampel

Geschichte eines Einsatzhafens

Der Bau des Flugplatzes ist auf einen Befehl des Reichsministers und Oberbefehlshabers der Luftwaffe vom 8.10.1935 zurückzuführen, in dem die einzelnen Luftkreiskommandos dazu angehalten wurden, geeignetes Gelände für die neu zu entstehenden Einsatzhäfen zu erkunden und zu melden. In diesem Fall entschied man sich für ein Gelände in der Kaltenkirchener Heide, das westlich der Stadt zwischen Moorkaten und Springhirsch lag. Die im westlichen Teil angrenzende Reichsstraße 4 (heutige B 4) und der vorhandene AKN-Bahnanschluß in Kaltenkirchen bildeten die Grundvoraussetzung für eine weitere Erschließung des Geländes, dessen flächenmäßige Ausdehnung etwa der des heutigen Standortübungsplatzes entspricht. Nach dem Landerwerb durch den Fiskus begann man im Jahre 1938 mit dem ersten Spatenstich.



Mit der Bauleitung der Luftwaffe Kaltenkirchen wurde Oberbaurat Schwarz, Regierungsbaurat Meyer und dessen engerer Mitarbeiter Will Löffler beauftragt, Befand sich die Bauleitung zunächst im Hof Tollney an der R 4, zog diese 1940 in den Hof Gatermann in Moorkaten um. Die Bauleitung koordinierte die Arbeit ortsansässiger Firmen, militärischer Formationen und der Organisation Todt, sowie den Einsatz der RAD Abteilung 8/73, dem Luftwaffenbaubataillon 25/XI und der Luftwaffenbaukompanie 3/230, Im Jahre 1940 waren etwa 1400 Mann mit dem Flugplatzbau beschäftigt. Deren Unterbringung erfolgte in schnell errichteten Barackenlagern in Springhirsch, Heidkaten und Moorkaten. Während der ersten Bauphase entstanden die Graslandfläche im nördlichen Teil des Platzes, die Betonstraße nach Kaltenkirchen (heutige Barmstedter Straße), die später in ihrer Verlängerung bis zur R 4 die südliche Ringstraße des Platzes bildete. In Kaltenkirchen erhielt die AKN eine Abzweigung in Höhe des heutigen Gymnasiums. Die Strecke wurde Richtung Moorkaten fortgeführt und endete an einer Rampe, wo dann ein Feldbahngleis bis auf den Flugplatz führte. Der Damm für das Feldbahngleis ist an der heutigen Autobahnüberführung in Moorkaten noch gut zu erkennen.

