



EDHB – Flugplatz Grube 2015

Luftfahrt in Ostholstein Ein Beitrag zur Geschichte von 1951 bis zur Gegenwart

Von Dr. Volker Wendt

Erschienen im Jahrbuch für Heimatkunde

Oldenburg/Ostholstein

59. Jahrgang 2016

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der

Arbeitsgemeinschaft für Heimatkunde Oldenburg/Ostholstein e. V.

Luftfahrt in Ostholstein

Ein Beitrag zur Geschichte von 1951 bis zur Gegenwart

Die Geschichte der Luftfahrt in Ostholstein von den ersten Anfängen nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die Jetztzeit ist im Wesentlichen die Geschichte des Luftsports und der Lufttouristik, getragen von dem Engagement flugbegeisterter Männer und Frauen. Sie wollten die Fliegerei als Sportart auf der Halbinsel Wagrien wieder etablieren. Damit mussten sie

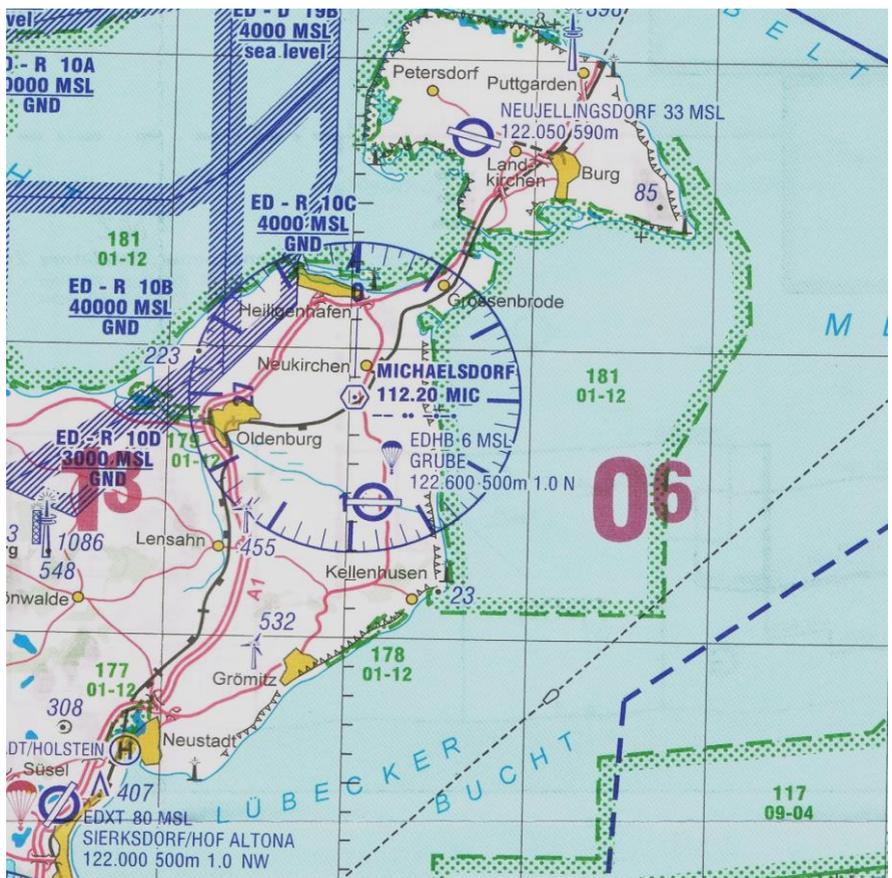


Abbildung 1 Die drei ostholsteinischen Flugplätze auf einer Luftfahrtkarte
Mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Nicht für navigatorische Zwecke geeignet!

eine unermüdliche Pionierarbeit leisten, denn eine neue Luftfahrtinfrastruktur musste zunächst einmal geschaffen werden. Besonders in diesem Punkt waren die kreisfreien Städte Kiel und Lübeck mit ihren etablierten Flughäfen dem damaligen Kreis Oldenburg weit voraus. Für die militärische Luftfahrt hatte das Ende des Zweiten Weltkrieges auch das Aus in Ostholstein bedeutet, da der Flugplatz und Seefliegerhorst Großenbrode von den Alliierten zunächst unbrauchbar gemacht wurde. Später wurde er – nach einem kurzen Intermezzo durch den Luftsportclub „Condor“ - einer weiteren zivilen Nutzung für die Fährverbindung Großenbrode – Gedser, dem Vorläufer der „Vogelfluglinie“, zugeführt.¹

