

Geheimaktion Flugplatz

Die Errichtung des Diepholzer Fliegerhorstes (1934–1936)

Nr. 1/2026

Am 21. März 1936

feierte die Stadt Diepholz nach einem Jahr Bauzeit die Eröffnung des so genannten „Fliegerhorstes“ auf der Masch.

VON FRANK WIGGERMANN

Unter dem Titel „Vom NS-Fliegerhorst zum Standort der Bundeswehr. Militär und Gesellschaft in Diepholz (1936–2026)“ wird in Kürze im Schröderschen Buchverlag eine Geschichte des Fliegerhorstes Diepholz erscheinen. In ihr wird aber auch eindrucksvoll die Entwicklung einer niedersächsischen Kleinstadt und ihrer Bewohner im Zeitraum von 1936 bis 2026 beschrieben. Anlässlich der Veröffentlichung dieser umfangreichen Arbeit werden in loser Folge einige Artikel als Heimatblatt des Landkreises Diepholz erscheinen.

Am Anfang war Bürgermeister Gustav Brüning (1882–1969). Er nahm 1934, viele Monate vor der Rückkehr des Saarlands ins Reich (Januar 1935) und der Wiedereinführung der Allgemeinen Wehrpflicht (März 1935), die Remilitarisierung Deutschlands wahr. Während der Bau der ersten Reichsautobahnabschnitte anlie, denen eine große militärstrategische Bedeutung beigemessen wurde, meldete sich das Stadtoberhaupt vertraulich beim Generalkommando Münster in Westfalen. In Deutschland entstehe „neues Leben“, so der Bürgermeister, an vielen Orten würden Kasernen gebaut und Flugplätze angelegt, „auf daß wir wieder ein schlagfertiges Heer“ hätten. Der erste Vertreter der Stadt Diepholz wollte vom Tempo der Wiederaufrüstung profitieren. Nachdem die Entscheidungsträger der Weimarer Republik sogar auf dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise 1931/32 eine strenge Haushaltsdisziplin gewahrt hatten, setzte Hitler 1933 sofort auf eine unbremste Schuldenpolitik.

Die Gemeinde Diepholz zählte gegen Mitte der 1930er Jahre rund 4.000 Einwohner, war ein kleines Landstädtchen. Die natürlichen Grundlagen und die Landwirtschaft waren das Fundament der Ökonomie. Aber landwirtschaftliches Hinterland war kaum vorhanden, da Diepholz an der Westseite von Mooren und an der Südseite von Brüchen begrenzt war. Als Kreishauptort und als Sitz verschiedener Behörden konnte man Diepholz als überschaubare „Beamtenstadt“ ansprechen. Ein nicht unbedeutender Teil der Bevölkerung war bei Behörden und Körperschaften in Diepholz beschäftigt und brachte Kaufkraft für Handel, Handwerk und Gewerbe mit. Die Bauern betrieben größtenteils Viehzucht auf den grundwasserdurchtränkten natürlichen Grünlandböden von geringer Güte und waren verhältnismäßig sehr arm. Der Flecken Diepholz hatte von Natur aus keine guten Böden und keinen Wald, stattdessen Moor und Sand. Die Kaufleute und Gewerbetreibenden litten Anfang der

1930er Jahre unter der wirtschaftlichen Krise. Es häuften sich Zwangsversteigerungen und Konkurse. Die Arbeitslosigkeit griff auch in Diepholz Platz.

Wahrscheinlich hatte ein Beamter des im Entstehen begriffenen Luftfahrtministeriums in Berlin Bürgermeister Brüning in Diepholz den entscheidenden Wink gegeben: ob die Stadt Interesse an der Errichtung eines Flugplatzes in ihrer Gemarkung habe. Jedenfalls erinnert sich Brüning aus großem zeitlichem Abstand an ein konspiratives Vierteltreffen in Diepholz, das er genau datierte: auf den 14. August 1934. Acht Tage später konferierte ein Major der Reichswehr mit dem Bürgermeister in Diepholz über die Flugplatzangelegenheit. Er wollte das in Aussicht genommene Gelände sehen und ersuchte die Stadt um Mitwirkung beim Grunderwerb.

Mittlerweile setzte die nationalsozialistische Reichsregierung den Versailler Vertrag von 1919, der Luftstreitkräfte zu Lande und zu Wasser verboten hatte, praktisch außer Kraft, bei der Neuentwicklung von Flugzeugtypen hatte deren militärische Verwendung Vorrang, die Wiederbewaffnung Deutschlands war populärer Konsens: Ob nicht die Möglichkeit bestünde, so Brüning in seinem Antrag Richtung Münster, „nach der alten Niedersachsenstadt“ Diepholz Truppen zu legen? In Diepholz stünde genügend Gelände zur Errichtung von Kasernen und Wohnhäusern sowie zur Einrichtung von Exerzierplätzen zur Verfügung. Brüning machte immer wieder Werbung für das einst verschlafene Landstädtchen, einen Kreishauptort, der alles aufzuweisen habe, was zur Entwicklung einer modernen Kleinstadt gehöre: Schnellzugstation, Mittelschule (Realschule), Oberrealschule in Aufbauform mit Abitur (die Graf-Friedrich-Schule), landwirtschaftliche Schule, sämtliche Kreisbehörden, staatliches Hochbauamt, kommunale Wasserleitung und elektrische Versorgung. Manchmal rundete Brüning die Zahl der Einwohner auf 5.000 hoch.

