

# Gemeinschaft der Heeresflieger

- seit 1989 -

Liebe Kameraden!

Das ROTORBLATT 2/97 mußte ohne GdH-Mittelteil erscheinen. Grund: es lagen keine Beiträge aus den örtlichen Gemeinschaften vor - ROTENBURG ausgenommen! (Auch die aktive Truppe hatte sich noch nicht gerührt...)

Ich bitte also zum wiederholten Mal um Ihre Mit- / Zuarbeit; kurze Beiträge, Fotos - die Möglichkeiten gegenseitiger Information sind vielfältig (siehe nachstehende Artikel).

Der folgende "Plakatentwurf" ist sicher verbesserungsfähig - arbeiten Sie bitte auch hier mit - vielleicht ist eine ganz andere, neue Idee die bessere? Das Format sollte DIN A4 - Größe nicht überschreiten, geeignet für's Schwarze Brett sein und prägnant unsere Ziele aufzeigen.

Ich erwarte Ihre Äußerungen und grüße Sie herzlich  
Ihr

Konrad Roesen  
Oberst a.D.



## Gemeinschaft der Heeresflieger

### Wer sind wir?

- eine Gemeinschaft der ehemaligen und aktiven Angehörigen der Heeresfliegertruppe sowie von Freunden der Truppengattung

### Was wollen wir?

- die Tradition der Heeresflieger pflegen
- die Verbindung zwischen Aktiven und Ehemaligen der HFlgTr (Soldaten wie auch zivilen Mitarbeitern) erhalten
- Gemeinschaftsveranstaltungen regional organisieren
- mit dem Dachverband, insbesondere für überregionale Veranstaltungen zusammenarbeiten
- über Ereignisse in den Verbänden / Einheiten der Truppengattung, in der GdH sowie über Planungen und Vorhaben der HFlgTr informieren

### Wo bekommen Sie weitere Informationen?

- bei Ihrem örtlichen Ansprechpartner:
  - beim GdH-Dachverband
- Gemeinschaft der Heeresflieger  
Ulmenallee 13A  
31675 Bückeburg  
Tel: 05722 - 942032  
BW: 2210 - 942032





## Walter Delfs, Vorsitzender der Heeresflieger-Pensionäre / Rotenburg, berichtet:

### Vom Fliegerhorst der deutschen Luftwaffe zum Flugplatz der Heeresflieger

Anfangs "heimlich", mit Verkündung der allgemeinen Wehrpflicht am 16 März 1935 für alle Welt sichtbar:

Deutschland rüstet auf.

Von dieser Aufrüstung war auch Rotenburg/Hannover (heute Rotenburg / Wümme) betroffen, 1936 wurde es Garnisonsstadt.

Die Kasernenanlage wurde 1936 als Luftzeugamt mit einem angrenzenden Flugplatz erbaut. Richtfest für die ersten Gebäude war am 18. Dezember 1936. Bereits am 30. Januar 1937, also vor 60 Jahren, zogen die ersten Soldaten per Bahntransport aus Göttingen kommend in Rotenburg ein.

Nach Verlegung des Luftzeugamtes 1939 nach Liegnitz/Schlesien, befanden sich nur eine Flugzeugwerft und ein Flak-Park auf dem Fliegerhorst.

Anfang 1940 wurden Einheiten fliegender Verbände der Tag- und Nachtjagd (JG 11, NJG 3 und Ende des Krieges NJG 2) in Rotenburg stationiert. Erzählungen zufolge sollen auch Start- und Landeübungen mit der JU 52 auf dem Flugplatz durchgeführt worden sein.

Einen Tag nach Pfingsten 1944 erlebte die Kaserne einen schweren Angriff alliierter Bomber. Dabei kamen mehr als 100 Menschen ums Leben.

Nach dem Krieg diente der Fliegerhorst englischen Dienststellen und Hilfstruppen als Unterkunft.

Nach Übernahme des ehemaligen Fliegerhorstes durch die Bundesvermögensstelle im Jahre 1958 wurden die ersten Einheiten der Bundeswehr nach Rotenburg verlegt bzw. hier aufgestellt.

