

Niemandsland Fliegerhorst – Teil 2

Der ehemalige Flugplatz im Diepholzer Süden nach dem Zweiten Weltkrieg (1949–1951)

Nr. 3/2026

Mindestens

die Hälfte der Litauer wollte (und konnte) nach 1945 nicht mehr in die Heimat zurückkehren.

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.

Die anderweitige Unterbringung der Litauer beziehungsweise aller „heimatlosen Ausländer“, die Displaced Persons (DPs) genannt wurden, zogen Brüning und Samenfeld nicht weiter in Betracht. Hätten die Briten dafür verantwortlich zeichnen sollen? Im sogenannten „Litauer-Lager“ auf dem ehemaligen Flugplatz befanden sich im Mai 1949 rund 1.330 Menschen, gleichsam die zweite Generation der DPs in Diepholz – nach dem sogenannten „Polenlager Fliegerhorst Diepholz“ („Polish Camp“), also nach den polnischen Juden, den ehemaligen Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen (1945/46).

Das Diepholzer Litauerlager, einschließlich eines litauischen Kindergartens und einer Lagerkirche, sollte nach den Vorstellungen der Briten seit 1948 ein Sammellager sein, das, nachdem Transporte ins Ausland abgegangen waren, immer wieder gefüllt würde. So kam es auch.

Unter Millionen von DPs in den westdeutschen Besatzungszonen lebten etwa 100.000 Litauerinnen und Litauer. Die Mehrheit war, gemeinsam mit den Deutschen, auch der deutschen Besatzung Litauens (1941–1944), im Sommer und Herbst 1944 vor der heranahenden Roten Armee nach Westdeutschland geflüchtet, darunter viele Intellektuelle, Lehrer, Professoren, Ärzte und baltische Soldaten bei den deutschen Truppen sowie Hilfsverbänden. Manche verließen Litauen schon während der ersten sowjetischen Besetzung (1940/41) Richtung Westen. In der rassistischen Hierarchie des Nationalsozialismus waren die Litauer eher „Verbündete“, keine „Untermenschen“ oder „Nichtmenschen“ beziehungsweise „Abfall“; sie standen „unter“ den sogenannten „Volksdeutschen“ (Minderheitendeutschen), aber eindeutig über den slawischen Sowjetvölkern. Einige litauische Zwangsarbeiter lebten schon seit Längerem in Deutschland. Mindestens die Hälfte der Litauer wollte (und konnte) nach 1945 nicht mehr in die Heimat zurückkehren.

Die geographische Lage von Diepholz war nicht gänzlich

unattraktiv. Die Stadt, inzwischen rund 10.000 Einwohner, lag im Regierungsbezirk Hannover an der Reichsstraße 51 auf der Mitte zwischen Osnabrück und Bremen, mit intakten Bahnanschlüssen. Erste Unternehmer meldeten 1949 schon Interesse an den brachliegenden Flächen des Fliegerhorstes an, aber die Vergebung ehemaliger Wehrmachtanlagen lag im Einvernehmen mit der britischen Militärregierung federführend beim niedersächsischen Innenministerium. Das englische Hauptquartier in Hamburg nutzte die auf dem Flugplatz noch vorhandenen Lagerhäuser (Wehrmachtsgut, englische Heeresbestände). Die Sache blieb monatelang in der Schwebe. Die Stadt Diepholz führte indessen ständig Verhandlungen mit interessierten Unternehmen wegen der Industrialisierung des Flugplatzgeländes, ohne dass die Verfügungsgewalt über die einzelnen Objekte gesichert war. Die Firmen hätten rund 500 arbeitslosen Diepholzer Einwohnern (Flüchtlingen) eine Beschäftigung bieten können, aber die Verhandlungen stagnierten oder scheiterten letztlich daran, dass die Hallen auf dem ehemaligen Flugplatzgelände von der britischen Besatzungsmacht in Anspruch genommen wurden und ein Termin für die Freigabe der beschlagnahmten Gebäudehallen nicht gesetzt werden konnte.

Schließlich gaben die Briten ihre Auflagen 1950 bekannt: Erhaltung einiger Gebäude, Umbau anderer Liegenschaften. Das Ziel war hinreichend deutlich: totale Demilitarisierung des Flugplatzes, Außerdienststellung der Luftschutzbunker, Reduzierung der Straßen und Versorgungsanlagen, Verschmälerung aller Startbahnen und Zufahrtsstraßen zu den Hallen (später auf drei Meter), Abbau der Gleisanlagen, Zerstörung der Drainage des Flugplatzes. Wasserwerk, Kläranlage und Trafostation blieben wohl intakt.

Die Zahl der DPs verringerte sich in Niedersachsen gegen Ende 1949, aber die Wohnlager Camp A und B auf dem ehemaligen Fliegerhorst in Diepholz (Kasernen und Baracken) zählten zu den besten Objekten, die die Briten in Niedersachsen vorläufig nicht abzugeben gewillt waren. (Die britische Besatzung traute den deutschen Behörden eine humane Behandlung weiterer Ausländer nicht ohne Weiteres zu.)