Gründerjahre

Die Gründung des Deutschen Aero-Clubs erfolgte am 3.8.1950 in Gersfeld/Rhön. Die damit verbundene Hoffnung auf Wiederezulassung des Segelflugsportes in der jungen Bundesrepublik elektrisierte die Gemeinschaft der Flieger nachhaltig. Zu einem „Fest der Freude“ am 26.8.1950 kamen nicht weniger als 50.000 Anhänger des Segelfluges auf der Wasserkuppe in der Rhön zusammen. Erst am 28. April 1951 gestattete die Hohe Kommission der Alliierten zunächst den Segelflug in Westdeutschland. Bis zum 19.6.1951 musste weiter gewartet werden, denn erst zu diesem Zeitpunkt wurde das Bauverbot für Segelflugzeuge von den Alliierten aufgehoben.²

Nur 18 Tage später, nämlich am 7.7.1951, erfolgte die Gründung des LSC „Condor“ in Oldenburg/Holstein. In dieser Zeit gründeten sich auch die Luftsportvereine Neustadt, Lensahn, Heiligenhafen und Burg auf Fehmarn.³ Weitere Gründungen sind auch aus den benachbarten Städten Eutin und Lütjenburg bekannt.⁴ Ihnen allen gemeinsam war eine große Begeisterung für den Luftsport. Sehr bald setzte sich jedoch die ernüchternde Erkenntnis durch, dass geeignetes Fluggerät fehlte. Um gar ein Fluggelände für den Segelflugsport zu haben, würden noch erhebliche Anstrengungen aller Beteiligten erforderlich sein.

Der LSC „Condor“ von 1951 - 2014. „Wanderjahre“ bis 1968

Zu den 29 Gründungsmitgliedern am 7.7.1951 zählte bereits Gerhard „Cuno“ Wendt (1914-1999), der fortan die Geschicke des Clubs lenken und das Erscheinungsbild der Luftsportbewegung über Jahrzehnte nachhaltig prägen sollte. Cuno Wendt war schon 1929 zur Segelfliegerei gekommen. In seiner pommerschen Heimat war er auf den Flugplätzen Stolp und Leba aktiv. 1934 wurde er im jugendlichen Alter von 20 Jahren Leiter der Hangsegelflugschule in Großsilkow/Pommern. Die Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses war ihm schon damals besonders wichtig. Auch als er in den 30er Jahren Jagdflieger wurde, blieb er dem Segelflug als aktiver Pilot und Fluglehrer verbunden. In diese Zeit fällt auch ein 14-Stunden Dauersegelflug im

Doppelsitzer zusammen mit Täve Löhr am 16.3.1939 sowie die Teilnahme am Ziel-Strecken-Wettbewerb Freiburg/Breisgau – Stettin im gleichen Jahr.

Nach dem Zweiten Weltkrieg machte Cuno Wendt seine pädagogische Neigung zum Beruf und wurde Volksschullehrer. Ab 1951 konnte er dann den Segelflug wieder als Hobby und Passion betreiben.⁵

In einem Beitrag für das „Jahrbuch für Heimatkunde“ im Jahre 1959 führte er aus: „Der Segelflug ist die Verwirklichung der uralten Flugsehnsucht des Menschen. Der Segelflug versetzt den Menschen in die Lage, sich in die Luft zu heben und ohne Motorkraft, allein durch die Beherrschung der Naturkräfte zu fliegen und hoch über allem unter dem großen Himmelszelt zu wandern, getragen von den Schwingen des Segelfluges.“

Mit klarem Blick für die Realität setzte sich Wendt ab 1951 für einen Zusammenschluss der Fliegergruppen im Landkreis Oldenburg ein und rief den „Kreisluftsportverband Oldenburg/Holst.“ ins Leben, dem alle Luftsportvereine des Landkreises angehörten. Im März 1952 war das erste Flugzeug des „LSC Condor“, ein Schulgleiter vom Typ SG 38, fertiggestellt. Die Maschine wurde unter großer Anteilnahme der Bevölkerung auf dem Oldenburger Marktplatz auf den Namen „Oldenburg I“ getauft.



