

Der Leitturm des Fliegerhorstes Barth.

Zur Archäologie und Geschichte eines vergessenen Ortes

Martin Albrecht, Berlin, in: *Zeitgeschichte regional, Mitteilungen aus Mecklenburg-Vorpommern* 2/05

Im Sommer 2003 herrschte auf dem ehemaligen Fliegerhorst Barth ein ungewohntes Treiben. Eine international zusammengesetzte Gruppe von Studenten befreite große Betonbrocken vom Gestrüpp und zeichnete die Umriss des alten Leitturms der Flugleitstelle auf Millimeterpapier. Warum aber wurden die geborstenen Fundamente dieses Baus der deutschen Luftwaffe sichtbar gemacht und dokumentiert?

Der ehemalige Fliegerhorst ist einer der zentralen Punkte für die historische Verortung der Geschichte in Bezug auf die NS-Zeit in Barth. Die Entscheidung, das Fundament eines solchen Kommandoturms wieder hervortreten zu lassen, ergab sich nach Recherchen zur Geschichte des Ortes und bei der Suche nach zusätzlichen Möglichkeiten für museale Präsentationen im Gelände am „historischen Ort“.

Offenkundig war der Leitturm - im heutigen Sprachgebrauch würde man ihn als "Flugplatztower" bezeichnen - als Zentrum des Flugbetriebes ein Ort der Kriegsführung. Auf dem Gelände des Fliegerhorstes gelegen, verbindet sich durch ihn bis heute die Geschichte einer logistischen Einrichtung der Deutschen Luftwaffe mit der Nutzung des Platzes als Außenlager des KZ Ravensbrück¹. Auf dem Fliegerhorst fand ein großer Teilbetrieb des Heinkel-Konzerns Aufnahme, dessen Arbeitskräfte durch das Z gestellt wurden. Im Rahmen neuer Untersuchungen schälte sich heraus, dass der Leitturm ein Ort intensiver propagandistischer Kriegsvorbereitung seitens der nationalsozialistischen Führung im Jahr 1938 war.

Mitte Mai 1945 stand der Barther Leitturm dann als eine Wegmarke bei der Befreiung für Tausende Kriegsgefangene im Blickfeld der Fotoapparate und Kameras. Mitte Mai 1945 war der Platz Schlüsselpunkt der Geschichte des Kriegsgefangenenlagers Stalag Luft I². Alliierte Piloten traten von seinem Vorfeld aus den Flug in die Heimat an. Er war ein Zeichen des Überlebens, des Sieges geworden.

Als die Gebäude und Anlagen des Fliegerhorstes 1948 geschliffen wurden, verschwand auch die Silhouette des markanten Turms. Nur die schwer beweglichen Betonreste seines Fundaments blieben übrig und konnten im Gelände identifiziert werden.

Die Stadt Barth beging im Jahr 2005 ihren 750. Geburtstag. Über die Jahrhunderte hinweg war die kleine Stadt am Bodden ein Ort regen Austausches und quirligen Lebens in Vorpommern. In der Zeit

von 1933 bis 1945 stand Barth im Spannungsfeld vieler Entwicklungsprozesse und Widersprüche. Die Rolle dieser Stadt in jenem Abschnitt der deutschen Geschichte ist schon vom Ansatz her sehr vielschichtig. Am historischen Ort selbst weisen viele Sach- und Bauzeugnisse auf unterschiedliche Ebenen des Lebens und der Repression im nationalsozialistischen Deutschland hin. Diese Momente stehen jeweils für sich und sind relativ unabhängig voneinander. Barth im "Dritten Reich" - das war für Tausende ein Ort des Leidens, ein Ort der Opfer und somit auch ein Ort der Täter. Und es war ein Platz des ganz normalen Lebens während dieser Zeit: ein Industriezentrum für die expandierende Rüstung, ein Ausbildungszentrum der Luftwaffe. Die Geschichte der Stadt Barth im "Dritten Reich" zeigt eine in ihrer Komplexität nahezu einmalige Schichtung historischer und politischer Ebenen. Eine Dokumentation zu diesem Abschnitt der Heimatgeschichte war seit langem überfällig.

Knapp 20 an der Barther Geschichte zur Zeit des Nationalsozialismus interessierte Einwohner gründeten im November 1998 den Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.³ Die Überreste des KZ-Außenlagers Barth auf dem Fliegerhorst und die historische Situation um das Kriegsgefangenenlager Stalag Luft I standen im Mittelpunkt der Vereinsaktivitäten. Nach jahrelanger Vorbereitung konnte im Mai 2005 eine kleine Ausstellung zur Geschichte der Stadt in den Jahren des Nationalsozialismus eröffnet werden.⁴ Die Exposition erwuchs aus der langjährigen Forschungs- und Gedenkarbeit des Vereins, die zunehmend ein Bestandteil der Erinnerungsarbeit dieser Region werden soll. Der Ausstellung gingen lange Recherchen, Zeitzeugenbefragungen, Schülerprojekte und mehrere Workcamps in den Jahren 1999, 2001 und 2003 voraus, die mit der Norddeutschen Jugend im internationalen Gemeinschaftsdienst e. V. (NIG) gemeinsam vorbereitet und durchgeführt wurden. Auf dem Gelände des ehemaligen KZ konnte mit Unterstützung vieler Partner ein würdiger und informativer Gedenk- und Lernpfad eingerichtet werden, der die Erinnerung und die Geschichtsarbeit direkt am historischen Ort unterstützen kann.⁵ Mehrere stabile Aufsteller informieren über die Geschichte dieses Lagerkomplexes. Eine erste ähnliche Informationssäule konnte 2004 auf dem ehemaligen Stalag-Gelände eingeweiht werden.