Die schwere Instandsetzungskompanie 432, die spätere 3./InstBtl 3, hat den Flugplatz von den britischen Besatzungstruppen übernommen.

Am 2. September 1958 trafen die ersten Soldaten der Heeresfliegertruppe, das Vorkommando der Heeresfliegerstaffel 4, später in HflgStff3 umbenannt, unter Führung von StUffz Löber in Rotenburg ein. Die in Celle-Wietzenbruch aufgestellte Staffel folgte am 14. Oktober. Es war gleichzeitig die Geburtsstunde des Flugplatzkommandos (H) 421. Ende der 60er Jahre erfolgte deren Umbenennung in Heeresflugplatzkommandantur 104.

1963 wurde die Heeresfliegerinstandsetzungsstaffel 109, später HflgInstStff 102, in Rotenburg aufgestellt. Der in Celle-Wietzenbruch stationierte Heeresfliegerausbildungszug 435 verlegte im Frühjahr 1971 nach Rotenburg und wurde am 1. Oktober 1972 in Heeresfliegerausbildungsstaffel 103, später in HflgAusbStff 8/I umbenannt.

Im Dezember 1972 verlegte dann noch die HflgStff 11 von Celle nach Rotenburg.

Fünf Heeresfliegereinheiten hatten somit in Rotenburg ihre Heimat, in der Lent - Kaserne Ihr Zuhause gefunden!

Und dann kam DIE GROSSE WENDE mit einschneidenden Maßnahmen für die Bundeswehr. Auch die Heeresfliegertruppe, besonders aber ihr Standort Rotenburg (Wümme), blieb nicht verschont.

Am 13. Mai 1993 wurde die HflgStff 3 in Ihrer Patengemeinde Ostervesede außer Dienst gestellt und in der nachfolgenden Zeit aufgelöst. Zuvor hatte sie sich am 5. Mai mit einem »Tag der offenen Tür« von der Bevölkerung der näheren und weiteren Umgebung verabschiedet.

Die HflgAusbStff 8/I wurde nach Celle verlegt.

Auch der HflgStff 11 und der HFIPIKdtr 104 blieb die Auflösung nicht erspart. Am 31. Dezember 1995 hat als letzte der Rotenburger Heeresfliegereinheiten die HflgInstStff 102 aufgehört zu bestehen.

Mit diesem Tag ging auch die Militärfliegerei in Rotenburg zu Ende.

Bevor für die HflgInstStff 102 die letzte Stunde geschlagen hatte, wurde der Stabsfeldwebel Harry Weseloh von dieser Einheit verabschiedet und in den Ruhestand versetzt.

Harry Weseloh, 1964 in Lüneburg Soldat geworden, wurde 1980 als Schirrmeister zur HflgStff 3 nach Rotenburg versetzt. Viele förmliche Anerkennungen und die Verleihung des Ehrenkreuzes der Bundeswehr in Gold beweisen, daß er es mit seiner soldatischen Pflichterfüllung sehr ernst genommen hat. Bemerkenswert war sein Engagement bei den Außerdienststellungen der HflgStff 3, HflgStff 11 und zuletzt der HflgInstStff 102.

Er hat dazu beigetragen, daß alle Einheiten reibungslos aufgelöst werden konnten. Mit vielen lobenden Worten wurden die Verdienste H. Weselohs von seinem letzten Staffelkapitän Hptm Warschke, aber auch von seinen ehemaligen Staffelkapitänen OTL Siekmeier und OTL Griebing gewürdigt.

Im September 1967 wurden die ersten Soldaten des Bundeswehrstandortes Rotenburg, die Angehörigen der HflgStff 3 Hauptfeldwebel Heinz Langkabel, Triebwerk- und Flugwerkprüfer, im Alter von 56 Jahren und Hauptfeldwebel Hermann Plagemann, Ausrüstungsprüfer, im Alter von 55 Jahren von dem damaligen Staffelkapitän Hptm Strack in den Ruhestand verabschiedet.

Harry Weseloh darf sich rühmen, der letzte Heeresflieger zu sein, der in Rotenburg pensioniert worden ist. Daß er unserer Pensionärskameradschaft beitreten würde, war für ihn selbstverständlich.

