

Der Flugplatz Husum-Schwesing bis 1993

Henning Sehnert

Während des II. Weltkrieges wird auf staatlichem Gelände bei Schwesing ein Flugplatz gebaut, der jedoch wegen des moorigen Geländes nicht mehr fertiggestellt wird. Er dient als Scheinflughafen und soll von Angriffen auf den Flugplatz Schauendahl ablenken. In die als Militärunterkünfte dienenden Baracken im Bereich des heutigen Waldes ziehen nach dem Krieg Flüchtlinge ein.

In die Planungen für den Flugplatzbau für die Luftwaffe der Bundeswehr wird der Platz sehr früh einbezogen. Das staatliche Gelände erfüllt die Richtlinien der NATO für den Bau von Flugplätzen, die wegen der atomaren Bedrohung abgesetzt von größeren Orten und ca. 7 km von den Unterkünften entfernt gebaut werden sollen. Außerdem sind die Besitzverhältnisse günstig, es entfallen die zeitraubenden Verfahren für den Ankauf von Privatgrundstücken.

Bereits am 20. September 1956 informieren Vertreter des Verteidigungsministeriums und der jungen Wehrbereichsverwaltung im Husumer Handwerkerhaus die Öffentlichkeit. Erste Bedenken der Bevölkerung wegen des Fluglärms können zerstreut werden.

Für die Baumaßnahmen ist das Landesbauamt Schleswig im Auftrag der Landesvermögens- und bauabteilung der Oberfinanzdirektion Kiel zuständig. Teilbereiche des Landesbauamtes Schleswig werden für die Bauleitung vor Ort in eine Außenstelle nach Husum verlegt. 1957 werden die Bauarbeiten mit der Ziel begonnen, den Flugplatz bereits 1958 fertig zu stellen. Der nasse Untergrund, der schon im II. Weltkrieg die Bauarbeiten behinderte, verzögert die Fertigstellung jedoch erheblich. Umfangreiche Drainagearbeiten sind erforderlich, die man z. T. heute noch aus der Luft gut erkennen kann. Erst Ende 1958 wird die Piste mit den Anschlussstücken fertig.

Der Vorbefehl für die Aufstellung des Jagdbombergeschwaders 34 (JaboG 34) vom Juni 1958, der die Indienst-

stellung des Geschwaders für den 1. Oktober 1959 in Husum vorsieht, steht schon auf schwachen Füßen. Bereits im November 1958 wird als Endstandort für das JaboG 34 Memmingen vorgesehen, wo die Arbeiten besser vorankommen.

Diese Entscheidung und die winterlichen Verhältnisse führen zu einer Unterbrechung der Bauarbeiten.

Der Aufstellungsbefehl vom Januar 1959 für das JaboG 35 mit Endstandort Husum lässt die Bautätigkeit verstärkt aufleben. Indienststellung des Geschwaders soll ebenfalls der 1. Oktober 1959 sein. Es ist inzwischen jedoch klar, dass in der noch zur Verfügung stehenden Zeit von ca. 7 Monaten die vorgesehenen Massivbauten nicht errichtet werden können. Lediglich die für den Flugbetrieb erforderlichen baulichen Maßnahmen sind noch durchführbar. Dazu gehören die Rollwege, Flugzeugabstellplätze, Drainage- und Begrenzungsarbeiten des umgebenden Geländes.

Am 29. September 1959 werden die Flugbetriebsflächen vorläufig an die Truppe übergeben. Bereits einen Tag später landet der erste Jagdbomber F-84F Thunderstreak in Husum.

Um die weiteren Voraussetzungen für einen regulären Flug und Dienstbetrieb zu gewährleisten, wird von allen beteiligten Dienststellen ein Konzept für den Bau von Provisorien aufgestellt und genehmigt. Nach Zuweisung der Haushaltsmittel werden 6 große Salzmänn Halbrundzelte beschafft, die im Sommer 1959 aufgestellt werden für die Wartung



Der Flugplatz am 4. September 1958.



Der Flugplatz am 1. Oktober 1959.

von Luftfahrzeugen und die Lagerung von Material. Die Zelte werden im Februar 1962 vom Sturm zerstört. Eine als Ersatz aufgestellte Traglufthalle ist nicht brauchbar. Der 2-Takt Motor für den Überdruck versagt häufig, so dass die Halle ca. 2 mal

täglich zusammenfällt. Erst später gebaute Sieba Hallen schaffen eine Verbesserung. Für die Unterbringung von Werkstätten und Fachbereichen werden 62 Feldhäuser aufgestellt. Soldaten der schon bestehenden Fliegerhorstgruppe rammen für die Unterkonstruktion je 64 Pfähle in den Boden und stellen die Fertigteil-Baracken auf.