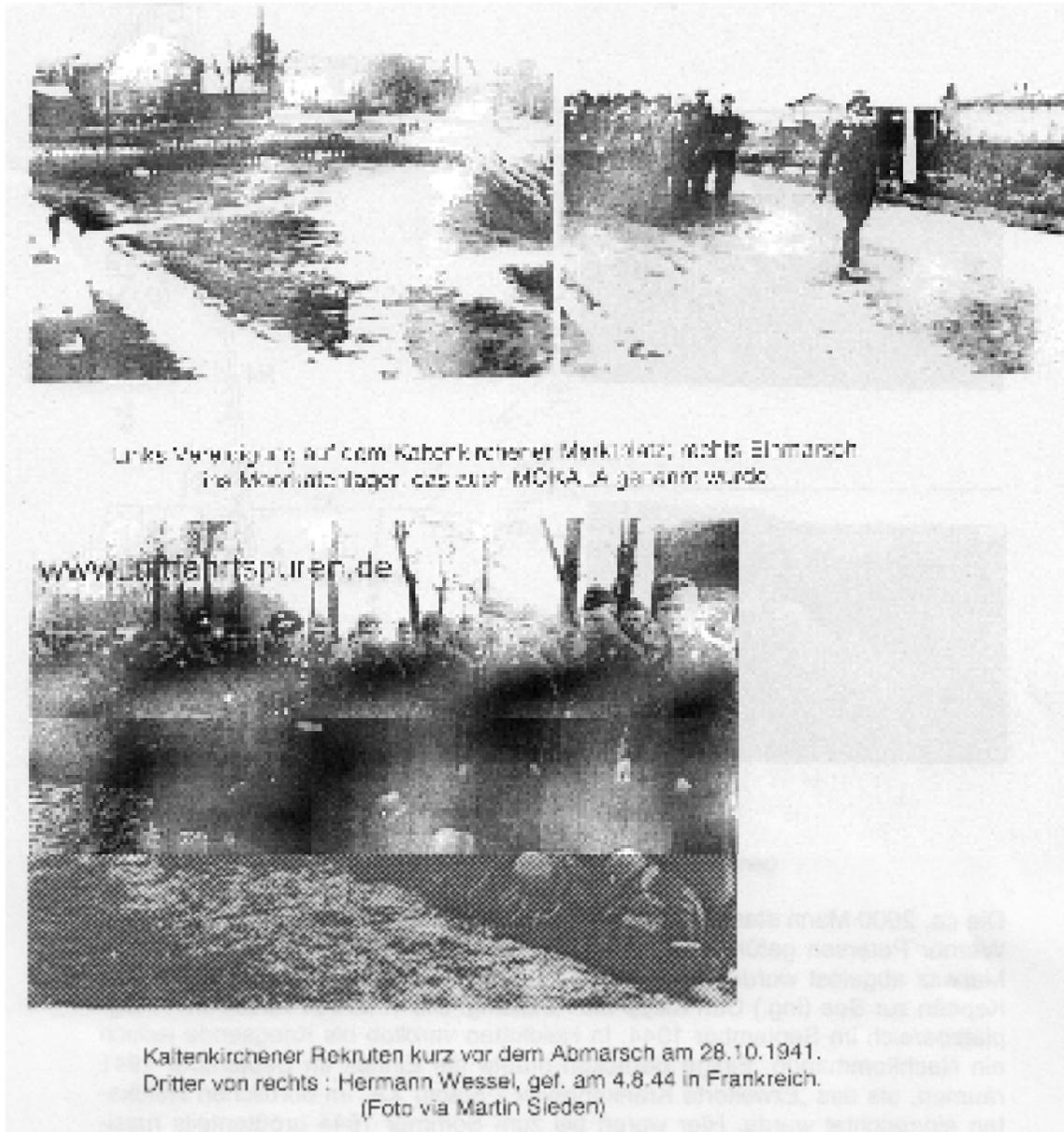


Das Foto zeigt die links die Darmstädter Straße
rechts oben die B 2 Wert

Neben der nötigen Flugplatzperipherie (Strom- und Wasserversorgung, Ausbau des Wegenetzes, Drainagearbeiten) wurden zwischen 1938 - 1942 die Graslandfläche und eine provisorische Betonstartbahn fertiggestellt, die in SSW-NNO Richtung verlief. Der Flugbetrieb beschränkte sich zu dieser Zeit auf die Segelfliegerei und die Nutzung des Platzes durch einige Nachtjäger des WG 1, die den Platz Ende 1942 als Schattenplatz nutzten. Im Lentförhdener Grotmoor wurde ein Scheinflugplatz in Betrieb genommen, dessen Bezeichnung Boot BL 5 war. Diese Scheinanlage hatte eine kleine Besatzung, die ggf. Leuchtfeuer bei englischen Nachteinflügen entzündete und einen Flugbetrieb vortäuschte. Die Anlage sollte vom eigentlichen Flugplatz Kaltenkirchen ablenken.

Sanitätsausbildungsabteilung der Luftwaffe XI

Im Dezember 1940 bezog die Sanitätsausbildungsabteilung der Luftwaffe XI das fertiggestellte Moorkatenlager. Die Abteilung gliederte sich in 4 Kompanien und war mit der Ausbildung von Luftwaffensanitätspersonal für den Luftgau XI beauftragt (Personalstärke 42 Ärzte und ca. 180 - 200 Mann). Erster Kommandeur war Oberstabsarzt Dr. Nootz. Er wurde später durch Oberstabsarzt Dr. Althaus abgelöst. Der Abteilung war noch die 8. KrULK (Unteroffizier-Lehrkompanie) angegliedert. Zusätzlich existierte in Moorkaten ein erweitertes Krankenrevier, in dem sämtliche Magenkranke des LG XI behandelt wurden. Die Abteilung verließ Moorkaten im Oktober 1942.

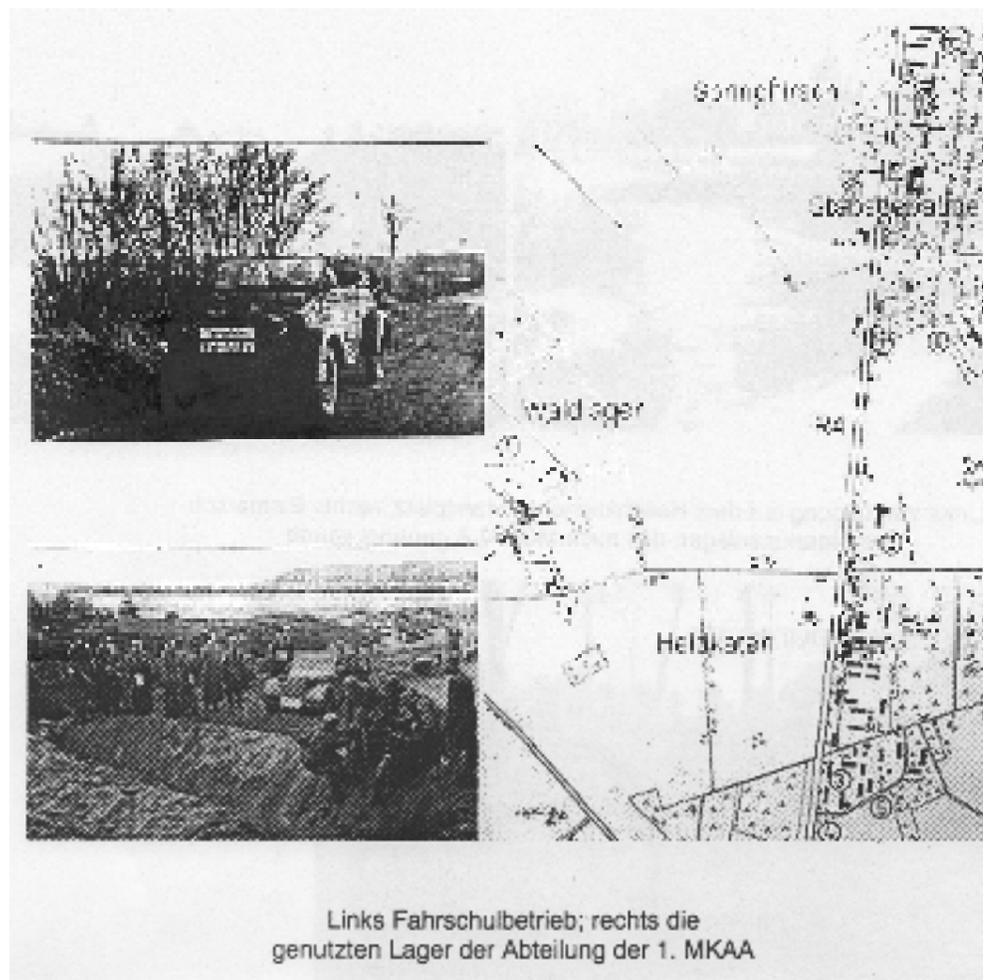


Links Vereinigung auf dem Kaltenkirchener Marktplatz; rechts Abmarsch
ins Moorlatenlager, das auch MOKAA genannt wurde

Kaltenkirchener Rekruten kurz vor dem Abmarsch am 28.10.1941.
Dritter von rechts : Hermann Wessel, gef. am 4.8.44 in Frankreich.
(Foto via Martin Sieden)

1. Marinekraftfahrausbildungsabteilung (1. MKAA) und Erweitertes Krankenrevier / Stalag XA

Im April 1941 formierte sich in Heidkaten und Springhirsch die 1. Marinekraftfahrausbildungsabteilung (1. MKAA), die Marinesoldaten in einem 6 - 8 wöchigen Lehrgang zu Kraftfahrern ausbildete. In den vier Kompanien konnten Führerscheine aller Klassen erworben werden. Selbst Holzvergaserlehrgänge wurden durchgeführt. Die 1. MKAA nutzte einen großen Barackenkomplex östlich der R 4, der sich von Springhirsch bis nach Heidkaten erstreckte und später durch das neu errichtete WALDLAGER westlich der R 4 ergänzt wurde.