Es ist eine eigene, unheimliche Situation um den alten Flugplatz aus den 30er und 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Gestrüpp und Unkraut legen sich heute über geborstene Träger und Betonklötze. Fliegerhorst und Rüstungsanlagen, KZ, Kasernen und Internierungslager schieben sich ineinander und bilden eine Klammer, der sich die Stadt am Bodden bis heute nicht entziehen kann. Diese Geschichte liegt nur scheinbar außerhalb der Vineta-Stadt. Die Rüstungsindustrie war stark vertreten. Lange vor dem Heinkel-Betrieb eröffneten hier schon die Walter-Bachmann-Flugzeugwerke Ribnitz im Jahre 1938 eine Filiale und stellten ebenso wie die alteingesessene Pommersche Eisengießerei Baugruppen und Waffenteile für die Ausrüstung der Wehrmacht her. Im Barther Stadtwald entstand von 1939 bis 1940 ein weitläufiges Munitionswerk. Als "Pommersche Industriewerke G.m.b.H." (PIW) war es ein reichseigenes Werk das bis Kriegsende ca. 3.600 Beschäftigte zählte, die Mehrzahl von ihnen ZwangsarbeiterInnen aus okkupierten europäischen Ländern wie Polen, der Sowjetunion, Belgien und Frankreich. Unter ihnen befanden sich auch Hunderte sowjetische Kriegsgefangene und italienische Militärinternierte. Die älteren Einwohner wissen darum, haben sie doch die Zeit intensiv erlebt und oftmals sogar ihre Ausbildung in diesen Betrieben und Einrichtungen erhalten.

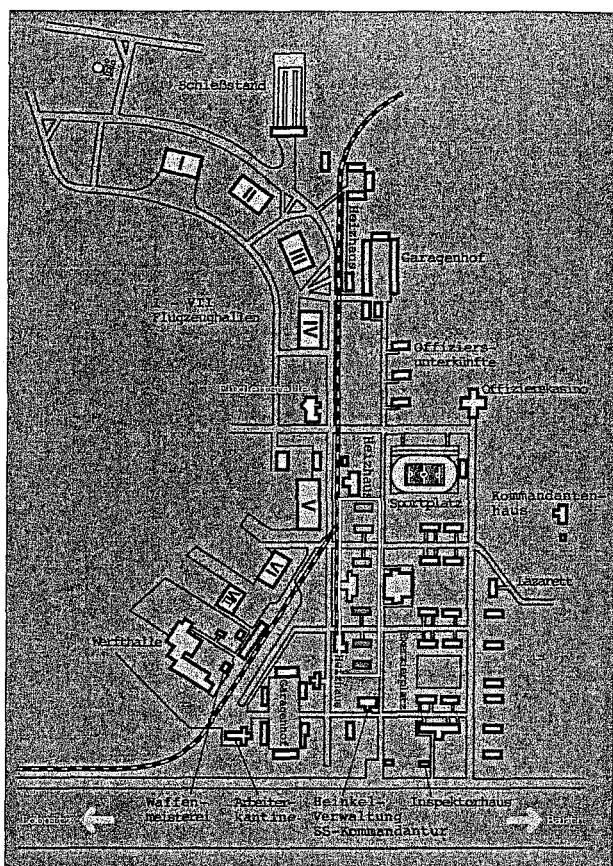


Stele des Gedenk- und Lernpfades auf dem Gelände des ehemaligen Außenlagers des KZ Ravensbrück in Barth, 2005. Gestaltung: Wallgang Sohn, Barth Design. Foto: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.

Diese Momente versucht der Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V. im Gelände erfahrbar zu machen. Der Gedenk- und Lernpfad auf dem ehemaligen Gelände des KZ-Außenlagers nimmt nicht nur die Geschichte des Ortes auf und dokumentiert sie auf den Aufstellern, sondern kann auch eine Betontreppe in den Rundgang einbeziehen. Die Treppe führte in ein heute abgetragenes Kellergeschoss, in dem - nach Aussagen von Zeitzeugen - Gefangene gefoltert wurden. Die ehemalige Luftwaffenkaserne, zu der jener Keller gehörte, war zum dritten Block des Frauenkonzentrationslagers umfunktioniert worden. Heute ist sie ein stilles Memorial für die Leiden der gefangenen Frauen.

Die Treppe wurde schon 1999 von den Teilnehmern eines Jugendcamps freigelegt. An der Sicherung dieses Befundes muss aber heute wieder Hand angelegt werden. Die Treppe müsste unterfangen und der Böschungswinkel des Geländeschnittes abgestuft und somit gesichert werden.

Dem Verein ist vor Jahren eine Kopie der Chronik einer Staffel der II. (Schweren Jagd-)Gruppe des Lehrgeschwaders I der Luftwaffe übergeben worden. Ein amerikanischer Kriegsgefangener hatte das Original bei seinen Spaziergängen Anfang Mai 1945 in den Räumen des Leitturms gefunden und an sich genommen.⁷ Eine Reihe von Aufnahmen vom Sommer 1938 zeigt Adolf Hitler und andere Nazi-Führer auf dem Gelände des Flugplatzes, mehrfach auch auf dem Leitturm. Hierbei deutet sich ein Zusammenhang in der Geschichte des

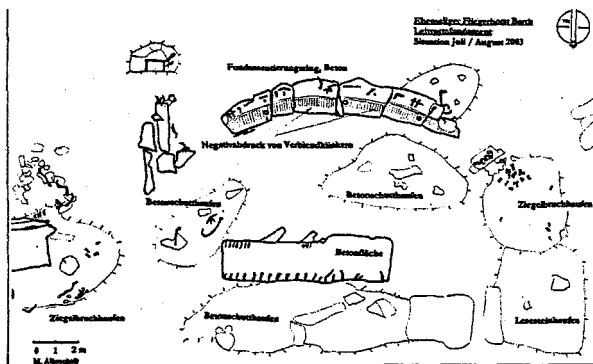


Übersichtsplan des Fliegerhorstes Barth, 2005. Gestaltung: Wolfgang Sohn, Barth Design. Quelle: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.

Platzes an, der weit über die lokale Bedeutung Barths in Vorpommern hinausgeht.