Ab dem 14. September arbeiten bereits Zivilbedienstete der Flugplatzfeuerwehr und anderer Dienste auf dem Flugplatz. Für sie müssen in aller Eile noch Waschbaracken mit sanitären Anlagen in den verschiedenen Bereichen aufgestellt werden. Da Kläranlagen noch nicht vorhanden sind, werden große Auffangwannen eingerichtet, die bei Bedarf abgepumpt werden müssen. Zur gleichen Zeit werden Strom-, Fernmelde- und Wasserleitungen verlegt, um den Platz einsatzbereit zu machen.

Am 17. September ist die Umzäunung des Flugplatzes fertig und die erste Wache zieht am Tor im Mittelbereich auf. Für die Kontrolle der Luftfahrzeuge wird im Truppenselbstbau ein provisorischer Kontrollturm errichtet. Es ist eine Holzkonstruktion, die nach der Fertigstellung des Massivbaus auf dem Luft Boden Schießplatz „List Range“ aufgebaut und bis März 1987 benutzt wird. Ende 1959 steht nach der Indienststellung des Geschwaders ein Flugplatz mit 6 Großzelten, zahlreichen Feldhäusern und einer Anbindung an die Eisenbahnstrecke Flensburg Husum für die Zuführung von Mengenverbrauchsgütern zur Verfügung. Ab 1960 werden die Provisorien durch feste Bauten und Einrichtungen ersetzt. Im Lauf der Jahre abgeänderte Konzeptionen

und Einsatzüberlegungen machen zusätzliche Bauten erforderlich. Noch im Winter wird mit dem Bau der endgültigen Stromversorgungsanlagen begonnen. Es folgen im April die Liegeplatzgebäude für Luftfahrzeugführer im Nord- und Südbereich. Im September 1960 ist Baubeginn für die Feldwerft (Halle 10) im Mittelbereich und die Wartungshallen 3 und 13 im Norden und Süden. Der Hallenbau schreitet zwar zügig voran und die Hallen sind im Sommer 1961 fertig, zu spät vergebene Aufträge für die Hallenvorfelder und Anschlussrollwege verzögern die Nutzbarkeit jedoch bis zum Januar 1962. Nach einer Infra- Besprechung im Februar 1961 hatte das Geschwader den Sachstand an den Führungsstab Streitkräfte gemeldet, um die Maßnahmen beschleunigen zu lassen.

Im Dezember 1960 / Januar 1961 werden die Tanklager Süd und Nord mit jeweils 600.000 ltr Kapazität fertig. Vorher wurde das Flugbenzin in Eisenbahnkesselwagen gelagert, 10 wurden täglich geleert. Die Befüllung der Tanklagers ist außerordentlich umständlich. Das Flugbenzin wird mit Pumpen von den Eisenbahnkesselwagen in Tankwagen umgefüllt und zu den Tanklagern transportiert. Nach dem Abbau der Eisenbahnstrecke, etwa 1962, wird das Flugbenzin mit Tankwagen direkt von der Raffinerie in Heide geholt. Erst der Anschluss an die NATO Pipeline im Januar 1976 beendet diese Transporte.

September 1961 wird ein Anti-Skid-Belag auf die Piste aufgebracht, um Unfälle durch Aquaplaning zu verhindern. Landende Luftfahrzeuge schoben sich wegen der hohen Geschwindigkeiten bei Regen auf das auf den Betonflächen stehende Wasser auf und konnten nicht mehr bremsen. Die Aufbringung des Belages wird fehlerhaft ausgeführt, er löst sich in großen Stücken und muss 1963 erneuert werden. 1973 wird noch mal ein 10 cm dicker Anti-Skid-Belag auf die Piste aufgetragen. Zusammen mit dieser Baumaßnahme werden die Oberflächen der Rollwege und Flugzeugabstellplätze erneuert. 1982 wird ein neuer Anti-Skid Belag aufgetragen. In den Jahren 1962 bis 1969 werden Lagerhallen mit Sozialteil, das Sozialgebäude, das Bruchbergungsgebäude mit dem Kontrollturm, das Flugdienstgebäude und die Wartungshalle für Flugfeldtankwagen gebaut.