Der Flugplatz wurde von den Rotenburger Stadtwerken erworben und befindet sich seit dem 1. Januar 1997 in der Hand privater Pächter.

An die Heeresflieger erinnert nur noch eine Al II, die innerhalb der Lent-Kaserne unweit der Wache aufgestellt ist...

*Quellen: Dietmar Kohlrausch - 800 Jahre Rotenburg • Staffelfronik der HFlgInstStff 102 • eigene Erinnerungen*

# Ein ganz normaler Flug !!

... Beitrag eines "Nicht-Ruheständlers"

## NIEDERSTETTER

### Hauptfeldwebel Manfred Koch, 1. / LfzTechnAbt 302, Bordmechaniker einer Bell UH-1D, berichtet über seinen ersten Flug von Zadar nach Sarajevo in Bosnien.

Samstagmorgen, 10.02.96. Um 04:45 Uhr riß mich mein Wecker aus dem Schlaf (ganz zum Leidwesen meiner Container-Kameraden), denn heute sollten ich und noch 8 meiner Kameraden zum erstenmal nach Sarajevo fliegen.

Eigentlich viel zu früh, um schon gut gelaunt zu sein. So fiel auch das Frühstück eher ruhig aus:

War es die Uhrzeit oder doch vielleicht der Auftrag? Denn neu war es für uns alle, was da auf uns zukam.

Unser Auftrag war es, 2 Passagiere in Sarajevo und 1 Passagier in Kieseljac abzuholen, um Sie dann nach Tomislavgrad zu einem britischen Feldlazarett zu fliegen.

Für solch einen Einsatz sind immer 2 Hubschrauber nötig. Der erste zum Transportieren der Passagiere, der zweite Hubschrauber, ausgerüstet mit 2 MG an der Seite, als Begleitschutz. Ebenso hatten wir in jedem Hubschrauber einen Sicherheitsbeobachter an Bord. Dies waren in der ersten Maschine Maj Mayer und bei uns Hptm Preyss. Beide Luftfahrzeugführer der großen Brüder (CH 53 G), um zu beurteilen ob unsere Landeplätze auch für die CH 53 G geeignet sind.

Unsere Besatzung setzte sich wie folgt zusammen.

1. Hubschrauber: Verantwortlicher Luftfahrzeugführer und Schwarmführer Maj Schäfer mit dem Piloten Olt Stietenroth, als Bordmechaniker StFw Uhl.

2 Hubschrauber: Verantwortlicher Luftfahrzeugführer Olt Bühren, als Pilot OSFw Schoenfeld, als Bordmechaniker und gleichzeitig MG-Schütze HFw Falk sowie ich als zweiter MGSchütze.

Um 06:15 Uhr hatten wir dann unser letztes Briefing (dem schon einige vorausgegangen waren). Das Wetter sollte den ganzen Tag gut sein. Wer aber in der Fliegerei tätig ist, kennt diese Vorhersagen. Also, ganz nach Beckenbauer, »Schau wir mal«. Nun, alles eigentlich optimal. Dann los. Nur die Temperaturen waren deutlich unter Null vorhergesagt, zumindest im Gebirge...

Vorher haben aber Günther Falk und ich noch unsere MG empfangen und sie am Hubschrauber montiert.

Es war schon ein komisches Gefühl, dies zum ersten Mal für einen Einsatz zu tun.

Ansonsten war "der Bock" ganz schön beladen: Schußsichere Westen, Überlebensausrüstung und das persönliche Gepäck jedes einzelnen wiegen schon eine Menge und nehmen viel Platz weg. Es war eng im Hubschrauber!

Um 07:00 Uhr war es dann so weit! »Take Off«.

Der Hinflug führte uns entlang der Küstenlinie zuerst nach Split, weiter dann nach Ploce. Ploce ist ein Flugplatz der französischen Streitkräfte. Dort haben wir unseren Hubschrauber nochmals aufgetankt. Und hier mußten wir uns (Günther und ich) für unseren Einsatz als MG-Schützen vorbereiten: Also Anziehen und MG richten.