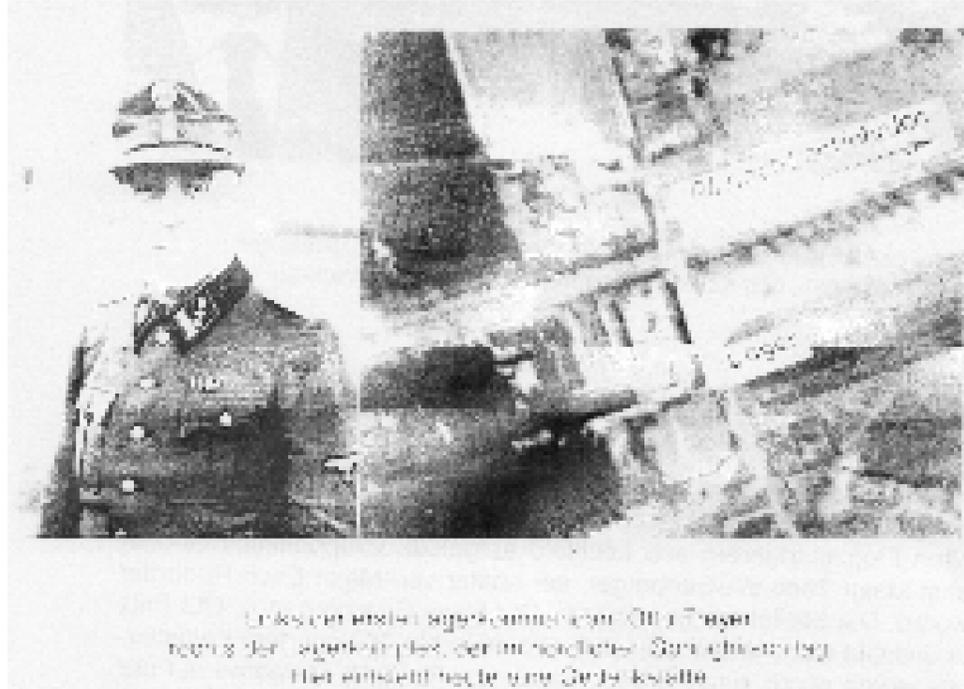


Links Fahrschulbetrieb; rechts die genutzten Lager der Abteilung der 1. MKAA

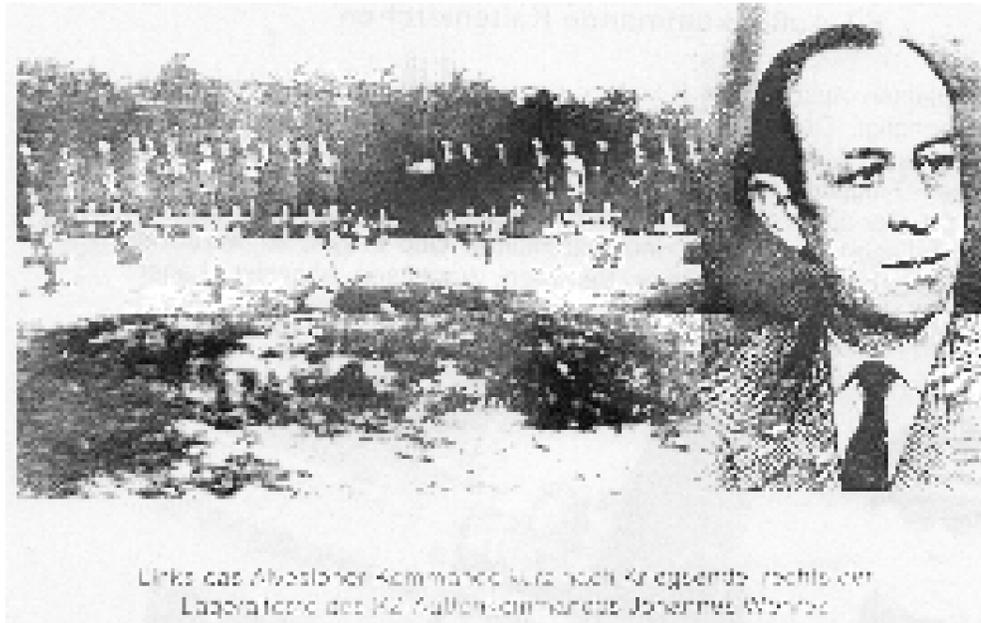
Die ca. 2000 Mann starke Abteilung wurde zunächst von Kapitänleutnant (Ing.) Werner Petersen geführt, der im Juni 1941 von Fregattenkapitän (Ing.) Adolf Marwitz abgelöst wurde. Von Januar 1943 bis Oktober 1944 übernahm dann Kapitän zur See (Ing.) Carl Klepp die Abteilung. Die 1. MKAA verließ den Flugplatzbereich im September 1944. In Heidkaten verblieb bis Kriegsende jedoch ein Nachkommando. Einige Baracken mußte die Einheit im September 1941 räumen, als das „Erweiterte Krankenrevier / Stalag XA“ im nördlichen Heidkaten eingerichtet wurde. Hier waren bis zum Sommer 1944 größtenteils russische Kriegsgefangene untergebracht, die auch beim Flugplatzbau eingesetzt wurden, obwohl es sich eigentlich um ein Krankenrevier handelte. Die Bewachung erfolgte durch die 5./Landeschützenbataillon 682. Die Zustände im STALAG XA glichen eher einem Sterbelager, da die medizinische Versorgung unzureichend war und die Gefangenen trotz schlechter Verpflegung arbeiten mußten. Die Sterberate war dementsprechend hoch und dürfte sicher über 400 Tote gelegen haben. Ende 1943 entstand noch ein kleines Lager für italienische Kriegsgefangene, das sich im Brunskamp an der Straße Kaltenkirchen-Alveslohe befand.