Bei der Sichtung von schriftlichen Dokumenten und verschiedenen Fotos aus dem Archiv des Fördervereins stellte sich im Zuge der Vorbereitung weiterer Recherchen für die ständige Ausstellung heraus, dass eine Reihe von Bildern vom Mai 1945 das Gebäude der Flugleitung zeigt. Ebenso erschien der Leitturm häufig im Filmmaterial, das ein US-Reporter beim Ausfliegen der ehemaligen alliierten Kriegsgefangenen gedreht hatte. Damit hatte es offenbar eine besondere Bewandnis, die sich aber noch nicht unmittelbar erschloss.

Die fotografischen Dokumente zu den Ereignissen um den Leitturm 1938 und 1945 regten den Verein an, diese Gebäudeüberreste im Gelände aufzusuchen und in ihrem heutigen Zustand zu dokumentieren.



Geländedokumentation der Leitturmreste, Zustand 2003. Quelle: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.

Studenten aus Europa und Asien waren daraufhin im Rahmen eines weiteren internationalen Jugendcamps im Sommer 2003 damit beschäftigt, in den trümmerdurchsetzten Waldgebieten und Gestrüppflächen des ehemaligen Betriebsgeländes auf dem Fliegerhorst den Grundriss des ehemaligen Leitturms der alten Anlage zu identifizieren und zu säubern. Die Zielstellung ging dahin, den genauen Ort zu lokalisieren, um ihn für gezielte Führungen von Besuchergruppen zu nutzen. Die Arbeiten 2003 waren in Abstimmung mit der Landesarchäologie nur darauf gerichtet, die Grundrisse des Baus von der Vegetation zu befreien und zu dokumentieren. Eingriffe in die alten Fundamentierungen in Form von Schnitten oder Sondagen waren nicht beabsichtigt und sind auch nicht vorgenommen worden, da sie keinen weiteren Informationsgewinn im Sinne der Aufgabenstellung versprachen.

Die Geländeuntersuchung belegte, dass von der charakteristisch gerundeten Frontpartie des Turms der Flugleitstelle noch ein knapp 11 m langes Fundamentstück im Gelände auffindbar ist. Etwas nördlich lässt sich auch noch ein Teil des Fußbodens aus Beton nachweisen.



Fundamentring des Leitturms im Gelände, Zustand 2003. Foto: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.

Zwischen diesen großen Teilen finden sich mehrere Ziegelbruch-, Betonschutt- und Lesesteinhaufen. Sie sind zweifellos das Ergebnis der letzten Beräumungsarbeiten, die nach der 1948 veranlassten Sprengung nahezu aller Gebäude einsetzten. Materialgerecht hatte man zwischen den Mulden und kleinen Hügeln diese Steinhaufen zusammengetragen. Unweit von dieser halbrunden Gebäudepartie finden sich Treppenteile und sogar noch Schlagbaumreste, die den Platz vor dem Leitturm zum Flugfeld hin begrenzen.

Die neue ständige Ausstellung des Fördervereins Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V., der Gedenk- und Lernpfad auf dem ehemaligen Gelände des KZ-Außenlagers mit der Treppe in das Kellergeschoss des Blockes III des Frauenlagers und die Reste der Flugleitstelle des Fliegerhorstes erlauben nun, zusätzliche historische und museale Potenzen für Besucher und interessierte Barther zu erschließen.

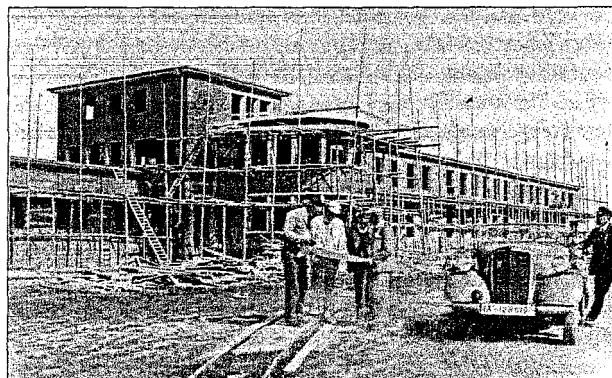
Bezogen auf die inhaltliche Ebene des Geländekomplexes Fliegerhorst lassen sich verschiedene Fakten und Zusammenhänge deutlich besser darstellen und vermitteln.

Der Flugplatz Barth der Deutschen Luftwaffe entstand südlich der Stadt. Die weiten Wiesen erlaubten die Anlage eines kompakten Fliegerhorstes, der ein nahezu kreisförmiges Flugfeld aufwies. Der Flugplatz führte den Decknamen "*Festspielhaus*".⁸ Ab 1935 entwickelte sich Barth zu einer wichtigen Garnisonsstadt der Luftwaffe Görings, ausgestattet mit einem Flugplatz und einer Flakschule. Der Fliegerhorst Barth war ein wichtiges Teilstück der Infrastruktur beim Aufbau der deutschen Luftwaffe in den 30er Jahren. In der zweiten Kriegshälfte diente er neben seiner Nutzung als Flugplatz für Neuformierungen und Umgliederungen von Kampfverbänden insbesondere als Produktionsstandort für die Lufrüstung und die Ausbeutung

Tausender SklavenarbeiterInnen. Er gehörte zu den solide ausgebauten Plätzen im Norden Deutschlands. Gleichzeitig mit dem Barther Fliegerhorst entstand eine Gruppe von insgesamt 19 ausgebauten Plätzen, zu denen die Anlagen in Cottbus, Döberitz, Neuruppin, Prenzlau, Rechlin und Tutow zählten. Bis 1937 kamen noch weitere wie etwa die in Erfurt, Neubrandenburg und Wittstock hinzu. Zu diesen wohlausgebauten Plätzen traten noch kleiner dimensionierte Einsatzflughäfen (E-Häfen) und Feldflugplätze hinzu, sodass 1939 ein dichtes Netz das Deutsche Reich kriegsbereit erscheinen ließ.⁹