Abbildung 2 Taufe des ersten "Condor"-Segelflzeuges auf dem Marktplatz in Oldenburg am 25.7.1952

Es sollte jedoch bis zum Oktober 1952 dauern, bis der „Condor“ die Genehmigung erhielt, auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Großenbrode den Flugbetrieb aufzunehmen. Mit Beginn der Bauarbeiten für den neuen Fährhafen Großenbrode war dieser Flugplatz jedoch endgültig Geschichte. Für den „Condor“ begannen ab Ostern 1953 „Wanderjahre“, die die Clubmitglieder jeweils als Gäste auf verschiedene, oft provisorische Fluggelände führten. In den Annalen finden sich die Plätze Farve, Hohenstein und Pelzerhaken, aber auch die relativ weit entfernten Flugplätze in Lübeck-Blankensee und Kiel-Holtenau.⁶ Ein Flugbetrieb auf diesen Plätzen setzte stets voraus, dass die „Condoren“ neben der Anreise auch den Auf- und Abbau ihres Fluggerätes bewerkstelligen mussten. Damit bewegten sich die Oldenburger Segelflieger immer noch auf dem Niveau der frühen Segelflugbewegung, das von einem zeitgenössischen Flieger dereinst sehr trefflich beschrieben worden war: „...Morgens Auszug mit hoffnungsvollem Herzen, nun endlich den Luftraum zu erobern, abends mit hängenden Ohren über das Mißlingen der Eroberung, aber niemals verzweifelt über die nach unseren heutigen Maßstäben hoffnungslose Lage.



Damals bestand der Flugsport nun einmal im Wesentlichen aus dem Montieren und Demontieren der Vögel. Idealismus stand auf der Fahne derer, die dabei blieben...⁷

Abbildung 3 Erster Flugtag in Großenbrode am 19.10.1952

Eine besondere Bedeutung sollte das Fluggelände auf dem Truppenübungsplatz in Putlos für den LSC „Condor“ erlangen. Der auf dem Militärgelände gelegene Wienberg war bereits vor dem Zweiten Weltkrieg die Heimat

für Segelflieger aus Oldenburg gewesen. Außerdem gab es dort einen befestigten Landestreifen für militärische Kurierflugzeuge. Ein erster Antrag des „Condor“ auf Nutzung des Geländes in der schießfreien Zeit vom 4.9.1953 wurde von den britischen Besatzungsbehörden abschlägig beschieden.⁸ Der englische Platzkommandant genehmigte dem „Condor“ jedoch eine Unterstellmöglichkeit für seinen Schulgleiter SG 38 und für einen Schleppwagen, mit dem das Flugzeug in die Luft befördert werden konnte. Im Frühjahr 1955 erteilte der englische Kommandant dem „Condor“ sogar die Genehmigung, ein zwischenzeitlich erworbenes Leistungsflugzeug vom Typ Greif I mittels Windenstart auf dem Flugplatz in Putlos zu erproben.

Abbildung 4 Leistungssegelflugzeug Greif I mit Pilot G.C.Wendt



Nach den so genehmigten Erprobungsflügen scheiterte die angestrebte Fortführung des Flugbetriebes wieder an dem Einspruch alliierter Dienststellen. Erst mit Übernahme des Truppenübungsplatzes durch die Deutsche Bundeswehr sollten die Anträge des „Condor“ endgültig Gehör finden. Am 30.8.1958 konnten die ersten 30 Starts am Wienberg absolviert werden. Die lokale Presse, die den „Condor“ seit der Gründung 1951 aufs engste begleitet hatte, titelte: „Segelflieger am Wienberg. Nach 20jähriger Pause wieder Flugbetrieb bei Oldenburg.“⁹

Neben dem LSC „Condor“ gab es Mitte der fünfziger Jahre noch einen weiteren Segelflugverein in Ostholstein. Es handelte sich um den LSV Neustadt, der am

3.10.1953 ebenfalls einen Schulgleiter auf dem Marktplatz in Neustadt auf den Namen der Stadt getauft hatte.



Der Flugbetrieb des Vereins fand in Pelzerhaken und Lübeck-Blankensee statt. Das Glück, ein dauerhaftes Fluggelände zu haben, war den Neustädter Fliegern damals nicht beschieden. Vorsitzender des LSV Neustadt war zu dieser Zeit Carl Grossmann.¹⁰

Abbildung 5 Gummiseilstart auf dem Wienberg bei Putlos

Die anderen Luftsportvereine im Kreisgebiet hatten sich zwischenzeitlich aufgelöst, viele der Mitglieder schlossen sich danach dem LSC „Condor“ oder dem LSV Neustadt an. So war die Mitgliederzahl des „Condor“ 1955 bereits auf 62 gestiegen.