KZ-Außenkommando Kaltenkirchen

Für den geplanten Ausbau des E-Hafens Kaltenkirchen wurden dringend Arbeitskräfte benötigt. Sie kamen in diesen Fall vom KZ-Neuengamme, das zu dieser Zeit etwa 80 Außenlager unterhielt. Die ersten Häftlinge trafen im August 1944 auf dem Flugplatz ein und wurden im nördlichen Teil von Springhirsch untergebracht. Der direkt an der R 4 liegende Barackenkomplex unterstand der SS und dem Lagerkommandant Hauptsturmführer Otto Freyer. Er wurde im März 1945 durch Hauptsturmführer Bernhard Waldmann abgelöst. Lagerältester war der deutsche Häftling Johannes Wehres.



Die Häftlinge wurden zu Arbeiten auf dem Flugfeld, insbesondere zur Verlängerung der Startbahn eingesetzt. Die Abmessungen der Startbahn betrug im Oktober 1944 > Länge 1800 m, Breite 85 m. Zusätzlich entstanden zwei Hangars (B-1 Werft) in der südöstlichen Peripherie des Platzes, ein Hangar in Heidkaten und später noch zwei im Bau befindliche Hallen in der Gemarkung Fischwehr, zwischen südlicher Ringbahn und Alveslohe. Die B-2 Werft (heutige Wagnerstraße in Kaltenkirchen) bestand ebenfalls aus einer Halle, die zusätzlich mit einem Motorenprüfstand ausgestattet war. Das KZ-Außenkommando war im Schnitt mit ca. 500 Häftlingen belegt. Kurzzeitig konnte sich die Zahl jedoch auf bis zu 1000 Menschen verschiedenster Nationen erhöhen. Das Lager wurde am 16. 17. April 1945 nach Wöbbelin verlegt. Der Abtransport der Häftlinge erfolgte durch die AKN in Kaltenkirchen. Während des Bestehens des Außenkommandos in Springhirsch starben etwa 500 - 750 Häftlinge an Hunger, Krankheiten, Erschöpfung und Misshandlungen des Wachpersonals. Die Toten wurden in den umliegenden Wäldern verscharrt. Diejenigen, deren Gräber man fand und nach dem Krieg nicht in Ihre Heimat überführte, liegen heute auf einem kleinen Friedhof in Moorkaten. Schon kurz nach Kriegsende richtete ein besonderes Kommando (Alvesloher Kommando) die Gräber provisorisch her, indem man für die 83 französischen Tote einfache Holzkreuze errichtete. Erst 1978 wurde dieser Ort als Gedenkstätte in seiner heutigen Form umgestaltet.

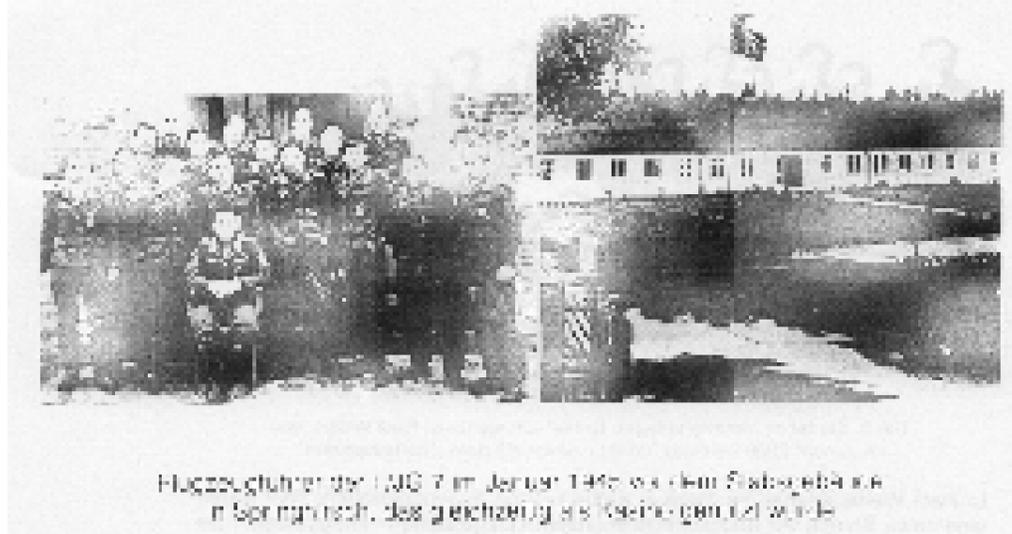


Links das Abschlager Kommando kurz nach Kriegsende, rechts der Lagerleiter des KZ Kalltenkirchen Johannes Wenzel