Nach dem Teilladen der MG zog ich also über meine Fliegerkombi die warme Unterjacke sowie die Wärmeschutzhose (Hammelburg). Darüber die Lederjacke und zusätzlich als Windschutz die Goretexjacke sowie die schußsichere Weste. Nicht genug: Als vorletztes dann die Überlebensweste (hat jedes Luftfahrzeugbesatzungsmitglied) und zur Sicherung einen Haltegurt. Man fliegt ja doch mit geöffneter Tür...

Mann, sah ich aus: wie ein Michelinmännchen! Bloß nicht umfallen, dann liegst du auf dem Rücken wie ein Maikäfer und kommst nicht mehr hoch...

Unsere Luftfahrzeugführer holten sich in dieser Zeit die letzten wichtigen Informationen bei den Franzosen. Alles noch im grünen Bereich: **ein ganz normaler Flug!**

Weiter führte uns dann der Weg über eine herrliche Landschaft Richtung Sarajevo. Hier soll Krieg gewesen sein? Aber ja! Nach der Ankündigung von vorne »Wir überfliegen jetzt die Grenze«, was für uns bedeutet: Türen auf und erhöhte Aufmerksamkeit, wurde mir das schnell klar. Als ich die zerstörte Stadt Mostar gesehen habe, dachte ich für mich: »Das größte Leid fügt sich der Mensch immer noch selber zu«. Da spürt man auch nicht die Kälte, die einem bei offener Tür entgegenschlägt. Aber unser Verantwortlicher Luftfahrzeugführer hatte ein Einsehen mit uns und befahl uns, nur im Anflug auf die jeweiligen Landeplätze die Türen zu öffnen. Danke Heiko, denn es war doch ganz schön kalt.

Dann Anflug auf Sarajevo.

Türen auf und sichern. Das MG bleibt in der Verriegelung.

Die auf einem Hochplateau gelegene, von Bergen umringte wunderschöne Stadt: alles kaputt! Für jemanden wie mich,



Aber weiter! Dann die Landung in Sarajevo. Übrigens waren wir dort die ersten deutschen Hubschrauber. Aufnahme der zwei Passagiere und wieder weg. Beim Abflug hatte ich dann die Gelegenheit, direkt auf die Stadt zu schauen. Alles kaputt! »Mein Gott das wird Jahre dauern, dies wieder herzurichten« dachte ich für mich.

### **Ein ganz normaler Flug?**

Weiter ging es dann nach Kieseljac, zur Aufnahme des dritten Passagiers. Die Flugzeit von Sarajevo nach Kieseljac beträgt ca. 15 min. Da in Kieseljac der Landeplatz recht klein ist, blieben wir in der Luft und sicherten den zweiten landenden Hubschrauber: Türen auf und rausschauen. Plötzlich trat unter mir ein Mann aus den Häusern, hatte eine Waffe bei sich. Ich meldete dies sofort nach vorne. Mein Adrenalinspiegel war in diesem Moment wohl ganz schön hoch. (Nicht ungewöhnlich, sagen jetzt die, die mich kennen) Aber glaubt mir, kommt mal in diese Situation! Was tun, wenn der jetzt anlegt und schießt? "Manny, ruhig" sagte ich zu mir.

Gott sei Dank, er winkte freundlich. Nein; nicht mit dem Gewehr, sondern mit der Hand.

### **Eigentlich ein ganz normaler Flug, oder?**

Nachdem dann die erste Maschine den Passagier aufgenommen hatte, ging es weiter über eine herrliche Berglandschaft nach Tomislavgrad zu dem britischen Feldlazarett.

Unser Auftrag dort war es dann, nicht nur die Passagiere abzusetzen, sondern auch zu erproben, ob "die englischen Tragen" in unsere Vorrichtungen passen. Fazit: Trage paßt nicht! Leider also: Umbetten auf deutsche Tragen erforderlich. Trotz dieser Enttäuschung aus Sicht der Briten gestaltete sich das gemeinsame Mittagessen sehr unterhaltsam. Oder lag es vielleicht daran, daß wir alles Männer waren? Denn in diesem Feldlazarett sollen über 100 Frauen Dienst tun.