*Abbildung 6
Flugpause vor dem Schulgleiter „SG 38“*

Ende 1961 wurde dem „Condor“ durch die von Jahr zu Jahr stärker werdende militärische Inanspruchnahme des Truppenübungsplatzes Putlos erneut das Fluggelände gekündigt. Für 1962 musste somit erneut eine Interimslösung gefunden werden. Der Landwirt W. Matzen aus Koselau stellte dem „Condor“ unentgeltlich eine Weide für den Flugbetrieb zur Verfügung. Die nächste Station der fortwährenden Wanderschaft war Seegalendorf. Hier flogen die „Condoren“ von 1963 – 1967 auf einem 10 ha-Gelände, das der Landwirt Beckmann dem Verein kostenlos zur Verfügung gestellt hatte. Erstmals wurde dem „Condor“ auch die

Möglichkeit eingeräumt, eine eigene, kleine Halle aus Holz zu errichten, in der zwei komplett aufgerüstete Flugzeuge untergestellt werden konnten.



Abbildung 7 Kreispräsident Hiller gratuliert W.Baars zu einem Prüfungsflug, re. W.Matzen

Aus der Rückschau lässt sich feststellen, dass seit 1951 ohne die verständnisvolle Großzügigkeit einiger landwirtschaftlicher Gönner das Schicksal des LSC „Condor“ längst besiegelt gewesen wäre. Die Flieger teilten sich das Land so mit mehr oder

weniger toleranten Milchkühen. Die Kooperation mit dem einen oder anderen Bullen war zuweilen durchaus abenteuerlich.



Abbildung 8
Vor der ersten "Flug-
zeughalle" in Seegal-
endorf

Sobald allerdings die überlassenen Flächen einer anderen Nutzung als der Viehwirtschaft zugeführt wurden, musste der „Condor“ immer wieder weichen. Der Verein hatte so Ende 1967 bis Mitte 1968 erneut Gaststatus. Diesmal flog man auf dem Flugplatz in Neumünster. Zusätzlich wurde im Sommer 1968 eine internationale Fliegerfreizeit zusammen mit dänischen Fliegerfreunden in Kissendrup auf der Insel Seeland in Dänemark organisiert, um den Flugbetrieb und Verein am Leben zu halten.¹¹



Abbildung 9 Der Melkerwagen des Gutes Seegalendorf vor der "Rhönlärche II"

Cuno Wendt beschrieb diese schicksalhaften Jahre mit sehr eindringlichen Worten: „Als wir dann...mit 3 Segelflugzeugen, einer Winde, einem Rückholwagen, einer Werkstatt,...und einer provisorischen „Flugzeughalle“, die wir selbst errichtet hatten, nach 10.000 Starts, nach 1.000 Flugstunden...immer noch ohne festen Platz vor der Entscheidung standen, aufzugeben oder weiterzumachen, richteten wir an den Kreis Oldenburg/Holstein eine Anfrage, ob man grundsätzlich gewillt sei, den Luftsport im Kreis Oldenburg am Leben zu erhalten. Auf diese entscheidende Frage erhielten wir als Antwort einen Auszug aus dem Protokoll der Kreistagssitzung vom 4.10.1967 mit folgendem Inhalt: „-Flugplatz für den Luftsportclub „Condor“- In seiner Sitzung vom 4. Oktober 1967 hat der Kreistag den einstimmigen Beschluss gefasst: Der Kreistag ist an der Erhaltung des Segelflugbetriebes durch den Luftsportclub „Condor“ interessiert und wird alles Mögliche tun, um den Segelflugbetrieb auch für die Zukunft zu ermöglichen. pp.“¹²

Der Flugplatz Grube von 1968 bis zur Gegenwart

Nach dem Votum des Kreistages vom 4.10.1967 mit neuem Mut ausgestattet, begab sich Gerhard Cuno Wendt erneut auf eine intensive Standortsuche. Insgesamt wurden 42 Gelände im Landkreis von ihm auf ihre Tauglichkeit erkundet. Schließlich kristallisierte sich ein 10 Hektar großes Gelände nördlich von Grube an der B501 als besonders geeignet heraus. In einer Karte mit dem Titel „Bodenorganisation im Reichsgebiet, Stand 1.1.1945“ ist nördlich von Grube ein Piktogramm für eine Ausweichfläche der Deutschen Luftwaffe eingezeichnet. Ob dort gegen Ende des Krieges noch Militärflugzeuge gelandet sind, ist nicht sicher bekannt. Vermutlich handelt es sich hierbei exakt um das 23 Jahre später ohne jede Kenntnis über die alte Planung von Cuno Wendt ausgemachte und für besonders geeignet erachtete Gelände.¹³

Neben der Errichtung eines Sportflugplatzes wurde für das neue Gelände konzeptionell von Anbeginn auch die Lufttouristik als Wirtschaftsfaktor in die Überlegungen einbezogen. In den Lübecker Nachrichten hieß es am 28.6.1967 zu dem Flugplatzprojekt:

„Chance für Kreis: Touristik-Flugplatz. Bäder dann auch von oben“ erreichbar.“¹⁴ Am 5.8.1968 wurde dann wirklich der Pachtvertrag über zunächst 25 Jahre mit dem Landwirt Schwaradt aus Grube vor einem Notar in Oldenburg geschlossen. Der Landkreis Oldenburg/Holstein, die Städte Oldenburg und Heiligenhafen sowie die Gemeinden Grube, Dahme, Kellenhusen, Grömitz, Heringsdorf und Lensahn erklärten sich bereit, den „LSC Condor“ bei der Pachtzahlung finanziell zu unterstützen.