Vergleicht man den Fliegerhorst Barth mit anderen, gleichzeitigen Anlagen, so erscheint klar eine wesentliche Besonderheit, die später in der zweiten Kriegshälfte entscheidend für die Nutzung als Produktionsstätte von Flugzeugen werden sollte. Zunächst war Barth als Horst für eine Gruppe von Kampffliegern gebaut worden. "Kampfflieger" bedeutete im Sprachgebrauch der damaligen Luftwaffe Bombenflieger; eine "Gruppe" von Kampffliegern bestand aus mehreren, zumeist drei bis vier, Staffeln, die jeweils sechs bis zehn Bombenflugzeuge zählten. Entsprechend umfasste der Fliegerhorst bis 1937 vier Staffelhallen (Hallen I-IV). Dazu kamen separate Tankanlagen für die Flugzeuge und Kraftstofftanks für die Vorratsbildung, eine Werfthalle und entsprechende Kasernen für die Unterbringung der Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten der fliegenden Einheiten sowie der beiden vorgesehenen Flughafenbetriebskompanien. Eine Eisenbahn erschloss den Süden des Platzes und gewährleistete den Zugang zur Abwurfmunition in den dort angelegten Bunkern. Ein Foto aus dem Jahr 1937 belegt den Bau des Leitturms des Platzes. Er war das letzte Gebäude, das dieser älteren Nutzungsphase zuzuordnen ist. Die ersten Staffeln, die auf dem Platz untergebracht waren, gehörten zur III. Gruppe des Kampfgeschwaders 152 „Hindenburg“. Diese Gruppe war zumindest noch in der Anfangsphase mit umgerüsteten dreimotorigen Junkers Ju 52 ausgerüstet.

Rohbau des Leitturms, 1937. Foto: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V..



Im Jahr 1937 - die Gerüste am Leitturm waren gerade gefallen - wurde diese Bombergruppe nach Schwerin verlegt.¹⁰ Die Luftwaffenführung hatte beschlossen, zwei Gruppen des Lehrgeschwaders 1 der Luftwaffen-Lehrdivision nach Barth zu bringen. 1937/38 waren dann an diesem Ort die II. (Schwere Jagd-)Gruppe und die IV. (Sturzkampf-)Gruppe des Lehrgeschwaders stationiert. Das brachte einen erhöhten Raumbedarf mit sich. Drei neue Hallen (Hallen V-VII) wurden aufgestellt. Eine von ihnen, die Halle V (Westfalenhalle), geriet fast doppelt so groß wie die normalen Flugzeughallen. Zusätzliche Anbauten vergrößerten auch die Werfthalle (nunmehr Halle VIII) dergestalt, dass die Arbeitsfläche de facto verdoppelt werden konnte. Die Bombenbunker wurden weniger genutzt, dafür kam neben vielen andere technischen Gebäuden und doppelten Garagenkomplexen auch ein Justierschießstand zum Einschießen der starren Bewaffnung der Jäger und Sturzkampfbomber hinzu. Der Platz erhielt seine charakteristische halbkreisförmige Bebauung durch einen Saum von Hangars; dies erschien auch auf den alliierten Plänen von 1944, die nach Aufklärungsfotos gezeichnet wurden.

Ab 1938 boten in der neuen, jüngeren Nutzungsphase die insgesamt acht großen Hallen ausreichend Raum für die Unterbringung und Wartung der unterschiedlichsten Flugzeugtypen. Hinzukamen weitläufige Kasernenbauten für die Soldaten der fliegenden Einheiten und der Fliegerhorstkompanien, technische Anlagen für die Wartung der Maschinen und waffentechnische Einrichtungen. Im Verlauf des Krieges vervollständigten noch Flakstellungen und eine 1942 betonierte Start- und Landebahn den Fliegerhorst.¹¹

Barth entwickelte sich 1937/39 mit der Stationierung der Zerstörer und Sturzkampfflieger zu einem wichtigen Ausbildungszentrum der Wehrmacht. Das Lehrgeschwader 1 gehörte wie die ab 1939 in Barth in der Flakartillerieschule stationierte II. Abteilung des Flak-Lehrregiments zur Luftwaffen-Lehrdivision, einem Elitverband der Göringschen Luftwaffe. Diese besondere Organisationsform entstand schon 1935, um effektive Kampfformen für den zukünftigen Luftkrieg zu finden. Die Lehreinheiten der Luftwaffe in Barth probten den Blitzkrieg. Der Schwerpunkt lag bei taktischen Einsatzverfahren zur Infanterie- und Panzerunterstützung. Hier wurde am Schlüssel zu den Siegen der Wehrmacht gefeilt. Kommandierungen zur in Spanien eingesetzten "Legion Condor" vertieften die neuen Angriffsverfahren im scharfen Schuss. Der staunenden, ja entsetzten Welt führte man mehrfach jene Effektivität und Kampfkraft in Barth und über Zingst vor. In europäischen Militärkreisen war die "Taktische Erprobungsstelle Barth"¹² mit ihrer Luftwaffen-Lehrdivision ein Markenzeichen vermeintlicher deutscher Überlegenheit.

Hitler und seine Begleitung auf dem Leitturm, 13. Juni 1938. Foto: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.



Am 13. Juni 1938 besuchte Adolf Hitler mit den Spitzen der Luftwaffe, des Heeres und der Marine die Lehrverbände in Barth. Auf dem Leitturm des Fliegerhorstes stehend, verfolgte er die Vorführungen. In Barth wurde die Verteidigung eines Flugplatzes bei einem Angriff feindlicher Bomber demonstriert, später zeigten die Verbände auf dem Luftwaffen-Übungsgelände Zingst, wie sie verheerende Angriffe auf einen Gegner zu führen gedachten.

Die Führung des "Dritten Reiches" war höchst zufrieden. Da die politischen Spannungen in Europa im Sommer 1938 durch deutsche Provokationen dramatisch zunahmen, setzte Hitler die exzellenten Vorführungen der Luftwaffe für die psychologische Einflussnahme auf ausländische, insbesondere italienische und französische, Militärs ein.

