Jürgen Zapf

Fliegerhorst Upjever
Luftwaffenstandort in Friesland 1936 – 2004

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 5
I. Vorwort des Befehlshabers Luftwaffenführungskommando, Generalleutnant Walter Jertz 5
II. Vorwort des Verfassers zur Neuauflage 7
III. Vorwort zur 1. Auflage 9
1. Planung und Bau des Fliegerhorstes Upjever (1933 - 1936) 10
2. Die Luftwaffe landet in Jever (15.04.1936) 26
3. Vorkriegsjahre (1936 – 1939) 28
3.1. Fliegerhorsteinweihung (01.05.1936) 28
3.2. Ausbau des Fliegerhorstes 38
3.3. Erster Flugtag (06. Juni 1937) 51
3.4. Der Ausbau des Fliegerhorstes geht weiter 56
4. Der Zweite Weltkrieg (01.09.1939 – 08.05.1945) 89
4.1. Das Kriegsjahr 1939 89
4.1.1. Der „Sitzkrieg“ (01.09.1939 – 10.05.1940) 89
4.1.2. Dezember 1939 93
4.1.3. Die „Luftschlacht über der Deutschen Bucht“ (18.12.1939) 104
4.1.4. Das erste Kriegsweihnachten 1939 114
4.2. Das Kriegsjahr 1940 114
4.2.1. Wintererfahrungen 114
4.2.2. „Unternehmen WESERÜBUNG“ (09.04.1940) 120
4.2.3. Der „Fall GELB“ (10. Mai 1940) 120
4.2.4. Britische Verluste 121
4.2.5. Auffrischungen 126
4.3. Das Kriegsjahr 1941 126
4.3.1. Tod des ersten Kommandanten Flughafenbereich Jever 126
4.3.2. Geleitzugsicherungen 129
4.3.3. Neugliederung der Luftverteidigung 130
4.3.4. Die I./Jagdgeschwader 1 entsteht 130
4.4. Das Kriegsjahr 1942 140
4.4.1. Oberst Schumacher verlässt Jever 140
4.4.2. „Unternehmen DONNERKEIL“ (11. – 13.02.1942) 140
4.4.3. Jagdgruppe Losigkeit 141
4.5. Das Kriegsjahr 1943 147
4.5.1. Erster Angriff der amerikanischen Bomber auf das Reichsgebiet 147
4.5.2. Erster Einsatz von Luftwaffenhelfern in Jever 149
4.5.3. Eine „Bomben-Idee“ 151
4.5.4. Die Teilung des Jagdgeschwaders 1 155
4.5.5. Der Kampf gegen die amerikanischen viermotorigen Bomber geht weiter 157
4.5.6. „Besuch aus Amerika“ mit Umweg über Rechlin. 166
4.5.7. Das „Unternehmen GOMORRHA“ 171
4.5.8. Der Doppelschlag gegen Schweinfurt und Regensburg 177
4.5.9. Die Jagdflieger verlassen Jever 180

4.6. Das Kriegsjahr 1944 181
4.6.1. Der Fliegerhorst Upjever aus Sicht der Westalliierten 181
4.6.2. Neue Belegungen und Kampffliegereinsätze 185
4.6.3. Nachtjäger in Jever 185
4.7. Das Kriegsjahr 1945 187
4.7.1. Auf dem Fliegerhorst Upjever der Kapitulation der Wehrmacht entgegen 187
5. Die Zeit der Besatzungsmächte in Jever (1945 – 1961) 189
5.1. Kanadier, Dänen und DP's auf dem Fliegerhorst Upjever 189
5.2. Die Royal Air Force auf dem Fliegerhorst Upjever 190
6. Die Bundesluftwaffe auf dem Fliegerhorst (1961 – heute) 219
6.1. Vorbereitungen zur Stationierung von Luftwaffeneinheiten (1961 – 1963) 219
6.2. Waffenschule der Luftwaffe 10 (1961 – 1983) 220
6.2.1. Vorgeschichte (1955 – 1957) 220
6.2.2. CL-13A „Sabre Mk. 5" und CL-13B „Sabre Mk. 6" in Oldenburg (1957 – 1964) 222
6.2.3. Lockheed F-104 G "Starfighter" in Nörvenich (Sommer 1960 – Februar 1964) 234
6.2.4. Lockheed F-104 G "Starfighter" in Jever (Februar 1964 – Februar 1972) 237
6.2.5. „Intermezzo I": Öffentlicher Streit um Fluglärm und Ersatzstartbahn 260
6.2.6. Geschichte der Waffenschule der Luftwaffe 10 (Fortsetzung 1972 – Mai 1983) 261
„Offener Brief" an die F-104 G 287
6.2.7. Panavia "Tornado" (Juni 1983 – 25. August 1983) 293
6.3. Jagdbombergeschwader 38 297
6.3.1 Panavia "Tornado" (26. August 1983 – 22. Februar 1995) 297
6.3.2. „Intermezzo II": Lärmschutzkonferenz. 399
6.3.3. Geschichte des JaboG 38 „F" (Fortsetzung März 1995 – Juli 1999) 400
6.3.4. „Intermezzo III": Wieder „Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren". 420
6.3.5. Geschichte des JaboG 38 „F" (Fortsetzung Sommer 1999 – April 2004) 421
7. Anhang 455
7.1. Stellenbesetzung Waffenschule der Luftwaffe 10 455
7.2. Stellenbesetzung Jagdbombergeschwader 38 „Friesland" 456
7.3. Abkürzungen 460
7.4. Bildernachweis: 461
7.5. Ausgewählte Bibliografie 462
7.6. Danksagungen (aus der ersten Auflage) 464

1. Planung und Bau des Fliegerhorstes Upjever (1933 - 1936)

Auf die Entstehungsgeschichte der Deutschen Luftwaffe möchte ich im Rahmen dieses Buches nicht im Detail eingehen. Ich verweise hier auf die Arbeiten von Dr. Boog[1], Völker[2] und Dr. Jochen Prien[3]. Wichtig für das Verständnis der Schilderungen im Buch ist die Kenntnis des Faktes, dass in den geheimen Planungen der Reichswehr in der Weimarer Republik die Heeres- und die Marineleitung über eigene „Fliegerstäbe" verfügten, die Planungen für eine zukünftige Entwicklung betrieben.

Nachfolgend will ich nur ganz kurz auf die politische Entwicklung nach dem 30. Januar 1933 eingehen, soweit sie für die Geschichte des Fliegerhorstes Upjever und der Luftwaffe wichtig ist.