Der erste Flugbetrieb erfolgte am 1.9.1968. Es wurden 40 Starts auf dem neuen Fluggelände absolviert.

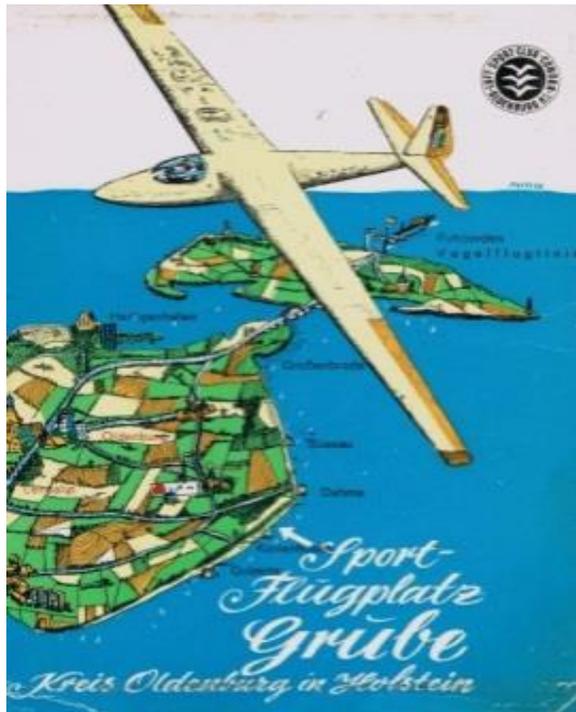


Abbildung 10 Spendenkarte (DM 2,00) für den Bau einer Flugzeughalle

Der erste Fluggast in einem doppelsitzigen Segelflugzeug war an diesem denkwürdigen Tag der Gruber Bürgermeister Behnk.

In über 20.000 ehrenamtlichen Arbeitsstunden wurde in den Folgejahren der Flugplatz Grube hergerichtet und eine 1.000 qm große Halle mit angeschlossener Werkstatt, Büro- und Sozialräumen erstellt. Das Land Schleswig-Holstein beteiligte sich am Hallenbau mit einem Zuschuss von 25.000,00 DM, der Landkreis mit 12.500,00 DM. Ein Spendenaufruf zum Bau der Halle erbrachte 4715,00 DM.¹⁵

Mit Errichtung des neuen Flugplatzes erweiterte sich das Spartenangebot des „LSC Condor“ um die Sparten Motorflug (1970) und Motorsegelflug (1973). Die Sparte Modellflug des „Condor“, die bereits im Jahre 1954 begründet worden war, erhielt 1970 ein eigenes Gelände in Lübbersdorf, da der sehr rege Flugbetrieb in Grube eine Fortführung der bisher gepflegten Koexistenz nicht mehr zuließ. Ebenfalls 1970 erschien der neue Flugplatz erstmals auf Land- und Luftfahrtkarten sowie in Flughandbüchern. Der Platz erfreute sich bereits in dieser Anfangsphase einer zunehmenden Beliebtheit bei auswärtigen Motorfliegern und Lufttaxiunternehmen, die ihre Gäste per Flugzeug an die Ostsee brachten. So wurde 1971 die Flugleitung Grube bereits an 126 Tagen ehrenamtlich besetzt, um die Abfertigung der Flugreisenden zu ermöglichen.¹⁵



Abbildung 11 Flugtag in Grube

Das Konzept einer Förderung des Luftsports durch die öffentliche Hand bei gleichzeitiger Bereitstellung der Flugplatzinfrastruktur für die Lufttouristik erwies sich als tragfähig. Die gute Akzeptanz des Flugplatzes Grube bei auswärtigen Piloten war deshalb bemerkenswert, weil die Lage des Platzes innerhalb einer