Der französische General Vuillemin (rechts) beobachtet die Übungen, 19. August 1938. Foto: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.



Hermann Göring, der Oberkommandierende der Luftwaffe, geleitete siegesgewiss am 19. August 1938 den französischen General Joseph Vuillemin, den Chef des Generalstabes der französischen Luftstreitkräfte, in die "Taktische Erprobungsstelle Barth". Das militärische Programm war ähnlich jenem einige Wochen zuvor. Der französische Kommandeur erlebte zum ersten Mal hautnah die Angriffe der Lehrverbände Görings. Zutiefst beeindruckt flog er in seine Heimat zurück. Vuillemin fasste das Urteil für seine Regierung so ab: Die französische Luftwaffe würde sich gegen die deutschen Verbände nicht länger als eine Woche behaupten können. Das sorgfältig vorbereitete Programm in Barth hatte somit die erwünschte Wirkung. Die Einheiten in Barth konnten ihren unbestreitbaren Anteil an dieser Show verbuchen.

Nur wenige Wochen später unterschrieben am 29. September 1938 Frankreich, Italien, Großbritannien und Deutschland das Münchener Diktat. Frankreich glaubte sich der Wehrmacht unterlegen und beabsichtigte, den Weg zum Weltenbrand durch den Verrat an der Tschechoslowakei zu versperren. In Wahrheit wurde das Tor aber sperrangelweit aufgerissen.

Mit Kriegsbeginn wurden die Einheiten an die Front kommandiert. Der Platz diente der Neuaufstellung und Umrüstung verschiedener Verbände. 1941/42 gehörte der Fliegerhorst zu denen, die in den Kreis jener gut ausgestatteten Flugplätze aufgenommen wurden, die der deutschen Luftfahrtindustrie für die Erweiterung ihrer Produktionsfläche bzw. zur Verlagerung ihrer Produktion in Aussicht gestellt waren. Nach den verheerenden Angriffen auf Rostock im Frühjahr 1942¹³ ergriff der Heinkel-Konzern die Möglichkeit, den Fliegerhorst Barth ständig als einen der Verlagerungsorte zu nutzen. Tausende Frauen aus dem KZ Ravensbrück schufteten ebenso wie ihre Kameraden aus anderen KZ bis Kriegsende in den umfunktionierten Flugzeughallen. Der Horst diente aber auch weiterhin der Umrüstung unterschiedlicher fliegender Einheiten der Luftwaffe. Dort starteten zudem Zielflugzeuge für die Flakschule in Zingst. Zwischenzeitlich fungierte der Horst als Basis für Fliegerschulen.¹⁴

Barth wurde ebenso bei Bedarf als Ausweichlandeplatz für Jagdflugzeuge im Rahmen der Reichsverteidigung genutzt. Nachdem die betonierte Start- und Landebahn verlängert worden war, konnte sie auch von Strahljägern Messerschmitt Me 262 angefliegen werden. Der Fliegerhorst Barth bot schließlich den letzten Maschinen, die von Görings Luftwaffe im März/April 1945 übrig waren, eine Basis,

um in die Kämpfe im Norden Deutschlands eingreifen zu können.

Die letzten Kampfstarts erfolgten am 30. April 1945. Mit 500-kg-Bomben bewaffnete Schlachtflieger Focke-Wulf Fw 190 flogen in Richtung Neubrandenburg, um die Rote Armee aufzuhalten. Sie kehrten nicht mehr zurück.

Die Flugzeugwerke Ernst Heinkels gehörten zu den größten Luftrüstungskonzernen Deutschlands. Heinkels größte Werke befanden sich in Rostock, Oranienburg und Wien. Die alliierten Luftangriffe auf Rostock im Jahr 1942 beschädigten das Stammwerk in Rostock schwer. Heinkel verlagerte Teile der Produktion in mehrere Dutzend Standorte im Norden Deutschlands. Zu diesen Satellitenproduktionsorten zählte auch der Fliegerhorst Barth.

Die Größe des Platzes in der jüngeren Nutzungsphase, besonders aber die ausgedehnten Hallenkomplexe, die Werkstattkapazitäten sowie die weitläufigen Unterbringungsmöglichkeiten, sollten entscheidend für die zweite Karriere des Fliegerhorstes Barth in der zweiten Kriegshälfte werden. In Barth wurden Flugzeuge produziert. Heinkel nutzte den Platz schon seit 1941 als Abstellplatz für in Rostock gefertigte Flugzeuge.¹⁵ Die übernommene Gliederung des Horstes mit acht großflächigen Hallen ermöglichte einen Produktionsaufbau in Anlehnung an die Strukturierung in den großen Heinkelwerken in Rostock-Marienehe und Oranienburg. Auf dem Fliegerhorst wurden nicht einfach Teile und Komponenten hergestellt, es entstand ein nahezu komplettes Werk für die Reihenproduktion von Flugzeugen.

Die Firma Heinkel hatte als eine der ersten Rüstungsfirmen Deutschlands schon in ihrem Betrieb in Oranienburg ausgiebige Erfahrungen mit KZ-Häftlingen gesammelt, die in der Produktion eingesetzt worden waren.¹⁶ Die für das entstehende "Müller"-Werk auf dem Fliegerhorst Barth benötigten Arbeitskräfte stellte im großen Maße das Frauen-Konzentrationslager Ravensbrück. Zunächst richtete ein Männerkommando aus dem KZ Buchenwald die vorhandenen Bauten her.¹⁷ Drei Luftwaffenkasernen wurden zur Aufnahme der Frauen, drei für männliche Häftlinge aus den Konzentrationslagern Ravensbrück, Sachsenhausen, Buchenwald und anderen Lagern umgebaut. Diese sechs Kasernen wurden einfach mit Stacheldraht umzäunt. Umfangreiche Um- und Ausbauten erfolgten in den Flugzeughallen. Beispielsweise wurde ab November 1943 ein weitläufiges Druckluftsystem installiert, das die Aggregate und Instru-

mente der Produktionsanlagen trieb.