I./Jagdgeschwader 7 in Kaltenkirchen

Ab Dezember 1944 kam die mit Me 262 ausgestattete I./Gruppe des JG 7 nach Kaltenkirchen. Die Gruppe befand sich in der Aufstellung und wurde ständig mit umgeschulten Flugzeugführern aus Lechfeld aufgefüllt. Gruppenkommandeur war zunächst Major Theo Weißenberger, der später von Major Erich Rudorffer abgelöst wurde. Die Staffelkapitäne waren : OLT Hans Grünberg (11), OLT Fritz Stehle (2./) und OLT Hans Waldmann (3./). Die erste Me 262 auf dem Kaltenkirchener Platz wurde durch einen RAF Aufklärer der No. 542 Squadron auf der Ringbahn in Springhirsch fotografiert. Von nun an wurde der „Strahlerplatz“ von der alliierten Luftaufklärung nicht mehr aus den Augen gelassen. Im Dezember 1944 kam ebenfalls die 6./IeiFlakAbt 755 (o) nach Kaltenkirchen, die mit 3,7-cm-Flakgeschützen ausgerüstet war und den Platzschutz für die Me 262 übernahm. Ihr Personal bestand größtenteils aus jungen Hamburger Flakhelfern. Diese Einheit blieb bis Ende März 1945 auf dem Platz und war vermutlich am Abschuss einer P-51 der 339th Fighter Group am 20. März 1945 beteiligt. Der US-Pilot Jerome Ballard stürzte bei Elmshorn ab und wurde gefangengenommen.

Die 1./JG 7 vermied anfangs das Fliegen scharfer Einsätze. Vielmehr war man mit der Schulung von Piloten und der schleppenden Zuführung des neuen Flugzeugtyps beschäftigt. Die Flugzeugführer waren in Privatquartieren in Alveslohe, im Moorkatenlager und im Waldlager westlich der R 4 untergebracht. Als Kasino fungierte das Stabsgebäude in Springhirsch.



Flugzeugführer der I./JG 7 im Januar 1945 vor dem Fließgebäude in Springersbach, das gleichzeitig als Kaserne genutzt wurde

Noch am 12.2.1945 meldete die I./JG 7 einen Bestand von nur 12 Maschinen. Bis zum 18.2.45 erhöhte sich diese Zahl auf 25 Flugzeuge. Diese wurden weit vom Flugfeld entfernt in den angrenzenden Wäldern abgestellt und mit Kettenkrädern auf die Startbahn geschleppt. Die Abstellbereiche befanden sich im Brunskamp, in einem Wald kurz vor Kaltenkirchen und in Heidkaten. In manchen Fällen konnte der Schleppweg bis zu 2 km betragen. Der Gefechtsstand befand sich in der Lentförddener Schule. An der Straße zwischen Lentfördden und Nützen (B433) wurden ein Dreh-Freya-Gerät und zwei Würzburg-Geräte in Stellung gebracht. Ortsgebunden, also nicht zur I./JG 7 gehörend, war zu dieser Zeit noch eine Feldwerftabteilung V/50 im Flugplatzbereich eingesetzt. Zwischen Januar und März 1945 kam es zu diversen Flugunfällen und Abstürzen im Bereich des Flugplatzes, wobei mindestens zwei Flugzeugführer ums Leben kamen. Oft waren technische Probleme oder Pilotenfehler die Ursache. Am 18.3.1945 verlor die 3. Staffel ihren Staffelkapitän OLT Waldmann, als dieser über dem Sachsenwald mit der Maschine von Lt Weihs kollidierte. Die Staffel wurde von OLT Wagner und später von OLT Schuck übernommen. Während sich Lt Weihs mit dem Fallschirm retten konnte, wurde Waldmann wenig später tot aufgefunden. OFhr Schrey von der 3. Staffel stürzte bei Egenbüttel tödlich ab.



1. Staffel 1. Kampfgeschwader 76 im Januar 1945

Lt Hadi Weihs erlebte die Tage in Kaltenkirchen folgendermaßen: "Wir waren eine halbe Stunde vor Büchsenlicht in unseren Liegestühlen - kriegsbereit -, die Lautsprecher tönnten über den ganzen Platz Musik und mit einer nervenzehrenden Pause die Feindmeldungen. Die Liegestühle waren gut und man brachte uns unentwegt Kaffee. Dann kam die Durchsage „Alarmbereitschaft“, dann wieder „Sitzbereitschaft“, dann wieder „Kommando zurück“, dann auf einmal Alarmstart“. Und so ging das den ganzen Tag. Wenn wir vom Einsatz - bis nach Sachsen – zurück waren, dann waren wir so fertig, daß wir uns nur noch in die Koje hauten, oder vielleicht noch schnell einen Brief an die Verwandten schrieben."

Trotz einiger Erfolge im Februar und März, traf es die I./JG 7 am 30.3.1945 nochmals hart, als Lt Erich Schulte beim Start von P-51 der 339th Fighter Group beim Start tödlich abgeschossen wurde. Auch Fahnenjunker-Feldwebel Heinrich Janssen von der 1. Staffel traf es über Erfde bei Rendsburg. Er mußte seine Me 262 mit dem Fallschirm verlassen und zog sich eine Knieverletzung zu, die er dann im Bad Bramstedter Reservelazarett auskurieren mußte. Am selben Tag gab es noch zwei Tote (OFw Corzilius, Theodor Macheroux) beim Bodenpersonal nach einem Tiefangriff von Mustangs der 78th Fighter Group zu beklagen. Wenig später verlegt die I./JG 7 nach Burg bei Magdeburg, Oranienburg und Brandenburg – Briest. Bis Mitte April verblieben aber noch Teile der Gruppe in Kaltenkirchen, um stehengelassene Me 262 nach Ostdeutschland zu überführen.