NATO- Luftraumüberwachungszone ADIZ (Air Defense Identification Zone) entlang der deutsch-deutschen Grenze von den Piloten jeweils eine Voranmeldung jedes Fluges eine Stunde vor dem Start oder vor Erreichen der ADIZ-Grenze erforderlich machte. Die ADIZ erstreckte sich während des Kalten Krieges in einer mittleren Tiefe von 35-40 km auf bundesdeutschem Gebiet von Fehmarn bis zur Grenze zu Österreich. Für das östliche Schleswig-Holstein bedeutete dies, dass neben dem Flugplatz Grube auch die Flugplätze Wahlstedt und Lübeck in dieser Zone lagen. So sollte überraschenden Einflügen von Militärflugzeugen aus dem Ostblock und versehentlichen Annäherungen westlicher Flugzeuge an die deutsch-deutsche Grenze vorgebeugt werden. Die Nähe des Flugplatzes Grube zu den hoch attraktiven bundesrepublikanischen Ostseebädern war für viele Piloten jedoch so interessant, dass sie bereit waren, die mit der ADIZ verbundenen Einschränkungen in Kauf zu nehmen. Erleichternd kam hinzu, dass eine wichtige Funknavigationshilfe für den Luftverkehr nach Skandinavien in Michaelsdorf bei Heringsdorf den Anflug des Flugplatzes Grube auch bei schlechterem Wetter ermöglichte.

Nach der Fusion der Landkreise Oldenburg/Holstein und Eutin im Jahre 1970 hieß der „LSC Condor“ Kreis Oldenburg/Holst. fortan „LSC „Condor“ Kreis Ostholstein e.V.“. Auf dem Flugplatz wurden eine Bodenfunkstelle sowie eine Tankstelle für Flugbenzin eingerichtet. Für viele Touristen wurde der Flugplatz zudem zu einem beliebten Ausflugsziel. Viele von ihnen nahmen und nehmen die Gelegenheit wahr, aus einem Motorflugzeug, einem Motorsegler oder einem Segelflugzeug die Halbinsel Wagrien aus der Luft zu betrachten.¹²



Abbildung 12 Zweimotoriges Geschäftsreiseflugzeug in Grube

Pläne der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung aus den frühen 70er Jahren, „im Raume Ostholstein“ einen Regionalflughafen zu errichten, sind nie über das Planungsstadium hinausgekommen.¹⁶

Zu den zahlreichen prominenten Gästen, die in Grube gelandet sind, gehörte am 14.7.1974 sogar ein Astronaut. General Thomas Stafford, Teilnehmer an vier NASA-Weltraumflügen, kam an diesem Tage mit einem Zubringerflugzeug vom Flughafen Hamburg zu einem privaten Besuch ins Kreisgebiet. Der Zufall wollte es, dass der 1.Vorsitzende des LSC „Condor“, G.C. Wendt, an diesem Tag auf dem Flugplatz mit über 100 Gästen seinen 60. Geburtstag feierte, so dass die Lübecker Nachrichten am 16.7.1974 folgende Überschrift wählte: „Auch Stafford gratulierte.“¹⁰



Abbildung 13 NASA- Astronaut Tom Stafford trägt sich in das Gästebuch des Flugplatzes Grube ein

Seit den siebziger Jahren wird der Flugplatz Grube an 180 bis 210 Betriebstagen pro Jahr von anderen Flugplätzen angefliegen, im Schnitt werden jährlich über 3.000 Fluggäste abgefertigt. Die Mitglieder des LSC „Condor“ waren 1977 105 Personen. Zehn Jahre später zählte der Verein bereits 170 Mitglieder. Zu einer Zäsur kam es im Sommer 1994. Bereits 1991 hatte G.C. Wendt in Christian Wendt seinen Nachfolger als Vereinsvorsitzenden gefunden.

Mit seinem 80. Geburtstag am 14.7.1994 verlängerte G. C. Wendt seine Fluglizenz nicht mehr. Bis zu seinem Ableben etwa 4 Jahre später, am 6.2.1999, blieb er eine Instanz für den Verein. Mit seinem Tod verlor die Gemeinschaft der Flieger in Schleswig-Holstein einen ihrer größten Protagonisten. Seine ansteckend begeisternde Persönlichkeit, seine herausragenden Aktivitäten und seine enorme fliegerische und pädagogische Erfahrung haben Luftfahrtgeschichte gemacht.⁵ Im Frühjahr 2000 wählten die Vereinsmitglieder den Oldenburger Horst Both zum 1. Vorsitzenden. Als Vereinsmitglied seit 1958 ist er bereits selbst Teil der oben geschilderten Geschichte. Bis zum heutigen Tage hat Both dieses Amt inne.