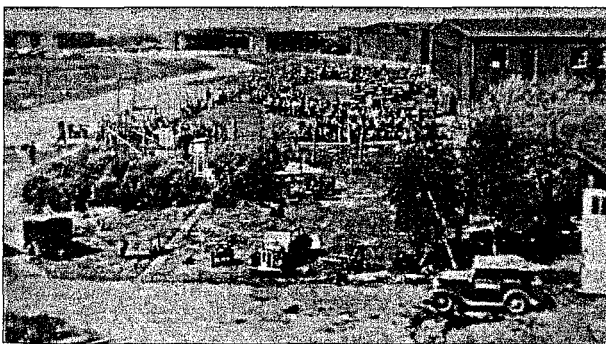
Frauen und Männer arbeiteten unter scharfer SS-Bewachung für den Heinkel-Konzern. Ab Ende 1943 wurden in den Flugzeughangars Komponenten für Flugzeuge produziert und bald auch zweimotorige Bomber des Typs Heinkel He 111 zusammengebaut. Die Arbeiten an diesen zunehmend veralteten Maschinen endeten 1944. Die Luftschlacht über Deutschland erreichte langsam, aber stetig ihren Höhepunkt, und die Luftwaffe brauchte Jagdflugzeuge, um die alliierten Bomberströme abwehren zu können. Heinkel wurde beauftragt, rechte Tragflügel für die neuesten Versionen des Jagdeinsitzers Messerschmitt Me 109 in Serie zu produzieren. 1944 begann Heinkel mit dem Bau von Komponenten des Nachtjägers He 219 in Barth.

Im Herbst 1944 legte der Konzern auf Anforderung der Luftwaffenführung das Projekt für den leichten Strahljäger Heinkel 162 vor, der unter einfachen Produktionsbedingungen in großen Serien gefertigt und - so in einigen Planvorstellungen - von Hitlerjungen gesteuert werden sollte. Seine überlegene Geschwindigkeit sollte den "Volksjäger" zu erfolgreichen Gefechten mit den alliierten Flugzeugen befähigen. Die He 162 vermochte ihre technischen Leistungsmöglichkeiten indes kaum vom Reißbrett in die Realität zu überführen. In Barth wurden Anfang 1945 einzelne Komponenten gefertigt und komplette Flugzeuge zusammengebaut, die dann nach Rostock und zu einigen wenigen Luftwaffenflugplätzen geflogen wurden. In Parchim und Rostock-Marienehe wurden noch im April 1945 die ersten Jagdverbände mit der neuen Maschine aufgestellt. Mit ihnen konnten nur noch wenige Einsätze bis zur Kapitulation geflogen werden.¹⁸

Diese Hochtechnologie wurde mit dem Blut und dem Leben der Häftlinge bezahlt, was von Bewachern wie von den meisten zivilen Beschäftigten in Kauf genommen wurde. Tausende von entkräfteten Frauen und Männern pressten die SS und die Heinkel-Werkleitung in Barth zu den Arbeiten für die Verlängerung des Krieges. Die Zahl aller bis April 1945 in Barth Inhaftierten lässt sich noch nicht exakt benennen. Schätzungen liegen zwischen 3.000 bis 6.000.¹⁹ Ein Todesmarsch sollte dann Ende April 1945 die überlebenden Häftlinge der Befreiung entziehen und sie als Zeugen liquidieren. Hunderte von transportunfähige Frauen und Männern blieben in den ehemaligen Luftwaffenkasernen zurück. Dort wurden sie von amerikanischen und englischen Kriegsgefangenen entdeckt und von ihnen,

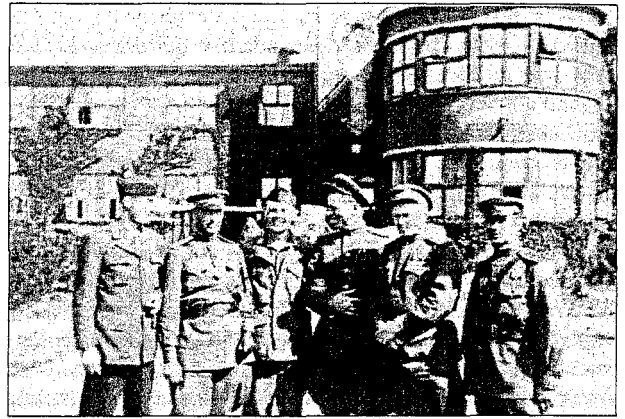
später auch von sowjetischen Ärzten und Sanitätern, so gut es ging versorgt. Für viele kam allerdings diese Hilfe zu spät.

Das Kriegsgefangenenlager für Angehörige feindlicher Luftstreitkräfte wurde 1940 im Norden der Stadt Barth, ca. 2-3 km vom Fliegerhorst entfernt, aufgebaut. Vor der Stadt und unter den drohenden Rohren der Flak expandierte das Camp als Stalag Luft I für gefangene Offiziere im weiteren Kriegsverlauf. Nach der Ankunft eines Transports aus einem Kriegsgefangenenlager im Osten des damaligen Deutschlands harrten im Stalag seit dem Frühjahr 1945 nahezu 9.000 Männer aus. In der Mehrzahl waren sie Offiziere. In Barth konzentrierte sich - für alle kriegsführenden Seiten vollkommen unerwartet - das größte westalliierte Offizierskontingent im zerfallenden Machtbereich der Nationalsozialisten. Vor dem Einmarsch der Roten Armee am 2. Mai 1945 hatten die Kriegsgefangenen die örtliche Gewalt übernommen und so auf dem verlassenen Fliegerhorst viele tote und sterbende Häftlinge in den KZ-Gebäuden entdeckt. Alle Kriegsgefangenen wurden vom 12. bis zum 14. Mai 1945 mit amerikanischen Bombern ausgeflogen. Bei jener Operation "Revival" starteten die schweren Flugzeuge vom Barther Rollfeld.²⁰ Der "Tower" stand im Mittelpunkt aller Flugbewegungen. Starke amerikanische Funkanlagen waren mit einer der ersten Maschinen auf den Platz gebracht worden. Routinierte Techniker führten die "Fliegenden Festungen" B 17 sicher auf die Erde. Diese drehten kurz auf dem Flugfeld und starteten mit jeweils 30 ehemaligen Kriegsgefangenen an Bord nach Westen.