III. /Kampfgeschwader 76

Am Abend des 5. April 1945 fielen die ersten Arados Ar 234 der III./KG 76 in Kaltenkirchen ein. Diese mit dem neuen 2-motorigen Strahlflugzeug ausgerüstete Einheit, flog bereits ab Dezember 1944 erste erfolgreiche Einsätze und kam über die Plätze Achmer und Marx nach Kaltenkirchen. Gruppenkommandeur war Major Franz Zauner, der die Einheit bis Kriegsende führte. Die III./KG 76 verfügte in Kaltenkirchen nur über zwei Staffeln (8./Staffel> Olt Kolm, und 9./Staffel> Olt Jäger). Zusätzlich trifft noch die 6./Staffel (Hptm Mönch) der 11./Gruppe auf dem Platz ein und so meldet man am 6.4.45 einen Istbestand von 25 Maschinen, von denen jedoch nur 8 flugklar sind. Den fliegenden Einheiten folgt das Bodenpersonal auf dem Landmarsch. Aufgrund verstopfter

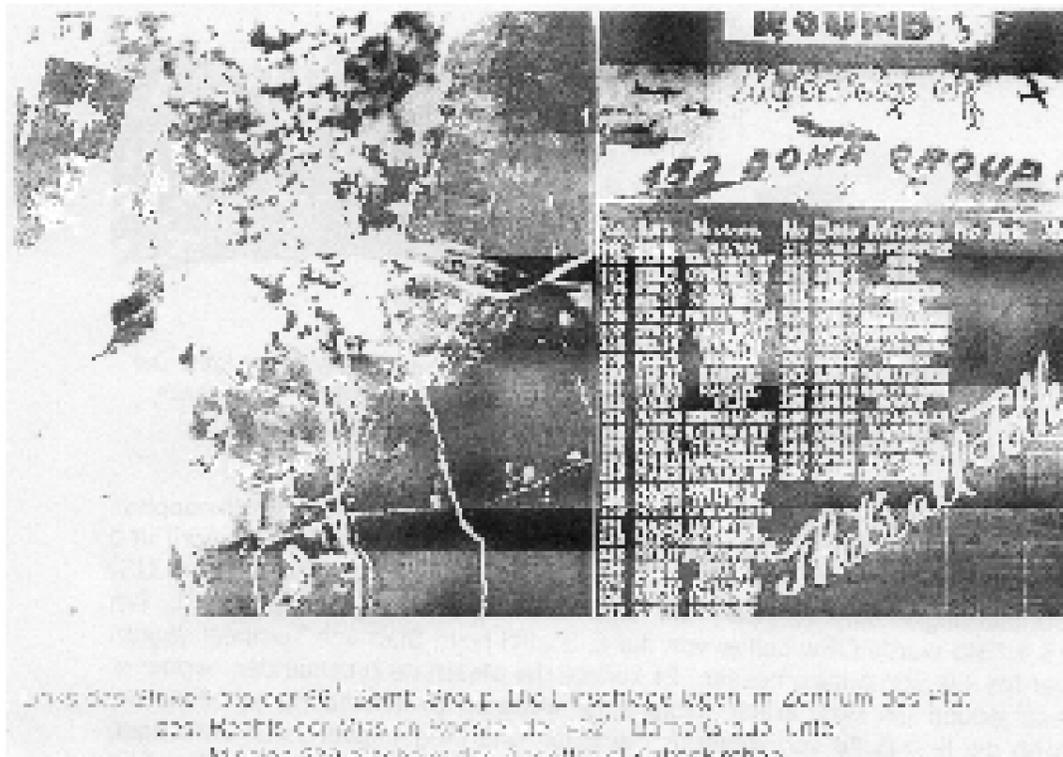
Straßen und ersten Auflösungserscheinungen kommt man teilweise nur mit gezogener Waffe voran. Das technische Personal bezieht das leere Waldlager westlich der R 4. Hier werden zeitweise auch die Flugzeuge abgestellt. Ab April 1945 ist im Bereich des Flugplatzes nun auch die Schwere Feldwerftabteilung z.B.V. 2 unter Karl Wilhelm Berkhahn zur weiteren Unterstützung anzutreffen. Auf der Höhe 91 bei Kisdorf wird ein Freya-Gerät installiert und so konnte der Flugbetrieb schnellstens wieder aufgenommen werden.



Obwohl der Flugbetrieb der Gruppe schon unter extremer Treibstoffknappheit litt, waren die Kaltenkirchener Arados in der Zeit zwischen dem 5. April und dem 3. Mai an 10 Tagen im Einsatz. Einen Einschnitt bildete ein US-Bombenangriff am 7. April, auf den noch später eingegangen wird. Am 15.4.1945 wurde OFw Luther von der 6. Staffel beim Start von Tempert-Jägern der No 56 Sqn abgeschossen. Er konnte die Maschine bruchlanden, wobei er sich jedoch ein Bein brach. Trotz einer weiteren Bruchlandung am 7.4.1945 blieb die III./KG 76 von weiteren Personal- und Flugzeugverlusten verschont. Der Bestand an flugfähigen Ar 234 reduzierte sich jedoch merklich und so gab die 6 Staffel ihre Flugzeuge an die 111. Gruppe ab und verlegte auf dem Landmarsch nach Lauen-Selmsdorf bei Lübeck. Mitte April 1945 erschien General Unruh auf dem Kaltenkirchener Platz und schickte ca. 150 Geschwaderangehörige des KG 76 an die Ostfront. Ende des Monats wurden letzte Einsätze in den Berliner Raum geflogen. Die ersten Ar 234 verließen Kaltenkirchen am 28.4.1945 und flogen nach Leck. Ihnen folgten letzte Oberführungen am 3.5.1945. Teile der III./KG 76 verlegten am 5. Mai 1945 noch von Leck nach Stavanger-Sola in Norwegen.

Luftangriff am 7. April 1945

Ursprünglich war bereits am 2. April ein Angriff durch Bomber der USAAF auf den Kaltenkirchener Platz geplant. Dieser wurde jedoch wegen schlechter Wetterbedingungen verschoben. Am Samstag, dem 7. April wurden jedoch vier Bombardment Groups auf den Platz angesetzt.