Am 17. Mai 1933 hatte Reichskanzler Adolf Hitler vor dem Reichstag erklärt, dass sich das Deutsche Reich im Rahmen der seit Februar 1933 in Genf laufenden Abrüstungsverhandlungen jeder Abrüstungsbeschränkung unterwerfen würde. Voraussetzung dafür sei, dass dabei Gleichberechtigung unter allen Staaten gelte. Dieser Vorstoß zeigte jedoch keine positiven Ergebnisse, insbesondere Frankreich nahm eine ablehnende Haltung ein. Damit wurde Hitlers eigentliche Absicht bestätigt, eine breite Aufrüstung aller Teilstreitkräfte einschließlich einer eigenständigen Luftwaffe unter Bruch des „Versailler Vertrages" zu betreiben. Im Zuge der nun verstärkt einsetzenden Planungen zur allgemeinen Aufrüstung Deutschlands begann man im Reichswehrministerium auch mit der Erkundung der neu zu errichtenden Fliegerhorste als Friedensstandorte der zukünftigen Fliegergeschwader. Die Marineführung war bestrebt, zum Schutz der deutschen Küste und des Küstenvorfeldes eigene Fliegerkräfte aufzustellen. Neben Küstenfliegerstaffeln sollten auch landgestützte Jagdverbände zu diesem Zweck eingesetzt werden. 1934 wurde die Aufstellung einer Küstenjagdgruppe, die aus drei Staffeln bestehen sollte, geplant. Den Planungen der Marineleitung entsprechend sollten diese drei Staffeln in Jever, Kiel-Holtenau und Garz auf Usedom[4] stationiert werden. Zweck dieser weit verstreuten Dislozierung der Staffeln der Küstenjagdgruppe war es, eine möglichst breite Abdeckung der deutschen Küstengebiete zu erreichen.

001 Frühjahr 1935 – Das Bild zeigt das noch unberührte Gelände des späteren Fliegerhorstes während der Vermessung

Auf der Basis dieser von der Marine initiierten Planung ersuchte daher das in Kiel beheimatete Luftkreiskommando VI (See) im März 1935 den Amtshauptmann des Kreises Friesland, Herrn Ott, die Ankaufsverhandlung mit den einzelnen Landeigentümern für den Bau des Fliegerhorstes Upjever zu übernehmen. Die Verhandlungen mit dem Staate Oldenburg sowie mit den Gebrüdern Groh, in deren Besitz sich ein bedeutender Teil des erforderlichen Geländes befand, übernahm das Luftkreiskommando selbst.

---

[1] Boog, Dr. Horst; Luftkriegführung im Zweiten Weltkrieg ...; a.a.O.
[2] Völker, Karl-Heinz; Die Deutsche Luftwaffe 1933 – 1939; a.a.O.
[3] Prien, Jochen u.a.; Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe ...; a.a.O.;
[4] Prien, Jochen; Geschichte des Jagdgeschwaders 77 Teil 1; a.a.O.; Seite 26f

Am 9. März 1935 wurde die Deutsche Luftwaffe offiziell als dritte Teilstreitkraft der Deutschen Wehrmacht aufgestellt. Die seit 1934 im Geheimen aufgestellten Marinefliegereinheiten wurde Bestandteil dieser neuen Luftwaffe und unterstanden dem General der Luftwaffe beim Oberbefehlshaber der Kriegsmarine.

Bereits am Ende des Monats März meldete Herr Ott nach Kiel, dass alle Landeigentümer die Bauerlaubnis erteilt hatten, in den meisten Fällen der Kaufvertrag bereits abgeschlossen sei.

Die Gesamtfläche des angekauften Landes betrug 282.5 ha, die aus folgenden Bereichen stammten:

- vom Staat Oldenburg ca. 161.5 ha,
- von Kleinbesitzern ca. 62.0 ha,
- von den Gebrüdern Groh ca. 59.0 ha.

Das gesamte Areal hatte man aus verschiedenen Gründen als besonders günstig für den Bau eines militärischen Flugplatzes erkannt: Zum einen war der größte Teil dieses Waldstückes Staatsforst, so dass man nicht mit übermäßigen Protesten der Landeigentümer rechnen musste, zum anderen bot der Forst mit den natürlichen Tarnmöglichkeiten ideale Verhältnisse. Zwar mussten bereits für diese erste Grenzziehung für die militärische Anlage große Waldbestände im Westen und Südwesten abgeholzt werden, doch für die militärische Führung war das kein Hemmnis.

002 Frau Warnks und ihr Sohn stellen sich den Baufahrzeugen entgegen.

Soweit es die Baupläne für die Hallen und Kasernen jedoch zuließen, blieb der Wald unberührt - der Vorteil der natürlichen Tarnung sollte genutzt werden.

Als mit den Rodungsarbeiten begonnen wurde, stellte sich allerdings heraus, dass nicht alle Landbesitzer freiwillig ihren Grund und Boden für den Flugplatz räumen wollten. Frau Warnks, deren Kate im Husumer Feld, die sie für eine kleine Land- und Gastwirtschaft (in der Bevölkerung ein wenig abfällig „Zum schmierigen Löffel" genannt!) nutzte, als einziges Gebäude dem Flugplatzbau zum Opfer fallen sollte, stellte sich gemeinsam mit ihrem Sohn den Arbeitern entgegen, bewaffnet mit Schrotflinte und Mistgabel! Aber selbst dieser energische Widerstand blieb ohne Auswirkungen - der Bau des Flugplatzes ging zielstrebig weiter.

003 Dieses Foto des Warnk'schen Hauses entstand nach Beginn der Rodungsarbeiten.

004 Bauleiter Dr. Schütt

Als Bauleiter verantwortlich für die gesamte Durchführung des Fliegerhorstbaus wurde durch das Reichsluftfahrtministerium Diplom-Oberingenieur Dr. Schütt eingesetzt. Er erhielt diesen Auftrag im April 1935, traf im Mai 1935 mit einigen Herren in Jever ein und richtete im „Kaffeehaus Rahrdum" die erste provisorische Bauleitung ein. Zum gleichen Zeitpunkt, im April 1935, wurde der bisherige Seefliegerhafen Wilhelmshaven von der Luftwaffe übernommen. Eingearbeitete Leute aus der Marineverwaltung wurden an die Luftwaffe abgegeben. Sie übernahmen vom Baubeginn des Fliegerhorstes Jever an die Verwaltung für die dort tätigen zivilen Arbeiter sowie die Abwicklung der Aufträge/Verträge mit den beauftragten zivilen Firmen.

Die folgenden Wochen vergingen mit Planungen, Vermessungen, Besprechungen mit Herren des Reichsluftfahrtministeriums und des Luftkreiskommandos 6 sowie den örtlichen Behörden.

Im Juni 1935 begannen die Rodungen und Planierungsarbeiten für das Rollfeld. Als erstes Gebäude wurde ein Holzhaus errichtet, das als provisorisches Bauleistungsbüro diente.

Unter größtem Zeitdruck wurde die Errichtung der einzelnen Gebäude vorangetrieben; schließlich hatte Herr Dr. Schütt den Auftrag, den Flugplatz Upjever schnellstmöglich, genau gesagt innerhalb von zwei Jahren, für den Einsatz bereit zu haben.

Die folgende Auflistung zeigt jeweils den Baubeginn der wichtigsten Arbeiten:

- Ende Juli 1935	- Wirtschaftsbaracken
- Anfang August	- Betonstraße
- 15. August	- Hauptgebäude Bauleitung
- etwa gleichzeitig	- Nachrichtenbetriebsgebäude und Sendestelle Barkel
- Anfang Oktober	- Landhalle
- Anfang Oktober	- Block I - IV und Wirtschaftsgebäude
- Ende Oktober	- Tankanlage (Werft)
- 21. November	- Ledigenheim I
- 22. November	- Stabsgebäude
- Ende November	- Hauptwache und kl. Garage
- Ende November	- Schießstände
- 13. Dezember	- Kommandantenwohnung
- wenige Tage später	- Beamtenhäuser.