Ehemalige Kriegsgefangene warten vor dem Leitturm auf ihren Heimflug, 12. Mai 1945. Foto: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.

Der Leitturm wurde oft abgelichtet - aber diese Bilder sind mehr als einfache Erinnerungsfotos. Ein Krieg hat immer viele Seiten. Die Bedeutung des strategischen Luftkrieges gegen Deutschland ist bis auf den heutigen Tag umstritten.²¹ Unabhängig davon stehen die Leistungen der alliierten Besatzungen. Jeder Flug konnte der letzte werden. Auch ein Absprung in der Nacht über Feindesland musste nicht die Rettung bringen.



Sowjetische, britische und amerikanische Offiziere vor dem Leitturm, 12. Mai 1945. Foto: Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e. V.

In der 8. US-Luftflotte beispielsweise, die von Großbritannien aus ab 1942 Deutschland und die von ihm besetzten Länder angriff, dienten bis Kriegsende insgesamt 210.000 Soldaten und Offiziere als fliegendes Personal. Getötet wurden von ihnen 26.000, d. h. 12,85 %. Nähme man diese Quote als Basis für "Verallgemeinerungen", so würde kein Pilot den achten Feindflug überstanden haben. Die "Mighty Eighth" verlor darüber hinaus weitere 21.000 Besatzungsmitglieder, die in Kriegsgefangenschaft gerieten.

In der US Army Air Force herrschte für die Kampfeinsätze von Bomberbesatzungen ein Regime, das gänzlich anders war als in den meisten anderen am Krieg beteiligten Luftstreitkräften. Die Männer konnten nach einer exakt fixierten Zahl von nachweisbar geflogenen Einsätzen aus den Fronteinheiten zurückgezogen werden. Sie mussten danach nicht mehr ihr Leben in den Luftschlachten einsetzen. 1942/43 durften die Besatzungen nach 25 Einsätzen die Kampfverbände verlassen. 1944 waren 25 bis 30 "Missionen" nötig, 1945 mussten 35 nachgewiesen werden.²² In den ersten Jahren war das Erreichen des Limits noch relativ selten. Nur knapp 35 % der Flieger überlebten 1943 die erforderliche Anzahl von Flügen. Einer der ersten B 17-Bomber, der die magische Zahl 25 erreichte, war die "Memphis Bell". Dies gab den Stoff für einen der besten Dokumentarfilme aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges ab.²³ Die Schlussequenzen zeigen anschaulich, wie die "Memphis Bell" am Tower - eines englischen Einsatzhafens selbstverständlich - vorbei seine glückliche Besatzung nach Hause in die USA trägt. Ein US-Pilot drückte seine Empfindungen (in einem anderen Dokumentarfilm²⁴ zu erleben) folgendermaßen aus: "Es ist der Traum jedes Piloten, den 25. Angriff zu erleben und am Tower vorbei nach Hause zu fliegen."

Vergleichbar war die Situation, als der Krieg für die Insassen des Stalag Luft I zu Ende war. Zwei

Wochen, nachdem in Europa die Waffen zum Schweigen gekommen waren, ging es mit brausenden Motoren am Tower vorbei in die Heimat. Dass dies zunächst ein eroberter deutscher Flugleitturm war, interessierte wohl in diesem Moment niemanden.

Exakt diese Situation wurde auf jede erdenkliche Art auf Zelluloid gebannt. Ein Akt der persönlichen Befreiung, das Lösen eines großen Drucks wurden fotografisch aufgezeichnet und zu den Familien mitgenommen. Der Krieg war zu Ende, das Leben stand den Menschen wieder offen.

Die Trümmer des Turms sind somit ein Gleichnis für das Ende des deutschen Griiffs nach der Welt-herrschaft, auch wenn der Tower nur kurzzeitig die Staffage für Hitlers Kriegstreiberei abgab. Die sachlichen Zeugen auf dem ehemaligen Fliegerhorst weisen sehr eindrücklich auf die bei den grundverschiedenen Lagerkomplexe in Barth hin. Einerseits betont die Treppe das KZ-Außenlager und das Grauen der Vernichtung von Menschenleben durch die Nazis. Der Tower lenkt andererseits den Blick auf das Moment der Befreiung aus der Kriegsgefangenschaft. Das sind nicht zwei Seiten einer Medaille. Es handelt sich um zwei Ebenen des gleichen Kampfes gegen das NS-Regime. Nicht nur die örtliche Nähe beider Gebäudereste

bringt die Häftlings- bzw. Gefangenengruppen einander nahe. Auch, wenn die Insassen beider Lager in den Kriegsjahren kaum etwas voneinander wussten, zeigten doch die wenigen Tage nach der Selbstbefreiung des Stalag, wie intensiv sich die alliierten Kriegsgefangenen um die überlebenden KZ-Insassen kümmerten.

Vergleicht man die Situation der kriegsgefangenen (west-)alliierten Offiziere mit denen der Frauen und Männer im KZ-Außenlager auf dem Fliegerhorst Barth, so fallen die Unterschiede in der Behandlung, in der Verpflegung und, daraus resultierend, in der Lebenserwartung natürlich stark ins Auge. Man darf aber nicht vergessen, dass diese Unterschiede durch die Rassenideologie der Nazis verursacht waren. Das war damals den Soldaten aus aller Welt und den KZ-Häftlingen klar. Die rührenden Bemühungen der amerikanischen und englischen Kriegsgefangenen um die überlebenden KZ-Insassen sowie die sowjetischen Kriegsgefangenen zeugen davon, dass es auch im Nachhinein nicht möglich ist, im Sinne der Goebbelsschen Propaganda zwischen ihnen einen Keil zu treiben.