Mit dem Wegfall der Grenzkontrollen für Flüge in die Länder Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland am 25.3.2001 wurde der Flugplatz Grube zu einem beliebten Sprungbrett für den Luftverkehr mit Sportflugzeugen Richtung Skandinavien.

Zum 50-jährigen Jubiläum am 7.7.2001 wurde in einer Festschrift vor allem die vorbildliche Jugendarbeit des Vereins herausgestellt: „So ist bis heute der Segelflug für Mädchen und Jungen Schwerpunkt unserer Vereinsarbeit geblieben. Mehr als 1000 Jugendliche haben in über 60 Lehrgängen und internationalen Segelfliegerfreizeiten...das Fliegen erlernt.“¹⁷

Heute verfügt der Verein über ein Motorflugzeug, zwei Motorsegler und fünf Segelflugzeuge. Zusätzlich sind fünf private Segelflugzeuge und fünf Ultraleichtflugzeuge auf dem Flugplatz stationiert.¹⁸ Im Jahre 2013 erfolgten auf dem Flugplatz Grube insgesamt 4108 Flugbewegungen.¹⁹

Der Flugplatz Neujellingsdorf auf Fehmarn

Bereits in den 70er Jahren flog der Insulaner Klaus Skerra mit einer Außenlandegenehmigung auf einem von ihm hergerichteten Fluggelände bei Neujellingsdorf auf Fehmarn. 1997 wurde das Gelände als Sonderlandeplatz zugelassen und steht somit auch Flugzeugen von außerhalb zur Verfügung.

Auf dem Flugplatz ist ein Motorflugzeug stationiert, das sowohl für Rundflüge als auch für touristische Streckenflüge eingesetzt wird.

Eine feste Bebauung gibt es auf dem Flugplatz Neujellingsdorf nicht.²⁰

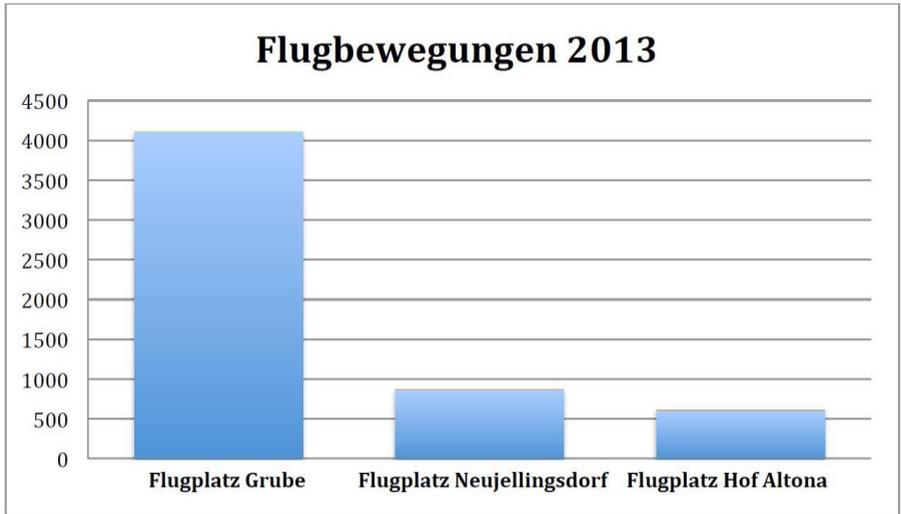
Die Zahl der Flugbewegungen im Jahre 2013 belief sich auf 869.¹⁹

Der Flugplatz Sierksdorf/Hof Altona

Die Geschichte des Flugplatzes Sierksdorf/Hof Altona weist Parallelen zu dem Gelände in Neujellingsdorf auf Fehmarn auf. Der Landwirt Hans-Günther Brelowski verfügte ebenfalls in den 70er Jahren über eine Außenlandegenehmigung für ein Motorflugzeug. Die Genehmigung des Flugplatzes als Sonderlandeplatz erfolgte in den 90er Jahren. Seit dem Jahre 2000 wird der Flugbetrieb auf dem Flugplatz Sierksdorf/Hof Altona durch den „Ostholsteiner Aero-Club“ durchgeführt. Mit großem

Engagement der Clubmitglieder wurden auf dem Gelände ein kleines Vereinsheim sowie eine Rundbogen-Flugzeughalle errichtet.²¹

Auch auf diesem Flugplatz ist ein Motorflugzeug dauerhaft stationiert. Im Jahre 2013 wurden insgesamt 610 Flugbewegungen registriert.¹⁹