Ebenfalls noch im Jahre 1935 wurden die Fernsprechvermittlung sowie der Gleisanschluss nach Heidmühle begonnen.

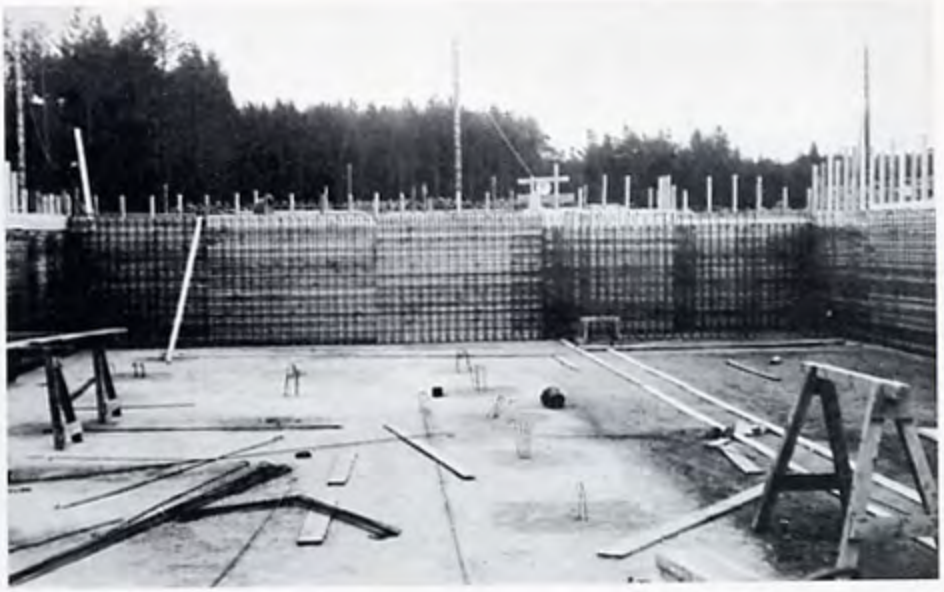
- Anfang Januar 1936	- Baubeginn Revier
- 7. Januar	- Technisches Lager
- 24. Januar	- Feuerwache
- 27. Januar	- Hauptgarage.

Es entwickelte sich eine fieberhafte Tätigkeit auf dem Horst. Das Arbeitstempo wurde immer mehr gesteigert, und bald waren es über 4.000 Arbeiter und Angestellte, die sich in Tag- und Nachtschichten ablösten.

Die Jeveraner Geschäftswelt hatte plötzlich alle Hände voll zu tun - wobei es dem einen oder anderen Geschäftsmann wegen des Umfangs der Aufträge mehr als einmal die Sprache verschlug: „Wollen Sie uns bitte bis übermorgen 300 Eisenbetten liefern."

„Wir brauchen sofort Steinguttassen und -teller..." gefolgt von einer Zahl mit mehreren Nullen.

005 Auf der Großbaustelle Upjever wurden überall Keller gegraben, Wände betoniert.



006 Die heutige Halle 2 – damals Halle I – im Bau.

007 Die Halle 2 heute.

011 Die Werfthalle kurz nach ihrer Fertigstellung 1936

012 Die Werft heute

013 Blick aus der Werfthalle heraus auf den Ostteil des Rollfeldes – 1936.
Vor der Halle wird noch gebaut, aber auch schon exerziert.

064 Die Werft erfüllte nun auch ihre Zweck. In der Halle sind zwei Heinkel He 51, an denen gearbeitet wird, zu sehen.

065 Auch eine Kegelbahn gehörte zur Ausstattung des Fliegerhorstes.

066 Das Gebäude 68 steht auch heute noch auf dem Fliegerhorst. Im linken Anbau befindet sich der Friseur.

090 Gebäude 21 und Gebäude 22 damals ...

091 ... und heute.

092 20. Februar 1939 links: Hauptmann Arps, vorne: General der Flieger Zander.

143 Die Halle III (auch heute Halle 3) auf der Südseite des Rollfeldes.

144 Nur die Tore der Halle sind seitdem ausgetauscht worden. Außerdem kam eine Glaskanzel für die Flugsicherungs-Platzkontrolle auf den Turm.

145 Die heutige Halle 4 ostwärts der Halle 3.

Toni Gaßmann hatte eine nette Anekdote zu beiden großen Wandgemälden im Kaminsaal des Kasinos parat: Der Künstler, bei dem beide Bilder in Auftrag gegeben wurden, war Professor Scheurich, der wiederum eine ganze Anzahl von Malern mit der Erstellung der Gemälde beauftragte.

So kam es zu folgenden Pannen: Die Leinwand, auf der das Gemälde mit der „Churprinz" entstand, war zwar groß genug für den Stuckrahmen an der Wand, an dem Gemälde fehlten ringsherum jedoch fast 20 cm Farbe! Dieser Fehler wurde durch Professor Scheurich, der das Bild rundherum auf das erforderliche Maß ergänzte, höchstpersönlich wieder gutgemacht. Fast noch schlimmer aber war, dass alle Wimpel an den Mastspitzen in genau die entgegengesetzte Richtung flatterten als die Segel sich blähten! Auch hier musste Prof. Scheurich verbessernd eingreifen - und er richtete alle Wimpel in die richtige Richtung - bis auf einen! Sicherlich ist dieser Schönheitsfehler noch nicht sehr vielen Besuchern des Kasinos ins Auge gefallen. Wenn man von ihm weiß, steht man allerdings immer wieder erheitert vor dem Bild.

Aber auch das andere Gemälde an der Stirnseite des großen Saales wurde mit einem herben Schönheitsfehler geliefert: Das abgebildete Pferd lief im sogenannten „Kamelgang", im „Passgang". Auch hier griff Professor Scheurich korrigierend ein, denn dieser Fehler war äußerst irritierend!

Lakonischer Kommentar von Professor Scheurich, als er von Toni Gaßmann auf diese Kunstfehler hin angesprochen wurde, war nur: „Man kann ja seine Augen schließlich nicht überall gleichzeitig haben!"

168 Das bewusste Wandgemälde einst ...

169 ... und jetzt. Die nach links auswehende brandenburgische Fahne am Schiffsheck ist deutlich zu sehen. Auch die kleine weiße Fahne an der Mastspitze müsste nach rechts zeigen.

812 So grüßt die Mühle noch heute alle die, die in Heidmühle einfahren.

Unter Leitung des Generalarztes Dr. Hildebrandt fand am 20. und 21. April 1988 die Sanitätsübung „Blauer Äskulap" in Jever statt. Geübt wurde erneut die Erstversorgung von Verwundeten oder Verletzten im Kathastrophenfall sowie die sofortige Verlegung Transportfähiger in weiter enfernte Krankenhäuser durch speziell dafür umgerüstete C-160 „Transall" Transportflugzeuge. Die Bürgermeister der angrenzenden Gemeinden besichtigten die Übung und ließen sich in den Verwundetentransport einweisen.