Die 96th, 388th, 452nd und 95th BG flogen über Büchen kommend ein und die ersten Bomben detonierten gegen 13:26 Uhr im Zentrum des Platzes. Starke Rauchentwicklung erschwerte die Sicht der nachfolgenden Bombereinheiten und so wanderten die Einschläge langsam in südliche Richtung außerhalb der Platzgrenze. Etwa 410 Tonnen wurden innerhalb von 11 Minuten abgeworfen. Im Jahre 1963 wurden durch den Kampfmittelräumdienst des Landes Schleswig-Holstein noch 154 Blindgänger geborgen und entschärft.

Eine Jagd- oder Flakabwehr war praktisch nicht vorhanden und so hatten die Amerikaner über Kaltenkirchen keine Verluste zu beklagen. Anders sah es auf dem Flugplatz aus. Drei Luftwaffensoldaten fanden den Tod. Das Stabsgebäude und einige Kfz-Hallen in Springhirsch wurden schwer getroffen. Die Flugleitung wurde völlig zerstört. Der Landwirt Könitz an der R 4 erhielt einen Volltreffer, wobei der gesamte Viehbestand verbrannte. Im Moorkatenlager wurden einige Gebäude beschädigt und die Graslandfläche war mit etwa 950 Trichtern übersät. Die Hauptstartbahn erhielt ca. 30 Treffer und war völlig unbrauchbar. Flugzeugverluste bei der III./KG 76 traten nicht auf, da die Flugzeuge weitläufig abgestellt waren. Das KZ-Außenkommando in Springhirsch, das übrigens in keinem Daily Airfield Report oder Interpretation Report als solches erkannt oder erwähnt wird, wurde ebenfalls nicht getroffen. Trotzdem brach für die Häftlinge nun eine schreckliche Zeit an.

Der Fliegerhorstkommandant Major Hans Roese veranlaßte die sofortige Reparatur der Startbahn. Dazu wurde sämtliches greifbares Personal und die KZ-Häftlinge des Außenkommandos eingesetzt. Ehemalige Flugzeugführer berichteten in diesem Zusammenhang von einer erschreckenden Brutalität, mit der die Kapos die Arbeitskommandos zur Arbeit antrieben. Interventionen durch Luftwaffenangehörige blieben ohne Erfolg. Am Abend des 10. April ist die Startbahn soweit hergerichtet, das die ersten Ar 234 den Flugbetrieb wieder aufnehmen können. Das Auffüllen der Trichter in der Graslandefläche gestaltet sich weitaus aufwendiger. Diese Arbeiten werden bis Kriegsende nicht mehr abgeschlossen und nach Verlegung des KZ-Außenkommandos nach Wöbbelin ganz eingestellt.

Nahaufklärungsgruppe 6

Mitte April erfolgte die Verlegung der NAGr 6 nach Kaltenkirchen. Bei diesem Verband handelte es sich um eine Gruppe, die sich seit Ende 1944 in der Aufstellung bzw. Umschulung auf die Me 262 befand und zunächst Plätze im süddeutschen Raum nutzte.



Die Gruppe bestand aus dem Gruppenstab, sowie der 1. und 2. Staffel. Gruppenkommandeur war Major Heinz Schulte. Die Staffelkapitäne waren Olt Georg Keck (1./) und Hptm Herwarth Braunegg (2./). In Kaltenkirchen besaß die Einheit nur etwa 5 - 6 einsatzklare Me 262 Aufklärer, wurde aber durch zwei Focke-Wulf 190 verstärkt, die man für die Schlechtwetteraufklärung nutzte. Die Flugzeuge standen an der Barmstedter Straße in einem Waldstück kurz vor Kaltenkirchen. Die Flugzeugführer waren in Bad Bramstedt und in Henstedt-Ulzburg in Privatquartieren untergebracht. Ihre Abholung erfolgte durch die Fahrbereitschaft des Flugplatzes. Neben Kaltenkirchen wurden von der NAGr6 auch die Plätze Hohn, Schleswig und Lübeck-Blankensee genutzt. Bei schlechtem Wetter, wie beispielsweise am 1.5.1945, werden die beiden Fw 190 eingesetzt. Schon früh am Morgen starten sie in den Lauenburger Raum, um einen Aufklärungsflug durchzuführen. Doch schon weit vor dem eigentlichen Zielgebiet werden sie von Spitfires abgedrängt und beschossen. OFw Rutowski kehrt mit Beschußschäden nach Kaltenkirchen zurück. Am Mittwoch, dem

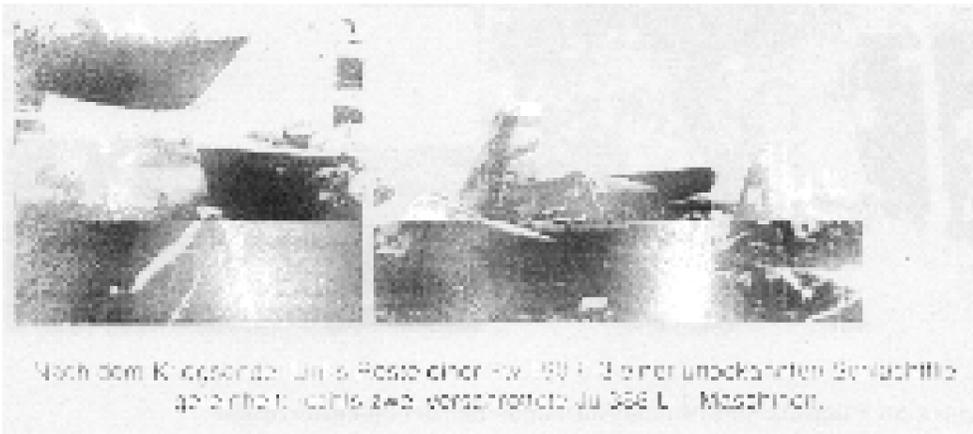
2. Mai , verlassen die Reste der NAGr 6 den Platz. Teile überführen nach Hohn und Schleswig. Trotzdem bleiben noch zwei Me 262 auf dem Kaltenkirchener Platz zurück, die am 4. Mai von Lt Engels und Fw Huxold nach Hohn gebracht werden sollen.