Jetzt fiel es mir erst auf: Du hast dich die ganze Zeit mit Frauen unterhalten. **Ein ganz normaler Flug!**

So hatten wir während des Rückfluges genügend Gesprächsstoff an Bord.

Es ging wieder über diese mittlerweile von der Sonne beschienene herrlich verschneite Berglandschaft zurück nach Kieseljac, um dort jetzt alle Passagiere abzusetzen. Angekommen, wieder Türen auf und, na klar Ihr wißt ja mittlerweile, was jetzt kommt: sichern!

Wo war denn noch das Haus mit dem freundlichen Bosnier? Erhöhte Aufmerksamkeit, aber nicht mehr mit einem so hohen Adrenalinspiegel, oder? Weiter führte uns dann unser Rückflug über Gorni-Vakuw, wo wir das letztmal aufgetankt haben, direkt zurück nach Zadar.

Nach Überflug der Grenze endlich ein Aufatmen bei allen, nicht nur weil wir wieder in Kroatien waren, nein, sondern weil wir endlich das ganze "Gerödel" ablegen konnten. Ich habe mal ausgerechnet, was man da so alles getragen hat. Mein lieber Scholli. Auf die Waage hätte ich mich nicht stellen wollen...

Deutlich über 100 kg werde ich schon gewogen haben! Ja Kameraden, ich weiß, bei mir eigentlich kein Problem, sagen jetzt wieder die, die mich kennen. Aber mal allen Ernstes, das ist schon eine Menge Zeugs!

Gegen 17:00 Uhr landeten wir dann wieder auf dem Flugplatz in Zadar und **ein ganz normaler Flug** ging zu Ende. Nach der üblichen Nachbereitung der Maschine und des Materials, traf man sich später noch im Betreuungszelt zu einer Flugnachbesprechung. Das Bier, das wir dabei getrunken haben, hatten wir uns, so glaube ich, redlich verdient.

### **Ein ganz normaler Flug !?**

Mit Sicherheit nicht. Zumindest für mich! Die Eindrücke, die ich dabei den ganzen Tag gewonnen habe, werde ich noch meinen Enkelkindern erzählen. Mit diesen Bildern vor Augen macht es verdammt viel Sinn, daß wir hier sind in diesem fremden Land, und das ist gut so!

Dies alles ist natürlich nur mein persönliches Fazit dieses Auftrags. Für meine Kameraden kann ich nicht sprechen. Mittlerweile war ich noch 2 mal in Sarajevo, aber es war nicht so, wie das erste Mal. Eins muß ich aber noch loswerden: Wetter! Das Wetter war wirklich so wie die Vorhersage. Ein Lob an die Wetterfrösche, die hier doch zum Teil mit widrigen Umständen zu kämpfen haben. Auch möchte ich auf diesem Wege alle Kameradinnen und Kameraden grüßen, die hier Dienst tun.

Vielleicht kann ja mal der eine oder andere seine persönlichen Eindrücke von einem Einsatz schildern. Interessieren würde mich das schon...

**LAUPHEIM**

## **Gemeinschaft Laupheimer Heeresflieger**

Oberstleutnant a.D Horst Kehr teilt mit:

Alle ehemaligen Heeresflieger, die sich mit Laupheim und den Laupheimern verbunden fühlen, sind herzlich eingeladen zu unserem

### ***Jahrestreffen 1997 der GLH am Dienstag, dem 14. Oktober***

Ort: Laupheim, Unteroffizierheim.  
Beginn: 13.30 Uhr - (offizielles) Ende 17.00 Uhr.  
Referat: »Die Wiedervereinigung Deutschlands unter militärischen Gesichtspunkten«  
Referent: Oberst a.D. Jablonski  
Hauptsache aber: Wiedersehen und Gespräch!  
Anmeldung ist nicht erforderlich. Der Zugang / die Zufahrt zur Kurt-Georg-Kiesinger-Kaserne (Heeresflugplatz) ist geregelt!

Gemeinschaft der Heeresflieger • GdH Dachverband • Ulmenallee 13 a • 31675 Bückeburg