Am 26. April 1988 verabschiedete sich der Bundesminister der Verteidigung Dr. Manfred Wörner auf dem Fliegerhorst Upjever von „seiner" Luftwaffe, da er als erster deutscher Generalsekretär der NATO nach Brüssel ging. Blauer Himmel und strahlender Sonnenschein begleiteten den letzten Truppenbesuch des Ministers. „Dass Friesen vieles können, habe ich ja gewusst, aber dass sie auch das Wetter dirigieren können, hätte ich nicht gedacht," stellte der Minister fest. Gleichzeitig mit diesem Abschiedsappell fand eine große Feier unter Beteiligung der Öffentlichkeit statt, da dem Geschwader der Namenszusatz „Friesland" vergeben wurde. Der Antrag zu dieser Maßnahme wurde Monate vorher vom Landrat Bernd Theilen gestellt. Mit der nun offiziellen Bezeichnung Jagdbombergeschwader 38 „Friesland" sollte die enge Verbundenheit des Verbandes mit der Region zum Ausdruck gebracht werden.

813 Minister Wörner beim Abschreiten der Front der angetretenen Soldaten ...

814 Der Minster bei seiner Ansprache

815 Die Zusatzbezeichnung Friesland wurde soeben offiziell verliehen.

Der Verteidigungsminister nannte es eine Auszeichnung und Ehre, dass der Landkreis dem Geschwader seinen Namen angeboten habe. In seiner Ansprache stellte er sich ausdrücklich vor die Besatzungen der fliegenden Verbände, die den Tiefflug üben müssten. „Sie fliegen verantwortungsbewusst und diszipliniert. Sie haben nicht Diffamierung, sondern Anerkennung und Dank verdient", betonte er. Unter den hohen Gästen befand sich auch General Eimler, der Vorsitzende des Militärausschusses der NATO. Alle Waffensysteme der Luftwaffe waren vertreten und die Öffentlichkeit war eingeladen. Den Überflug der Kampfflugzeugformation von „Tornado", F-4 F „Phantom" und „Alpha-Jet" führt Major Würz.

Kleine Beobachtung am Rande der Veranstaltung: *„Vor Beginn der Verabschiedung von Minister Dr. Wörner demonstrierte die ‚Friedensinitiative Jever' vor dem Kasernentor. Gewaltlos und naiv forderte sie: ‚Keine Modernisierung der Waffensysteme, sondern Abrüstung! Upjever atomwaffenfrei'. Als die letzten zivilen Besucher die Hauptwache passiert hatten, rollten die ‚Friedensfreunde' ihr Transparent ein, begaben sich zur Wache, wo man ihnen das Transparent freundlich zur Verwahrung abnahm, und hielten den nächsten VW-Bully an, um sich ja nicht das Abschiedszeremoniell und die Flugvorführungen entgehen zu lassen. Kommentar überflüssig!*[155]"

816 Ein Abschiedsgeschenk der Luftwaffe für Minister Wörner

[155] Jägerblatt 2/1988

946 Der Inspekteur der Luftwaffe mit dem Attache vor dem Kasino...

947...eine Teilnehmergruppe beim ostfriesischen Nationalsport.

Grundlage dieser Entscheidung war die übergeordnete Entscheidung, bis zum Jahre 2013 das Waffensystem „Tornado" von derzeit noch rund 300 Flugzeugen auf eine Flotte von 85 Flugzeugen zu reduzieren. Dazu sei es notwendig gewesen, neben der bereits beschlossenen Außerdienststellung des Jagdbombergeschwaders 34 „Allgäu" in Memmingen und des Marinefliegergeschwaders 1 in Schleswig-Jagel noch zwei weitere Geschwader-äquivalente aufzulösen.

Während sich in der Folgezeit Politiker fast aller Parteien darum bemühten, dass der Fliegerhorst Jever nicht geschlossen wird und auf die negativen Folgen für die Arbeitsplätze der Region hinwiesen, meldete sich auch die „Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren e.V." wieder einmal zu Wort. Am 12. April 2003 erschien in der „Nordwest-Zeitung" ein Artikel mit der Überschrift: „Schutzgemeinschaft will die Jets stoppen – Kritik an den Politikern". In den folgenden Tagen kam es dann in verschiedenen Zeitungen zu verbalen Auseinandersetzungen. Am 28. April 2003 demonstrierten über tausend Menschen vor der Hauptwache des Fliegerhorstes für seinen Erhalt. Am 10. Mai 2003

948 Mit einem abendlichen Fackelzug vor dem Rathaus in Jever bekundeten Hunderte von Bürgern ihre Solidarität mit dem Geschwader und dem Flugplatz.

waren in verschiedenen Zeitungen der Region Vordrucke zu einer Unterschriftenaktion für den Fliegerhorst abgedruckt. Innerhalb weniger Tage kamen 3.300 Unterschriften zusammen, die an den Bundesverteidigungsminister geschickt wurden. Am 17. Mai versammelten sich rund 800 Menschen in Jever und Schortens zu Mahnwachen.

Alle Aktionen halfen nichts, am 20. Mai 2003 verkündete der Staatssekretär im Bundesverteidigungsministerium Walter Kolbow den nach Berlin gereisten Repräsentanten der Landkreise Friesland und Wittmund, dass

949 Andere versammelten sich vor der Hauptwache des Fliegerhorstes, ...

950 ... um ihrem Unmut über die drohende Entscheidung Luft zu machen.

das Bundesverteidigungsministerium beschlossen habe, das Jagdbombergeschwader 38 „Friesland" bis Ende 2005 aufzulösen. Die von der Auflösung eigentlich am meisten betroffenen Soldaten und anderen Angehörigen des Geschwaders haben bei Dienstende von dieser Entscheidung durch Medienvertreter erfahren, die sie beim Verlassen des Fliegerhorstbereiches zu ihren Gefühlen und Meinungen interviewen wollten.

Am 21. Mai 2003 verkündeten dann der Bundesminister der Verteidigung Peter Struck vor der Bundespressekonferenz, dass das Bundesministerium nach langen Überlegungen beschlossen habe, das Marinefliegergeschwader 2 Eggebek und das Jagdbombergeschwader 38 „Friesland" aufzulösen.

Geschwader feiert im Juli

20-jähriges Bestehen des JaboG 38 „F“

Argumente sprechen für Existenz der Standorte

Neujahrsempfang beim JaboG 38 – Im Juli 20-jähriges Bestehen

Vorteile Upjevers betont

Auch Ministerpräsident Wulff hilft Strauß, Fliegerhorst nicht zu schließen

Schutzgemeinschaft will die Jets stoppen

FLIEGERHORST Kritik an den Politikern

Man sollte den Flugbetrieb einstellen. Das fordert die Schutzgemeinschaft.

JEVER/MEN – Die Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren aus Schortens wirft den Politikern der Region vor, bei ihrem Einsatz für den Fliegerhorst Upjever nur als Interessenvertreter der Bundeswehrangehörigen zu handeln. „Die Sorgen und Nöte großer Teile der Zivilbevölkerung im Hinblick auf oft gesundheitsschädigenden Fluglärm und drohende Absturzgefahren spielen für sie keine Rolle“, heißt es in einer Stellungnahme des Vorsitzenden Reinhold Rensch.