Tatsächlich war Diepholz gut erreichbar. Es lag an der Reichsbahnhauptstrecke Hamburg–Köln (Bremen–Osnabrück), einer Ader der Wirtschaft, die im Fall Diepholz ganz überwiegend dem Durchgangsverkehr diene, es hatte als einziger Ort des Landkreises ein eigenes Wasserwerk und eine Gasanstalt, und die steuerlichen Verhältnisse waren vergleichsweise günstig. Bürger- und Biersteuer wurden in Diepholz nicht erhoben. Die elektrische Energie wurde von der Überlandzentrale bezogen.

Zehn Tage nach einer vorläufigen Absage (3. Oktober 1934) kam das Wehrkommando VI überraschend auf Brünings Angebot zurück: Er möge im Gebäude des Kommandos (Hindenburgplatz 2) in Münster vorstellig werden. Gemeinsam mit dem kommissarischen Landrat Max Spießbach (1892–1955) eilte



Begrüßung der ersten Soldaten durch Bürgermeister Brüning (Schröderscher Buchverlag)

Brüning in die Westfalenmetropole und ließ anschließend keine Zeit verstreichen. Die Stadt Diepholz stellte innerhalb weniger Tage ein Grundstück in Größe von 30–40 Morgen für Kasernenbauten und -höfe sicher, ohne dass die Reichswehr eine Verpflichtung übernommen hätte, in absehbarer Zeit einen Truppenteil nach Diepholz zu verlegen. Beharrlich bohrte Brüning eine Woche nach Einführung der Allgemeinen Wehrpflicht nach – und rief die Möglichkeit, in Diepholz eine Garnison einzurichten, in Erinnerung. Das Münsteraner Kommando wies den ungeduldigen Chef der Kleinstadt Diepholz in die Schranken: Die Auswahl von Heeresstandorten hänge von so vielen Gesichtspunkten ab, dass sich nicht übersehen lasse, ob die Wünsche des Fleckens Diepholz berücksichtigt werden könnten. Große Aussicht dazu bestehe keinesfalls, und ein persönlicher Besuch in Münster sei „zwecklos“. Bevor das Schriftstück in Diepholz einging, sprach Brüning abermals vor. Vorläufig hatte Diepholz aber kaum Chancen auf den Einzug einer Garnison.

Parallel zu den militärischen Bemühungen betrieb Bürgermeister Brüning seit August 1934 die Ansiedlung der (zivilen) Luftfahrt in Diepholz – die natürlich denselben Zielen des Reichsluftfahrtministeriums dienen und Arbeit in Diepholz schaf-

fen sollte. Von Anfang an dachte Brüning auch an die Verlegung von Fliegerabteilungen (gar eines Bataillons) nach Diepholz.

Das Ministerium für Luftfahrt beziehungsweise die Deutsche Luftfahrt- und Handels AG in Berlin beabsichtigte seit Herbst 1934, in unmittelbarer Nähe der Stadt Diepholz (in der Masch) einen Flugplatz in der Größe von 1000 mal 1000 Meter anzulegen. Das Gelände sollte die Stadt pachtweise zur Verfügung stellen. Um das Vorhaben zur Durchführung zu bringen, schickte Brüning sich an, die gesamte Grundstücksfläche direkt aufzukaufen und zum Austausch der abgegebenen bewirtschafteten Flächen das Gut „Junkernhäusern“ im Südwesten von Diepholz und westlich der Wätering in der „Willenberger Masch“ zu erwerben. Damaliger Eigentümer war Georg Freiherr von Wagner (1899–1968) auf Rittergut Falkenhardt bei Diepholz. Dank Vermittlung der Berliner Ministerien konnte Wagner schließlich das Rittergut Ornum bei Eckernförde als Ersatzland für die von ihm abgegebenen Diepholzer Grundstücke, das Gut „Junkernhäusern“, erwerben, das unter jenen lokalen Landwirten verteilt wurde, die geeignetes Ersatzland für das abgetretene Flugplatzgelände wünschten. Brüning wurde während des Winters mit allen Grundstücksbesitzern einig, sodass das in Aussicht genommene Gelände für den Flugplatz zur freien Verfügung der „Luftwaffe“ stand.

Die Pläne schossen in allergrößter Eile ins Kraut: Es galt, ein Rollfeld herzurichten, Flughallen zu bauen und Werkstätten. Diepholz könnte, so Brüning, mit einer ständigen (militärischen) Belegung des zivilen Rollfeldes rechnen, müsste die Pisten dann allerdings unentgeltlich zur Verfügung stellen (und die Delhag entschädi-

gen). Dann wäre die Stadt „Friedensstandort“, wie es damals euphemistisch hieß. Keine Kommune in Deutschland sollte den Anschein von „Aufrüstung“ erwecken. Vorläufig verbreitete Hitler seine verlogene Friedenspolitik.