Die Überwachung des Flugplatzes durch englische Jäger, veranlaßt Huxold zunächst den Start zu verweigern. Er wurde in seiner Laufbahn als Aufklärungsflieger bereits viermal abgeschossen und so verspürte er wenig Neigung kurz vor Kriegsende nochmals abgeschossen zu werden. Ein Major des Platzkommandos zwingt ihn mit vorgehaltener Waffe zum Start. Im Kieler Raum erhielt er einige Treffer in die Turbine, was eine Notlandung bei Meggerdorf zur Folge hatte. Angehörige eines RAD- Lagers bargen ihn verletzt aus seiner Maschine.

Die letzten Tage

Am 3.5.1945 verlassen die letzten Soldaten und die RAD Abteilung 8/73 die Ortschaft Kaltenkirchen. Eine SS-Einheit erschießt in Kampen 10 serbische Kriegsgefangene und auf dem Flugplatz Kaltenkirchen herrschen bereits chaotische Zustände. Fliegerhorstkommandant Roese entließ bis zum 30. April alle TK-Mädels (TK = Totaler Kriegseinsatz), die bis dahin Hilfsdienste auf dem Platz versahen. Desweiteren befand sich eine große Zahl von Luftnachrichtenhelferinnen seit Mitte April auf dem Flugplatz. Neben einem Nachkommando der Marine und dem Platzkommando **A6/XI** waren verschiedene Luftwaffeneinheiten auf dem Flugplatz anzutreffen. So trafen noch am 5./6.Mai Bodenteile des Versuchverbandes des Oberbefehlshabers der Luftwaffe auf dem Landmarsch ein. Sie sollten die zuvor überführten Maschinen vom Typ Ju 388 L-1 warten. Doch hatte man die neuartigen Höhengaufklärer bereits in Heidkaten gesprengt und sie gingen sofort in englische Gefangenschaft.

Bereits am 1. Mai 1945 verlegten Teile der Arado Versuchsabteilung Warnemünde nach Kaltenkirchen. Vierstrahlige Ar 234 C Muster und ein Transporter vom Typ Ar 232 B (mit Frauen und Kindern an Bord) landeten auf dem Flugplatz. Während die Ar 232 B später ausgeflogen wurde, sprengte man die Ar 234 C, weil ein Verlegebefehl an das Kommando von diesem nicht mehr ausgeführt wurde. Das Personal erlebte das Kriegsende auf dem Hof Hellerholz bei Alveslohe. Noch am 3. Mai fallen einige Ju 87 der 3./Nachtschlachtgruppe 8 ein, die den Platz jedoch bald wieder verlassen. Zu dieser Zeit werden noch Bf 109, Ju 52, Ju 88, Bf 110 und Fw 190 auf dem Flugfeld beobachtet. Viele Maschinen wurden gesprengt und später verschrottet.



Neben der oben abgebildeten Flugzeugen blieben noch einige Bf 110 und Ju 88 auf dem Flugplatz zurück. Fraglich ist die Herkunft einer größeren Anzahl von Fw 190, die sich im März 1945 auf dem Kaltenkirchener Platz befanden.

Nachdem am 4. Mai 1945 das letzte Flugzeug den Platz verlassen hatte, erwartete man auf die Ankunft der Engländer, die am 5. Mai eintrafen und einen ‚ausgeräumten‘ Platz vorfanden. Das Flugplatzpersonal und Zivilisten der umliegenden Dörfer hatten sich schon mit dem Nötigsten für die Nachkriegszeit versorgt.

Die Nachkriegszeit

Allein dieser interessante Zeitraum würde ein Kapitel füllen. Aus Platzgründen haben wir uns deshalb für eine kurze Zusammenfassung entschieden und auf die wesentlichen Fakten beschränkt.

Schon unmittelbar nach der Kapitulation nutzte man das Moorkatenlager als Kriegsgefangenenlager, das zeitweise mit 2000 deutschen Gefangenen belegt war. Auf dem Gelände des Flugplatzes entstand unter englischer Kontrolle ein Fahrzeugpark, der mit ca. 20.000 Beutefahrzeugen einer der größten Schleswig-Holsteins gewesen sein dürfte. Hier arbeiteten zunächst die Kriegsgefangenen und später deutsche Dienstgruppen. Im Jahre 1946 wurde der Park in eine Betriebs- und Verwaltungs-GmbH umgewandelt und das Kgf-Lager in Moorkaten aufgelöst. Hier zogen nun Flüchtlinge ein, die bis spät in die 60er Jahre blieben.



Der Fahrzeugpark wurde 1950 völlig aufgelöst und es begann eine intensive Wiederaufforstung des Geländes, bei der man über 2 Millionen Bäume pflanzte. Die Startbahnen wurden in den Jahren 1949/50 gesprengt und im Betonwerk Bennwitz zu Deckensteinen verarbeitet. Eine französische Delegation führte 1951 eine Exhumierung von KZ-Opfern in Springhirsch durch und 1978 wurde im Wald von Moorkaten die heutige Gedenkstätte eingeweiht. Im Sommer 1952 nahm die Flugtechnische Arbeitsgemeinschaft Kaltenkirchen (FAG) wieder einen Flugbetrieb mit Modell- und Segelflugzeugen auf dem Platzgelände auf der nun „Günter-Groenhoff-Platz“ hieß. Doch schon bald meldete die Bundeswehr ihren Bedarf an, die das Gelände dann ab 1965 als Standortübungsplatz beanspruchte und übernahm. Ein gravierender Einschnitt in der Region war der geplante Ausbau des Hamburger Großflughafens im Jahre 1968. Obwohl das Projekt dann nie zur Ausführung kam, mußten viele Springhirschen und Heidkatener ihre Häuser und Grundstücke verlassen, was zur Folge hatte, dass diese beiden kleinen Ortschaften nahezu verschwanden.

Quelle: www.luffahrtspuren.de