Er wirft den Politikern vor, sich nicht für die „hier lebende Zivilbevölkerung“ einzusetzen und nicht an die Menschen in Schortens zu denken, die den Lärm und die Absturzgefahren schon seit 40 Jahren ertragen müssen. Die Flugplatzbefürworter handeln nach Renschs Ansicht „völlig verantwortungslos“.

Die Schutzgemeinschaft kann auch den „ewigen Hinweis“ auf den Wirtschaftsfaktor Bundeswehr nicht nachvollziehen. Die leeren Geschäfte sprächen eine andere Sprache.

Die Landrätin Karin Evers-Meyer und die Herren in ihrem Gefolge hätten in Berlin nicht die Meinung der Mitglieder der Schutzgemeinschaft vertreten. Rensch fordert deshalb die Einstellung des Flugbetriebes in Upjever. Denn viele Menschen wären froh, „wenn die Fliegerei hier ein Ende hätte“.

Lärmender Rundumschlag

VON GERD ABELDT

Der politische Lärm um die Zukunft des Fliegerhorstes Upjever hat die „Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren“ wachgerüttelt. Sie fordert die Einstellung des Flugbetriebes. Wohl wissend, dass die Akzeptanz der Bundeswehr im Jeverland zu den großen Pfunden in der Argumentation der politischen Vertreter Frieslands für den Erhalt des Fliegerhorstes Upjever gehört.

Das weiß Reinhold Rensch, 1. Vorsitzender der Schortenser Gemeinschaft, die schon vor Jahren aufgehört hat, eine nennenswerte politische Kraft in Schortens zu sein. Das hinderte Rensch nicht, am Wochenende einen „verbalen Torpedo“ abzuschießen. Sein Ziel: Er will den Fliegerhorst Upjever versenken.

In einer sechsseitigen Erklärung attackiert er Friesland, Landrätin Karin Evers-Meyer und die anderen Politiker, die sich für den Erhalt des Fliegerhorstes mit seinen über 2000 Arbeitsplätzen stark machen. „Sie denken nicht an die Menschen in Schortens, die den Lärm und die Absturzgefahren schon seit 40 Jahren ertragen müssen“, klagt Rensch und wirft den Politikern „menschenverachtende Verantwortungslosigkeit“ vor. Die „Volksvertreter“ sollten lieber nach Alternativen zum Flugbetrieb suchen, als sich für ihn stark zu machen.

Militärjets sind laut, stören manchmal den Betrieb von Schulen und nerven beim Sonnenbad im Garten. Das wird auch von keinem Militär bestritten.

Die Akzeptanz des „Tornado“-Geschwaders in Friesland beruht auch auf wechselseitigem Verständnis, das sich in freiwilligen Mittagspausen im Flugbetrieb, im so genannten „Fingerhut-Erlass“ oder in dem Umfliegen sensibler Einrichtungen niederschlägt.

Dazu passen keine an Beleidigung grenzenden Rundumschläge gegen Soldaten und Politiker, die sich Sorgen machen um die Zukunft der Region. Möglicherweise haben Rensch und seine (wenigen) Mitstreiter deshalb so an Bedeutung verloren.

Forderung selbstherrlich

FLUGBETRIEB Schmitz antwortet Rensch

SCHORTENS/UPJEVER/MM – Als „selbstherrlich und überzogen“ bewertet der Schortenser Gemeindedirektor Wolfgang Schmitz die Forderung des Vorsitzenden der Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren, Reinhold Rensch, den Flugbetrieb in Upjever sofort einzustellen.

Wolfgang Schmitz verwahrt sich in seinem Schreiben an Rensch zudem gegen den Vorwurf, beim Treffen mit dem Verteidigungsminister Dr. Peter Struck nicht die Meinung der Mitglieder der Schutzgemeinschaft vertreten zu haben. „Ich frage mich – nicht nur heute–, mit welcher Legitimation und für welch starke Schutzgemeinschaft sie sprechen. Sie haben vor Jahren auf meine öffentlich gestellte Frage nach der Größe ihrer Schutzgemeinschaft ausweichend geantwortet und auf den Minderheitenschutz verwiesen, so Schmitz.

Rensch solle Verständnis dafür haben, „dass wir wegen einer Minderheit unseren Flugplatz nicht in Frage stellen wollen“. „Sie geben in Ihrem Ansinnen zu weit, wenn sie so tun, als wenn eine große Gemeinschaft vor der Bundeswehr geschützt werden müsse. Sie haben ihr Feindbild, das nicht unseres ist.“

Rensch sollte, so Schmitz weiter, der Öffentlichkeit einmal darlegen, für wen und mit wessen Unterstützung er so negativ an der Entwicklung der Gemeinde arbeitet.

„Gegner werden sofort mundtot gemacht“

FLUGBETRIEB Rensch: Kritik des Gemeindedirektors „lächerlich und zu kurz gedacht“

Wulff: Lebensader erhalten

Ministerpräsident für zwei Geschwader

Liberale: Unannehmbares gefährliches Spiel

Gemeinderäte Schmitz und FDP gegen Schutzgemeinschaft-Forderung

Landrätin: Es reicht!

Ein Button für die Flieger

Jever wirbt für Fortbestand des Flugplatzes Upjever

Eine machtvolle Demonstration

Mehr als tausend Menschen bekundeten vor dem Fliegerhorst ihre Solidarität

Fackeln für die Flieger

Mehr als 800 Demonstranten bei Mahnwachen für das JaboG 38 „Friesland“

Aus für Geschwader Upjever

Stadtoberste Kollmer überbringt in Berlin die schlechte Nachricht / 2005 soll Schluss sein

Tiefe Enttäuschung, ohnmächtige Wut

Entsetzen, Enttäuschung und Wut

JABOG-SCHLIESSUNG Reaktionen von Militär, Personalrat und einigen Politikern

„Der Standort bleibt erhalten“

JABOG-AUFLÖSUNG Oberst Jürgen Meyer informiert mit einem Geschwaderappell

Die letzten Jahre nichts bewegt

Zum Bericht: Geschwader-auflösung begrüßt

Mit dem Zitat „Freiheit ist das Recht, anderen Leuten zu sagen, was sie nicht hören wollen“ leitete laut Wochenblatt-Bericht vom 13. Juni der Vorsitzende der Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägerlärm (SgD), Reinhold Rensch, eine Pressekonferenz zum Thema „Auflösung des Jagdbombergeschwaders 38 „F“ ein. Dass er, seine Schutzgemeinschaft, wir alle, dieses Recht haben und stolz darauf sein dürfen, in einem Land zu leben, wo wir unsere eigene Meinung in vielfältiger Form zum Ausdruck bringen dürfen, ist nicht auch zuletzt ein Beitrag, für den die Bundesweihr gemeinsam im Bündnis mit anderen Staaten eintritt. Das tut sie in vielfältiger Form mit vielerlei Aufträgen. Und das ist u. U. verbunden mit Lautstärke, nämlich dem Fluglärm. Alle wollen gerne die Vorteile genießen, jedoch möchten viele einen eventuellen Nachteil nicht vor der Haustür liegen haben, also gründet man eine Schutzgemeinschaft, um zu versuchen diesen Nachteil zu beseitigen, so auch die SgD. Nach meiner Rechnung müssten eigentlich alle Mitglieder der Lärmschutzgemeinschaft mittlerweile ein Alter von über 60 Jahren haben, denn bereits 1961 sind die ersten Düsenjets in Jever stationiert gewesen. In den Jahren danach ist weitaus mehr Fluglärm verursacht worden als heute. Diese Generation kann ich auch verstehen, ihnen ist der Lärm „vorgesetzt“ worden. Jeder, der erst später sein Häuschen im Lärmbereich erworben oder gebaut hat, und dieses mit zum großen Teil nicht unerheblichen Zuschüssen für den Lärmschutz, muss sich die Frage gefallen lassen, ob das alles so richtig ist, was er jetzt macht. Es wurde bestimmt keiner gezwungen, sich dort niederzulassen, dieses Schicksal lag in eigenen Händen.