Brüning hatte vorschnell gehandelt. Sollte am Ende nur ein Notlandeplatz in Diepholz zustandekommen, für den die Stadt das umgeheure „Opfer“ von 300.000 RM würde bringen müssen? Das Reichs- und Preussische Ministerium des Innern in Berlin lehnte alle weiteren Pläne für ein Darlehen im Februar 1935 ab. Die Sache war offensichtlich nicht solide durchfinanziert. Erst nach weiteren Verhandlungen nahm die Errichtung des „Flughafens“ Form an. Die Angelegenheit des Flugplatzes gedieh so weit, dass im März 1935 mit dem Bau begonnen werden konnte.



Einzug auf dem Fliegerhorst (Schröderscher Buchverlag)

Das künftige Rollfeld auf dem in Aussicht genommenen, ganz ebenen Gelände Willenberger Masch im Süden von Diepholz stand zur Verfügung (die sogenannte Kiebitzheide). Der moorige Platz, eben das Reich der Kiebitze, Brachvögel und Birkhühner, war etwa 3 km vom Bahnhof Diepholz entfernt und lag ziemlich versteckt, die Zuwegungen waren gut, alle Erwartungen der Luftfahrt waren damit erfüllt. „Stündliches“ Warten des Bürgermeisters, der regelmäßig nach Münster und Berlin reiste und telefonierte, hin oder her – Diepholz würde etwas vom „Wiederaufbau“ Deutschlands (und der „Landesverteidigung“) „abbekommen“. Brünings Sorge um den tatsächlichen Baubeginn war am Ende der Verhandlungen nicht mehr berechtigt. Im März 1935, als die Luftwaffe aus dem „Geheimen“ als dritte Streitkraft neben dem Heer und der Marine an die Öffentlichkeit trat, traf der Bauleiter für den Flugplatz ein. Die ersten Besprechungen fanden vor Ort statt. Die große Baustelle war da, mit dem ersten Abschnitt konnte begonnen werden, aber die Klärung der späteren Nutzung stand immer noch aus: Sollte sich Diepholz mit einer Ausbildungsstelle für Flieger abfinden oder auf ein Bombergeschwader wie Vechta und Bremen / Syke setzen?

In kurzer Zeit errichteten Luftbaubataillone und der Reichsarbeitsdienst (RAD) Kasernen, Kommandantur, Kasino, Wirtschaftsgebäude, Werft (zur Instandsetzung

einsatzwichtigen Geräts und Materials) sowie drei Hallen zur Pflege und Unterstellung der Flugzeuge am Maschweg, dazu das 1.000 Meter im Durchschnitt messende (kreisrunde) Rollfeld, das zunächst aus einer Rasenfläche bestand. Weitere Unterkunftsgebäude kamen 1936 hinzu. Ein erstes sogenanntes Vorwerk I entstand im Herbst 1937 (bei „Biermanns Tannen“ im Westen, Richtung Moor, wo es heute noch, ca. 1 km vom Fliegerhorst entfernt, existiert), im Sommer 1939 eröffnete die Startbahn in West-Ost-Richtung aus Betonplatten (von 1.070 Meter Länge). Zu einem weiteren (triangelförmigen) Ausbau der Flugpiste ist es nicht mehr gekommen.

Während die Wehrmacht 1936 mit der Kündigung des Locarnovertrags (1925) die entmilitarisierte Zone des Rheinlands besetzte, feierte

die Stadt Diepholz nach einem Jahr Bauzeit am 21. März 1936 die Eröffnung des mittlerweile so genannten „Fliegerhorstes“ auf der Masch. Ein Flugzeug zog seine Kreise über dem Marktplatz, als die auf Lastwagen herbeigekarrte Truppe Aufstellung nahm. Die Soldaten marschierten am Nachmittag vom Marktplatz aus durch die Lange Straße, über den Postdamm, den Willenberg und die Maschstraße zum Fliegerhorst. Überall die erwartete nationalsozialistische Beflaggung. Viele Fußgänger machten sich mit auf den Weg zur Masch hinaus, wo Offiziere dem Flugplatz am Nächsten waren und ihre erste Wohnbleibe fanden. Diepholz war nach weit über hundert Jahren wieder eine Garnison.

Quellen:

StArch DH Des. 29 E, Nr. 2.
StArch DH Des. 29 E, Nr. 3 A.
StArch DH Des. 29 E, Nr. 3 B.
StArch DH Des. 29 E, Nr. 3 C.
StArch DH Des. 58, Nr. 9.
Diepholzer Kreiszeitung vom 23.3.1936 (Nr. 70).

Impressum

Das Heimatblatt des Landkreises Diepholz erscheint jeweils am letzten Samstag eines Monats. Verantwortlich für die Inhalte ist der Leiter des Kreisarchivs Landkreis Diepholz, Stephan Kathe.

Kontakt:
Niedersachsenstr. 2
49356 Diepholz
05441/976-1970
kreisarchiv@diepholz.de



Die ersten Hallen und Kasernenbauten. Mit Flakreiter auf dem Dach (Bundesarchiv / Militärarchiv)