Ausblick

Die Fliegerei in Ostholstein hat sich seit den frühen 50er Jahren fest etabliert. Drei Sonderlandeplätze im Kreisgebiet sind auf allen Luftfahrtskarten sowie in allen internationalen Luftfahrthandbüchern verzeichnet und werden regelmäßig auch von auswärtigen Flugzeugen angefliegen. Gegen Ende des Jahres 2014 erscheint allerdings der Fortbestand des Flugplatzes Sierksdorf/Hof Altona auf Grund von Unstimmigkeiten zwischen der Verpächterin und dem „Ostholsteiner Aero-Club“ gefährdet.²²

Im benachbarten Lübeck hat ein neuer „Investor“ aus China auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee dem Aero-Club von Lübeck“ zum 31.12.2014 gekündigt, so dass sich die Lübecker Segelflieger ein neues zu Hause suchen müssen.²³ Im Sommer 2014 wurde die Schulung des „Aero-Clubs von Lübeck“ bereits nach Grube verlegt. Letztlich wird gerade der Segelflugsport von dem Gedanken der verbindenden Gemeinschaft getragen. So, wie die Segelflieger aus Ostholstein in den 50er Jahren oft ihren Flugbetrieb als Gäste auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee durchführen konnten, war die Aufnahme der jetzt in Not geratenen Gruppe auf dem Flugplatz in Grube eine Wiederholung der Geschichte unter anderen Vorzeichen.

Literatur

- Brütting, Georg. Die Geschichte des Segelfluges. 60 Jahre Wasserkuppe. Stuttgart 1972.
Fölz, Gerhard. Luftfahrt zwischen Nord und Ostsee. Neumünster 1975.
Wendt, Gerhard. Der Beginn des LSC Condor im Kreis Oldenburg/Holstein. Jahrbuch Oldenburg 1959.
Zapf, Jürgen. Flugplätze der Luftwaffe 1934 – 1945 – und was davon übrig blieb. Band 6 – Schleswig – Holstein & Hamburg. Zweibrücken 2008.

Erklärungen:

- 1 Zapf, S.41ff.
- 2 Brütting, S.167ff.
- 3 Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 422.49, Nr. 132 u. 265.
- 4 Archiv LSC „Condor“, Schreiben des LSC „Condor“ an die Luftsportvereine in Neustadt, Lensahn, Burg a.F. und Heiligenhafen vom 12.4.1952.
- 5 Archiv LSC „Condor“, Festschrift zum 50-jährigen Bestehen des Luftsportclub „Condor“ 1951 – 2001. In memoriam Gerhard Cuno Wendt.
- 6 Wendt, S.222ff.
- 7 Fölz, S.77.
- 8 Archiv LSC „Condor“, Korrespondenz des LSC „Condor“ mit dem Kreisresidenzoffizier Oberst Sullivan in Lübeck vom 4. und 22.9.1953.
- 9 Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 422.49, Nr. 39.
- 10 Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 422.49, Nr. 261.
- 11 Archiv LSC „Condor“, Schrift 25 Jahre LSC „Condor“ Kreis Ostholstein e.V. 1951 – 1976, S.9ff.
- 12 Archiv LSC „Condor“, Schrift 35 Jahre LSC „Condor“ Kreis Ostholstein e.V., Sportflugplatz Grube, S.8ff.
- 13 Zapf, S.64
- 14 Landesarchiv Schleswig-Holstein, Abt. 422.49, Nr.391.
- 15 Archiv LSC „Condor“, Schrift LSC „Condor“ Kreis Ostholstein e.V., 10 Jahre Sportflugplatz Grube 1968 – 1978, S.3ff.
- 16 Archiv LSC „Condor“, Schrift Der Luftverkehr in Schleswig-Holstein, herausgegeben vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, 1971, S.12.
- 17 Archiv LSC „Condor“, Festschrift zum 50-jährigen Bestehen des Luftsportclub „Condor“ 1951-2001. Zum 50-jährigen Jubiläum.
- 18 Website des Flugplatzes Grube: <http://www.flugplatz-grube.info> am 14.11.2014.
- 19 Schreiben des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Kiel, an Dr. Volker Wendt vom 1.9.2014.
- 20 Website des Flugplatzes Neujellingsdorf: <http://www.fehmarn-air.de> am 14.11.2014.
- 21 Website des „Ostholsteiner Aero-Clubs“: <http://www.edxt.de> am 14.11.2014.
- 22 Archiv LSC „Condor“, „Flugplatz Sierksdorf muss Tore zum Jahresende schließen.“ Lübecker Nachrichten vom 5.10.2014.
- 23 Archiv LSC „Condor“, „Chinesischer Flughafensbetreiber schmeißt Segelflieger raus.“ Lübecker Nachrichten vom 7.11.2014.