Es ist sehr einfach, sich jetzt schön aus dem Schattendasein nach vorne zu drängeln und in diesem Zeitungsartikel den Eindruck zu erwecken, die aus 45 Familien bestehende Lärmschutzgemeinschaft hätte einen großen Anteil daran, dass das JaboG 38 jetzt aufgelöst wird. Steigen sie runter von Ihrem hohen Ross, Herr Rensch. Von Ihrer Lärmschutzgemeinschaft hat man in den letzten Jahren nicht gehört bzw. bemerkt, dass Sie etwas bewegt hätten.

Ich hoffe nur, dass alle Mitglieder der Lärmschutzgemeinschaft mit ihrem Namen auch dahinter stehen, wenn doch eines Tages (entgegen ihrer Meinung) sehr viel mehr Arbeitnehmer auf Grund der Schließung arbeitslos werden sollten. Werden sie alle den Mut haben, sich diesen Leuten gegenüberzustellen und freudestrahlend zuzugeben: Ja, auch wir waren für die Schließung? Haben sich die Mitglieder der Schutzgemeinschaft überlegt, dass auch sie, ihre Kinder, ihre Freunde und Verwandten, zu der Gruppe gehören könnten, die hier keinen Job mehr haben und dann auch keinen mehr finden werden? Wer soll die von Herrn Rensch angepriesenen höheren Grundstückswerte denn noch bezahlen, zumal der Immobilienbereich dann erst recht brach liegen wird, denn ein Überangebot an Häusern der von der Versetzung betroffenen Soldaten und zivilen Arbeitnehmer (und das sind nicht wenige) treibt die Preise bestimmt nicht nach oben.

Norbert Jürgensen
Wiefels

Geschwader-Auflösung begrüßt

Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägerfahren froh über Entwicklung

Ins Abseits gestellt

JABOG-ABZUG Schmitz zu SgD-Äußerungen

SCHORTENS/FR – „Der Vorstand der Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren (SgD) macht deutlich, dass sie andere Interessen verfolgt, als es in ihrer Satzung steht“, bezog Schortens' Gemeindedirektor Wolfgang Schmitz Stellung zu Äußerungen der SgD-Führung, über die die WZ gestern berichtete.

Eine völlige Standortschließung werde gefordert, Widerstand gegen jeden weiteren Flugbetrieb angekündigt.

„Nach der Vereinssatzung will oder soll die Gemeinschaft den durch Strahlflugzeuge entstehenden unzumutbaren, gesundheitsschädigenden Lärm sowie alle für Gesundheit und Leben bestehenden direkten und indirekten Gefahren durch geeignete Maßnahmen beseitigen“, schreibt Schmitz.

Der Vorstand schieße seit langem über seine Satzungsziele hinaus. Er nehme bewusst in Kauf, der Region einen Bärendienst zu erweisen.

Mit vielen Briefen erwecke die Gemeinschaft den Eindruck, dass Schortens gegen diesen Flugplatz sei. Bei 45 Mitgliedern müsse man die Familien mitzählen, um 150 Personen darzustellen.

Völlig ins Abseits stelle sich die SgD mit dem angekündigten erbitterten Widerstand gegen jeden weiteren zivilen oder militärischen Flugbetrieb und verlasse auch hier ihre Satzungsgrundlage vollständig.

Außerdem sollte die SgD den Gemeindevertretern keine Verletzung ihrer Fürsorgepflicht vorwerfen. „Wir haben die Belange der gesamten Bevölkerung zu vertreten“, betont der Hauptverwaltungsbeamte.

„Auftrag bis Mitte 2005“

Auflösung beginnt schon 2004 / Luftwaffeninspekteur Back beim Geschwader

Rensch: „Man hätte uns am liebsten eingesperrt“

FLIEGERHORST Schutzgemeinschaft wirft Politikern Einseitigkeit vor – Kritik an Halbmast-Aktion

Die Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren freut sich über die angekündigte Geschwader-Auflösung. Trotzdem will sich die Initiative nicht auflösen.

FRIESLAND/IS – Die Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren (SgD) macht aus ihrer Freude über die angekündigte Auflösung des Jagdbombergeschwaders 38 „Friesland“ keinen Hehl: „Wir haben uns immer für die Beseitigung eingesetzt – jetzt ist es endlich soweit“, so Reinhold Rensch in einer Pressekonferenz, in der er als SgD-Vorsitzender und die Vorstandsmitglieder Peter Sobolewski, Jens Ohmstede, Annegret Rensch und Heino Eden zur Auflösung Stellung nahmen.

„Wir sind wie Bürger zweiter Klasse behandelt worden“, ärgert sich Reinhold Rensch und geht vor allem mit Schortens' Gemeindedirektor und drei Bürgermeistern hart ins Gericht. „Schmitz und Lahl hätten uns am liebsten eingesperrt.“ Die SgD wirft dem Verwaltungschef und dem Bürgermeister vor, „sich einseitig für die Bundeswehr“ eingesetzt zu haben. Dabei, so Rensch, hätten beide „auch anderen Bürgern gegenüber eine Fürsorgepflicht“.

Dass, wie von Landrätin Karin Evers-Meyer in einer Rede behauptet, die „ganze Region“ hinter dem Fliegerhorst stehe, bekomme angesichts der tatsächlichen Zahlen einen „schalen Beigeschmack“, so der SgD-Vorsitzende. Rensch rechnete vor, dass an der Demonstration in Upjever am 28. April gerade mal ein Prozent der friesländischen Bevölkerung teilgenommen hat. Die Halbmast-Aktion nach der Bekanntgabe der Schließung bezeichnete Rensch als geschmacklos: „Wie ist da die Relation zu in Kabul getöteten Soldaten?“

Auch das Argument vom „Wirtschaftsfaktor Bundeswehr“ lassen die Fliegerhorstgegner nicht gelten. „Die Bundeswehr kann in Sachen Arbeitsplätze doch nicht die einzige Alternative sein“, so Annegret Rensch. Die Initiative spricht sich sogar für eine völlige Schließung des Standortes aus. Denn, so Reinhold Rensch: „Dann sind Geist und Phantasie der Politiker endlich mal wieder gefragt, um Arbeitsplätze zu schaffen, die nicht auf Kosten der Gesundheit eingerichtet sind.“

Dass die Grundstückspreise für Immobilien fallen werden, hält Peter Sobolewski für ein Ammenmärchen: „Grundstücke und Häuser sind wieder einen realistischen Preis wert.“ „Man soll mir mal eine Gegend zeigen, wo die Preise für Grundstücke steigen, je lauter es ist,“ meint auch Reinhold Rensch.