Ein Litauisches Gymnasium auf dem Fliegerhorst: Blick in ein Klassenzimmer im Kasernenblock Anfang der 1950er Jahre

(Foto: Litauisches Kulturinstitut Lambertheim/Hüttenfeld)

Sämtliche DPs gingen allerdings zum 1. Juli 1950 in die deutsche Verwaltung (Städte und Landkreise) über (Betreuung und Auswanderungsförderung). An eine vollständige Freigabe der Diepholzer Kasernen war im Sommer 1950 jedoch nicht zu denken, aber an jene der Lagerhallen, die nicht durch Bomben zerstört waren oder die die Briten

III b, einer früheren, zu 30 % beschädigten Mannschaftskaserne, durch die englische Militärbehörde erwirken. Eine Freigabe sämtlicher Baulichkeiten beantragte die Stadt Diepholz nicht, weil die auf dem ehemaligen Flugplatz lebenden Ausländer in den anderen Wohnblocks untergebracht werden mussten. Immerhin: Ein erster Teil-

Finanzämter) gelegen hatte. Würden jetzt abermals zwei Gruppen von Kriegsgeschädigten gegeneinander ausgespielt werden, die „deutschen“ Vertriebenen und die „nicht-deutschen heimatlosen Ausländer“?

Endlich schien der Landkreis Grafschaft Diepholz als Gesamtverwalter einen direkten Zugriff auf die Bau-



Litauische Mädchen bei der Gartenarbeit auf dem Gelände des Fliegerhorstes im Jahr 1951

(Foto: Litauisches Kulturinstitut Lambertheim/Hüttenfeld)

nicht sprengten. Und einen Kasernenblock auf dem ehemaligen Flugplatzgelände konnte die Verwaltung durch Umquartierung der litauischen DPs im Spätsommer 1950 freimachen. Der Oberfinanzpräsident in Hannover als treuhänderischer Verwalter des „Reichsvermögens“ sollte darüber hinaus die Freigabe des Kasernenblocks

erfolg schien errungen. 15 Wohnungseinheiten für die Aufnahme ostvertriebener deutscher Familien sollten errichtet werden. Im Herbst 1950 übernahmen die Stadt- und Landkreise nicht nur die Betreuung der DPs, sondern auch die Liegenschaftsverwaltung, die bisher in den Händen der Oberfinanzdirektion (beziehungsweise der

lichkeiten des Flughafengeländes zu haben. Die Gründung der Bundesrepublik Deutschland im Mai 1949 machte sich bemerkbar. Die westalliierten Siegermächte schienen als Garanten der zweiten deutschen Demokratie in den Hintergrund zu treten. Aber der Eindruck trog. Als Gerüchte aufkamen, die britische Luftwaffe (engli-

sche Rheinarmee) wolle das Diepholzer Flugplatzgelände für eigene Zwecke vollständig „remilitarisieren“, waren im Mai 1951 alle Bemühungen um eine Ansiedlung ostdeutscher Vertriebenen und um die Industrialisierung des Gebietes blockiert. Auch die deutschen Landesstellen in Hannover hatten praktisch keinen Einfluss auf die Freigabe ehemaliger Wehrmachtsanlagen. Dabei kam eine Wiederverwendung des Flugplatzgeländes für fliegerische Zwecke eigentlich nicht mehr in Betracht, weil das gesamte Drainagesystem und die Startbahn von der britischen Besatzungsmacht völlig zerstört worden waren und das ehemalige Rollfeld wieder in den ursprünglichen Zustand der Versumpfung verlief.

Die endgültige Räumung des A-Lagers (Baracken) an der Maschstraße im Sommer 1951 brachte der Stadt Diepholz keine größere Entlastung, aber erste Blöcke auf dem ehemaligen Fliegerhorst (B-Lager) wurden im Sommer 1951 freigemacht. Sie waren seit Monaten unbewohnt. Wann könnten sie zumindest behelfsmäßig für die ostdeutsche Bevölkerung hergerichtet werden? Im September 1951 war auch das frühere deutsche Wehrmachtsgut (Beutegut) weggeräumt und weitere Hallen frei. Die Ansiedlung ziviler Industrie rückte in Verbindung mit der Unterbringung der Ostvertriebenen immer stärker in den Vordergrund der Diepholzer Interessen.

Jetzt kam der neue Stadtdirektor Udo Veltkamp (1910–1988) ins Spiel.

Quellen:

StArch DH Des. 29 E, Nr. 4;
StArch DH Des. 29 E, Nr. 5;
StArch DH Des. 29 E, Nr. 6;
KArch DH, Akte: Kosten für Ausländer 1945-1947;

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



Flüchtlinaskinder auf dem sogenannten „Vorwerk“



(Foto: Werner Schäpel, Ossenbeck)