Archäologie und Geschichte liegen auf dem Gelände des Fliegerhorstes Barth eng beisammen. Die Möglichkeiten für museale Präsentationen sind hier noch lange nicht ausgeschöpft.

Anmerkungen

1. Radau, Helga, Nichts ist vergessen und niemand. Aus der Geschichte des KZ Barth, Kückenshagen 1994
2. Dies./Albrecht, Martin, "Wir wachten eines Morgens auf, und die Wachen waren verschwunden". Aus der Geschichte des Stalag Luft I in Barth, in: Zeitgeschichte regional. Mitteilungen aus Mecklenburg-Vorpommern, 8. Jg., 2004, H. 1, S. 22-30
3. Albrecht, Martin, Der Förderverein Dokumentations- und Begegnungsstätte Barth e.V. und seine Geschichtsarbeit, in: ders. (Hg.), Rüstung und Zwangsarbeit im nationalsozialistischen Mecklenburg und Vorpommern (= Beiträge zur Geschichte Mecklenburg-Vorpommerns, 11), Schwerin 2005, S. 98-103
4. Siehe Beitrag von Andreas Wagner in diesem Heft
5. Engelmann, Elke, Fußnoten. Zum Gedenk- und Lernpfad KZ-Außenlager Barth, Barth 2001; Klei, Alexandra, Gedenkstätten an Orten ehemaliger Außenlager des Konzentrationslagers Ravensbrück in Mecklenburg-Vorpommern. Kennzeichnung, Zustand und Wahrnehmung, in: Zeitgeschichte regional. Mitteilungen aus Mecklenburg-Vorpommern, 8. Jg., 2004, H. 1, S. 91-98
6. Garber, Gerd, Die Pommersehe Industriewerke Barth 1939 bis 1945 und die Auswirkungen der Rüstungsindustrie auf die Stadt, in: Scheffelke, Jörg/ Garber, Gerd (Hg.), Stadt Barth 1255-2005. Beiträge zur Stadtgeschichte, Schwerin 2005, S. 217-230
7. Der ehemalige Kriegsgefangene US-Pilot Alvin Millspaugh und sein Sohn Gene übergaben eine Kopie im Jahr 2000 an Herrn H. Gülzow, Neuss. Von ihm erhielt unser Verein dieses wichtige Dokument. Allen Herren sei an dieser Stelle ausdrücklich für ihre Bemühungen gedankt
8. Ries, Karl/Dierichs, Wolfgang, Fliegerhorste und Einsatzhäfen der Luftwaffe, Stuttgart 1993, S. 24
9. Dressei, Joachim/Griehl, Manfred, Fahrzeuge und Geräte auf Feldflugplätzen der deutschen Luftwaffe vor 1945, Friedberg 1991, S. 8

10. Pirl, Karl, Barther Militärgeschichte, in: ScheffelkeiGarber (Hg.) (wie Anm. 6), S. 231-246
11. Schubert, Peter, Geschichte der Luft- und Raumfahrt in Mecklenburg und Vorpommern, Rostock 1999, S. 109
12. van Ishoven, Armand, Udet. Des Teufels General, Bergisch Gladbach 1977, S. 381 f
13. Koos, Volker, Ernst Heinkel Flugzeugwerke 1933-1945, Königswinter 2003, S. 12
14. Pirl (wie Anm. 10), S. 239
15. Schubert (wie Anm. 11), S. 109
16. Budraß, Lutz, Flugzeugindustrie und Luftrüstung in Deutschland 1918-1945, Düsseldorf 1998, S. 775-780; Strebel, Bernhard, Das KZ Ravensbrück. Geschichte eines Lagerkomplexes, Paderborn 2003, S. 419-435
17. Engelmann, Elke/Radau, Helga, Hinter Stacheldraht, in: ScheffelkeiGarber (Hg.) (wie Anm. 6), S. 143-150
18. Griehl, Manfred, Heinkel He 162. Die Geschichte des legendären "Volksjägers" (= Flugzeug Profile, 35), Illertissen 2002
19. Meyer, Angelika/Schwarz, Erika/Steppan, Simone, Die Außenlager des Frauenkonzentrationslagers Ravensbrück - Eine Bestandsaufnahme, in: Beiträge zur Geschichte der nationalsozialistischen Verfolgung in Norddeutschland, 2004, H. 8, S. 46-59; vgl. Strebel, Bernhard, "Verdammt sind meine Hände". Zwangsarbeit für die deutsche Rüstungsindustrie in den Außenlagern des KZ-Ravensbrück, in: Zeitgeschichte regional. Mitteilungen aus Mecklenburg-Vorpommern, 4. Jg., 2000, H. 1, S. 4-8
20. Siehe dazu auch den Dokumentarfilm "Gefangen am Barther Bodden. Die ‚Operation Revival‘ 1945", Produktion: Heiner Sylvester Filmproduktion im Auftrage des NDR, Erstsendung 18.10.2005, Regie: Heinz Brinkmann, Buch: Martin Albrecht, Heinz Brinkmann und Stefan Diepenbrock, Kamera/Ton: Hartmut Schulz und Bernhard Kübel; siehe auch Radau/Albrecht (wie Anm. 2)
21. Müller, Rolf-Dieter, Der Bombenkrieg 1939-1945, Berlin 2004, S. 207-232
22. Astor, Gerald, The Mighty Eighth, New York 1998, S. 486.
23. Dokumentarfilm „Memphis Bell“, gedreht 1943, 1944 Uraufführung, Produktion: 8th US Air Force, Photographic Section, Washington, Army Air Force First Motion Picture Unit, Washington. Der Film läuft heute noch regelmäßig in Dritten Programmen bzw. auf Nachrichtenkanälen.
24. Dokumentarfilm "Die fliegende Festung. Flügel aus Stahl", Produktion 2002, NBC.