Trotz der angekündigten Auflösung der Geschwaders will sich die Gemeinschaft nicht auflösen. Für den Fall, dass es in Upjever weiterhin zivilen oder militärischen Flugbetrieb geben sollte, kündigte die SgD weiteres „erbitterten Widerstand“ an. Denn, so Reinhold Rensch im Hinblick auf die „Eurofighter-Einführung“: „Wer weiß, was noch kommt!“

Beim Dreisatz nicht aufgepasst

Zum Artikel: Geschwader-Auflösung begrüßt

Glaubt Herr Rensch wirklich, dass die Schließung des Geschwaders so wenig Leute aus der Region interessiert? Scheinbar hat der Herr Lehrer beim klassischen Dreisatz nicht aufgepasst. Wenn 1000 Mitbürger nur ein Prozent beziehungsweise 0,4 Prozent darstellen, wieviel mögen dann wohl 45 sein? (von denen sich nur fünf auf die Pressekonferenz trauen).

Von mir aus kann er auch mit angenommen 150 Personen rechnen, dann möge er aber bitte auch die Anzahl der Demo-Teilnehmer hochrechnen.

Heiko Schmidt
Jever

Tausche Flugplatz gegen Schrottplatz

Betr.: Struck-Besuch in Upjever

„Tausche Flugplatz gegen Schrottplatz“ – nichts anderes steckt hinter dem Wort „Ausphasung“. Ich bin immer wieder überrascht, mit welchen Worthülsen Politiker schlechte Entscheidungen positiv verkaufen wollen und der Bevölkerung Sand in die Augen streuen.

Den Arbeitsprozess der „Ausphasung“ nannte man zu meiner aktiven Dienstzeit „Kannibalisation“. Das war die klare englische Definition für das Ausschlachten von brauchbaren Ersatzteilen, damit die restlichen Flugzeuge noch fliegen können. Massenhafte Demontage, eingebunden in dem Modewort „Recycling“, wird auf einem Schrottplatz gemacht und nicht auf einem intakten Flugplatz.

So leben wir weiter im Armenhaus der Republik und freuen uns über 60 Arbeitsplätze in der Hoffnung „Der Spatz in der Hand ist besser als die Taube auf dem Dach“.

Erhard Stegemann
Jever

Minister Struck: „Ich helfe“

Tropfen auf den heißen Stein, aber immerhin: Tornado-Verwertung kommt nach Upjever

Objektschutzbataillon wird auf dem Fliegerhorst zusammengeführt. Kommunalvertreter sind einigermaßen zufrieden.

JEVER, WZ/– „Ich bin von einer Zeitung aufgefordert worden zu helfen“, begann Bundesverteidigungsminister Peter Struck gestern seine Pressekonferenz auf dem Fliegerhorst Upjever, hielt die aktuelle Ausgabe des Jeverschen Wochenblatts hoch und erklärte: „Ich helfe.“

Es war nicht der große Wurf, den er anschließend ankündigte, aber immerhin: Struck gab bekannt, er habe am Tag zuvor entschieden, dass die Verwertung der in Zukunft auszurangierenden Tornados in Upjever erfolgen soll. 30 bis 60 Arbeitsplätze sollen dadurch auf dem Flugplatz gerettet werden. Außerdem, so die Ankündigung des Ministers, werde der Stab des Objektschutzbataillons der Luftwaffe und voraussichtlich auch die 3. Staffel, die zuvor in Wangerland stationiert war, von Wittmund nach Jever umziehen.

Der Politiker war am Morgen mit dem Hubschrauber in Upjever angekommen und hatte ein 45-minütiges Gespräch mit der Geschwaderführung und dem Personalrat geführt, anschließend hatte er 50 Minuten mit Vertretern des Landkreises, der Gemeinde Schortens und der Stadt Jever zusammengesessen. Danach trat er fünf Minuten lang vor die Presse.

Er habe, so Struck „eine für den Standort schmerzliche Entscheidung zu treffen gehabt“, aber es habe dazu keine Alternative gegeben. Absolut überzeugende militärische Gründe hätten dafür gesprochen, das Geschwader aufzulösen: Jetzt gehe es darum, „das Bestmögliche für den Standort daraus zu machen“. Dabei wolle er helfen.

Struck sagte, er sei den örtlich Verantwortlichen beim Geschwader und aus der Politik dankbar für viele Vorschläge zur Nutzung des Fliegerhorstes. Diese würden nun geprüft. „Nach vorne zu schauen, ist jetzt der richtige Weg“, so Struck, um die Probleme nach der Schließung so gering wie möglich zu halten. Man werde Chancen der Nachnutzung prüfen, sagte Struck, machte aber deutlich: „Was hier zusätzlich herkommt, müsste woanders abgezogen werden.“

Augen zu und durch – Struck bei den Friesländern, denen seine Ministerentscheidung arge Probleme bereitet. Mit den Worten „Ich helfe“ bezog sich Struck auf den Wochenblatt-Appell, als er gestern in Upjever vor die Presse trat. BILD: SCHMIDT

Der Minister lobte die „Arbeitsgruppe Zukunft“ des Geschwaders, die Möglichkeiten erarbeitet habe, für den Standort Aufgaben zu erhalten und neue zu schaffen, um die Folgen der notwendigen Ministerentscheidung zu mildern. Bis 2008 sei der Platz auf jeden Fall fliegerisch nutzbar. „Hier ist am 20. Mai 2003 nicht das Fallbeil gefallen“, sagte Struck. Nach dem Gespräch zeigten sich die Kommunalvertreter einigermaßen zufrieden. Die Entscheidung, die Tornado-Verwertung nach Upjever zu geben, begrüßten sie einhellig. Struck habe außerdem versprochen, sich um die Belange der Region, besonders den Jade-Weser-Port, die Interessen der Chemie-Industrie und die Küstenautobahn, zu kümmern. Mehr auf Seite 3.

Am 22. Mai 2003 wurde das Geschwader im Rahmen eines Geschwaderappells vom Kommodore offiziell über den Entschluss des Ministers informiert. Er war zwei Tage zuvor ebenso wie alle anderen Angehörigen des Geschwaders von den Anfragen der Medien zu Ankündigung von Staatssekretär Kolbow völlig überrascht worden, eine offizielle Information auf dienstlichen Wegen lag erst sehr viel später vor.

Am 10. Juni 2003 wurde eine lange geplante Baumaßnahme Wirklichkeit, das neue Wirtschaftsgebäude konnte endlich den Nutzern und der Truppe übergeben werden.

953 Das neue Wirtschaftsgebäude ...

954 ... mit den Speisesälen für Mannschaften und Unteroffiziere.

Natürlich meldete sich auch die „Schutzgemeinschaft gegen Düsenjägergefahren e.V." nach der Entscheidung wieder zu Wort. Mitte Juni füllten sich die Seiten der regionalen Zeitungen wieder mit Rede und Gegenrede, nachdem die Schutzgemeinschaft am 12. Juni 2003 zu einer Pressekonferenz geladen hatte, in der sie ihre Freude über die Entwicklung kund tat.

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge begingen die Angehörigen und Freunde des Jagdbombergeschwaders 38 „Friesland" am 04. Juli 2003 das 20-jährige Bestehen des Verbandes. Das lachende Auge blickte mit Stolz zurück auf die 20-jährige Geschichte des Verbandes, der DAS „Tornado"-Ausbildungsgeschwader der Bundeswehr ist. In diesen 20 Jahren hatten alle „Tornado"-Besatzungen der Luftwaffe und der Marine die Ausbildung des Geschwaders durchlaufen. Das waren bis zum Zeitpunkt des Geschwaderjubiläums immerhin 3.445 Soldaten. Und nicht nur deutsche Besatzungen waren hier ausgebildet worden. In der Anfangsphase der Einführung des Panavia „Tornado" waren auch italienische Besatzungen hier auf das neue Waffensystem eingewiesen worden.

Am 19. August 2003 besuchte der Bundesminister der Verteidigung, Dr. Peter Struck, den Fliegerhorst Upjever. Schwerpunkt der folgenden Gespräche mit dem Kommodore, dem Personalrat, Vertretern des Landkreises, der Gemeinde Schortens und der Stadt Jever war natürlich die angekündigte Auflösung des Jagdbombergeschwaders 38 „Friesland".

984

985

„Petrus muss wohl ein Jeveraner sein. Wochenlang hatten wir den strahlendsten Sonnenschein – dann kam Minister Struck und der Himmel über Friesland verdunkelte sich und es regnete in Strömen" war der Kommentar eines Teilnehmers am Ministerbesuch. Der Minister war gegen 09:30 Uhr mit dem Hubschrauber gelandet, zwischen 11:20 und 13:00 Uhr fielen 38 Liter Regen pro Quadratmeter, davon allein 30 Liter in einer

986 Hochwasser in Halle D...

987... und auf dem Vorfeld der Werfthalle.

Stunde. Soviel Wasser konnten die Entwässerungsanlagen nicht fassen, binnen kurzem bildete sich zwischen Halle 5 und Halle D ein Teich, der die Halle D noch knöcheltief überflutete.

Am 19. November 2003 endete die Amtszeit des Kommodore Jagdbombergeschwader 38 „Friesland" Oberst Jürgen Meyer. Als Nachfolger übernahm Oberst Axel Pohlmann am 21. November 2003 die Dienstgeschäfte. Er kehrte damit nach seiner Dienstzeit als Staffelkapitän der 2. (ECR) Staffel 1989 – 1991 wieder auf den Fliegerhorst Upjever zurück, um die Auflösung des Verbandes zu leiten.

„Mit der Übernahme der Verantwortung für diesen Verband betrachte ich die vor uns liegende, kurze Zeitspanne bis zur Schließung dieses Verbandes als Herausforderung, in der die für mich wichtigste Aufgabe darin besteht, parallel zur Aufrechterhaltung des auf hohem Niveau befindlichen Ausbildungsauftrages des Geschwaders eine sozialverträgliche und jedem Einzelnen gerecht werdende Personalpolitik zu betreiben. Gleichzeitig gilt es, die überaus erfolgreiche und auf die herausragende Initiative aller bisherigen Verbandsangehörigen

beruhende, seit Bestehen dieses Verbandes begründete Tradition würdevoll an eine, auf den Fortbestand der vorhandenen Werte ausgerichtete Traditionsgemeinschaft zu übertragen die noch gegründet werden soll.[163]"

988 Der Kommandeur der 4. Luftwaffendivision, Generalmajor Viereck, bei seiner Ansprache anläßlich der Geschwader-übergabe.

989 (v. li.) Der neue Kommodore, Oberst Axel Pohlmann, Generalmajor Viereck, der alte Kommodore, Oberst Jürgen Meyer.

Die Zeit seit der Bekanntgabe der Entscheidung zur Auflösung war für den Verband bestimmt durch die Eckpunkte: Fortsetzung der fliegerischen Ausbildung von „Tornado"-Besatzungen, Vorbereitung und Herbeiführung von Personalentscheidungen für die Zeit nach der Auflösung, erste vorbereitende Maßnahmen zur Materialabgabe. Dies alles bei Erfüllung zusätzlicher Aufträge wie: Personalgestellung für internationale Auslandseinsätze und Gestellung von Wachpersonal für amerikanische Einrichtungen auf dem Boden der Bundesrepublik Deutschland.

Seit der Entscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung, das Jagdbombergeschwader 38 „Friesland" aufzulösen, sind bis zum Abschluß der Arbeiten an diesem Buch elf Monate ins Land gegangen. Die nach der Verkündung der Entscheidung noch heftigen Proteste sind verstummt. Wenn heute noch in den Medien über das Thema berichtet wird, dann wird eigentlich nur noch nachgefragt, wie die Auswirkungen auf die Region abgemildert werden können und ob genug Ersatzarbeitsplätze in der Region für die Zivilbeschäftigten des Geschwaders gefunden werden können. Über das Schicksal der von der Schließung betroffenen Soldaten und

[163] Friesland Chronicle Ausgabe 41, Januar 2004; Seite 4f

ihrer Familien wird öffentlich und in den Medien fast überhaupt nicht nachgedacht. Übersehen wird dabei, dass viele besonders der älteren Unteroffiziere Söhne der Region sind. Für die wenigsten stehen entsprechende Dienstposten in der Nähe zur Verfügung. Also heißt es für sie: Entweder mit Familie umziehen, alle verlassen das vertraute Umfeld, in dem sie zum Teil seit Geburt verwurzelt sind, oder die Familie bleibt am alten Wohnort und (meist) der Vater kommt nur am Wochenende nach Hause, und dies teilweise noch über Jahre. Diese Wahlmöglichkeiten für die Zukunftsgestaltung werden einfach verschwiegen. Ich habe das Gefühl, hier stecken oft die Gedanken dahinter: „Gut dass ich davon nicht betroffen bin" und: „Die haben ja gewusst, was auf sie zukommt, als sie sich für den Soldatenberuf entschieden haben".

Über die Zukunftsaussichten für den Standort Jever wurde in der Ausgabe April 2004 von „Y. – Magazin der Bundeswehr" unter der Überschrift „Endstation Jever[164]" berichtet. Zusammgefasst kann man sagen, dass vom Geschwader durch die Neuaufstellung einer „Fliegerhorststaffel" und eines Moduls „Hochwertteilegewinnung" etwa 250 neu entstehende Dienstposten übrig bleiben werden.

990 Beim Staffelaustausch mit der griechischen 111 „Combat Wing" in Nea Anchialos im Juli 1998 hatten Besatzungsmitglieder der deutschen „Tornado" Gelegenheit, in der griechischen F-16 mitzufliegen. Im Friesland Chronicle[165] fand sich unter der Überschrift „Mehr Schub als Gewichtskraft – und die Folgen" diese Zeichnung.

Eigentlich schon nach Redaktionsschluss gingen einige Bilder beim Verfasser ein, die den Lesern dennoch nicht vorenthalten werden sollen:

[164] Y. Magazin der Bundeswehr Ausgabe April 2004; Seiten 38 - 40
[165] Friesland Chronicle Ausgabe 20, Oktober 1998; Seite 39

990 a-c Die Bilder wurden beim Absturz des „Starfighters“ am 29. September 1965 aufgenommen. Es ist gut zu erkennen, wie knapp Schortens einer Katastrophe entgangen war.