

Mosquito aus Jagel über St. Peter-Ording

Fortsetzung zum Bericht im FB 4/2018
„Die Royal Air Force und die Segelflieger
in Jagel“

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges war der Flugplatz Schleswig-Land (taktische Tarnbezeichnung „Rentier“) hauptsächlich mit Nachtjägern der Luftwaffe belegt, die den Auftrag hatten, den Anflug der nächtlichen Bomberströme der RAF auf das Deutsche Reich zu stören.

Das hier stationierte *Nachtjagdgeschwader (NJG) 3* war zur Hauptsache mit Varianten der *Ju 88* Reihe C-6 (*Jumo 211*) und *Ju 88 R (BMW 801)*, später *Ju 88 G (Jumo 213)* ausgerüstet und wurde ab der Mitte des Jahres 1944 unterstützt von ca. 11 Maschinen des *Mosquito*-Jagdkommandos des *NJG 1*, das mit der Neuentwicklung *Heinkel He 219* (Bugrad und Schleudersitz) eine Chance bekommen sollte, die hoch und schnell einfliegenden RAF *Mosquito*-Bomber abfangen zu können. Ein Abschusserfolg der hochmodernen Maschinen vom Flugplatz an der Schlei blieb trotz intensiver Bemühungen jedoch aus.

Mit dem Kriegsende und der damit verbundenen Kapitulation hieß es ab Mai 1945 auf großen Schildern: „*This is now a RAF Station*“.

Das Fraternisierungsverbot, von Feldmarschall Montgomery durch Befehl erlassen, hatte jedoch schon ab Herbst 1945 keinen Bestand mehr. Die „*Tommys*“ brachten Scho-

kolade, Kaugummis und den Swing auch nach Schleswig-Holstein.

Als im September 1950 der „*Deutsche Aeroclub - Luftsportverband Schleswig*“ gegründet wurde, mehrten sich allmählich die Kontakte zwischen dem fliegenden Personal der Briten und Norweger und den Angehörigen des örtlichen Luftsportvereins. Bis Juni 1951 durfte zwar lediglich Modellflug betrieben werden, doch spätestens seit dem 1. Internationalen Fliegertreffen 1953 in Schleswig-Jagel waren am Himmel über der Schlei wieder regelmäßig Segelflugzeuge auszumachen. Dies alles geschah natürlich nur mit geflissentlicher Duldung durch die Repräsentanten der Royal Air Force.

Nach Auflösung des Wasserflugplatzes „Schleswig-See“ auf der Schlei (im Bereich der später errichteten Zuckerfabrik) konnte man folglich auf die Bezeichnung „Schleswig-Land“ verzichten und benutzte fortan „Schleswig-Jagel“.

So schön und ungezwungen die Segelfliegerei in Jagel auch war, der Platz war und blieb ein immens wichtiger Bestandteil des Besatzungsstatuts der britischen Krone. Darüber hinaus hatte sich am politischen Horizont längst abgezeichnet, dass sich die ehemaligen Verbündeten der Anti-Hitler-Koalition nunmehr als dauerhafte weltanschauliche Gegner gegenüber standen.

Das Wachpersonal am „Gate“ achtete peinlich genau darauf, dass nur Vereinsmitglieder mit Zugangslizenz das Areal betreten - Zuschauern blieb nur der Blick durch den Zaun des großen Flugplatzes. Wie gerne hätte es der Schatzmeister gesehen, wenn Gastflüge etwas Geld in die stets klamme Vereinskasse gespült hätten!

Wer auch immer diese verrückte Idee hatte, lässt sich heute nicht mehr feststellen: Segelfliegen auf der Sandbank vor St. Peter-Ording!

Mit einer *Mü 13*, einer *SG 38* und einem *Cumulus* machte man

Maybach - Winde 1954 am Strand von St. Peter-Ording



Cumulus, Mü 13e und SG 38 am Strand von St. Peter-Ording



sich auf den Weg quer durchs Land an die Nordseeküste. Als Winde diente ein umfunktionierter *Maybach SW 38* mit 140 PS, den man entsprechend „aufgeschnitten“ hatte.

Viele Urlauber erkannten rasch die einmalige Möglichkeit, sich Strand und Nordsee aus ungewöhnlicher Vogelperspektive ansehen zu können und zahlten gerne eine geringe Mitfluggebühr. Schnell war man Teil des Kurbetriebes und sechs Jahre lang, von 1954 bis 1960 war in den Sommerferien Flugbetrieb am Strand. Es waren die „goldenen Zeiten“ des Schleswiger Aero-Clubs.

Zwar wurde den Aspekten der Sicherheit beim Flugbetrieb die entsprechende Bedeutung beigemessen, doch war die Bereitschaft, etwas Neues zu wagen mindestens ebenso groß. Hierzu mag ein Stimmungsbild aus dem Jahre 1954 beitragen, das sich in den Vereinsunterlagen wiederfindet:

„Irgendwann saßen wir wieder mal in der „Arche Noah“ bei elektrischem Licht und es war eine jener Nächte, die auch an der Nordsee zum Träumen verführen. Der Himmel war wolkenlos, ein halber Mond schien und es wehte eine schwache Brise aus NW. Es war

kein guter Tag gewesen, der Wind war ständig umlaufend, der „Lepo“ hatte seinen Geist aufgegeben, es klappte überhaupt nichts und die Moral war auf dem Nullpunkt. Wir aßen schweigsam unsere Bratkartoffeln und bei einem guten Bier hob sich langsam unsere angeschlagene Stimmung wieder. Nach einem nachdenklichen Blick auf das Meer, das sich mit einer schwachen Brandung

Treffen sich zwei Segler ...



St. Peter im Sommer 1958

deutlich abzeichnete, war es wie eine Eingebung: Sollten wir nicht fliegen? Unsere Frauen erklärten uns zwar für verrückt, aber die Begeisterung war nicht zu stoppen. Alles Gerät wurde wieder ausgepackt, die Winde bezog Stellung, die „Mü“ wurde an den Startplatz geschoben, jemand holte mit seinem PKW das Seil und per Blinkzeichen kamen die Startkommandos. Was den ganzen Tag nicht gelingen

wollte - jetzt lief alles wie am Schnürchen. Jeder von uns flog einmal mit seiner Frau oder Freundin und unsere jungen Leute kamen alle einmal im ersten Sitz zu einem Start. Diese Nachtflüge werden uns allen unvergesslich bleiben, auch wegen eines ganz besonderen Erlebnisses.

Wir hatten gerade die Geräte alle wieder verstaut und die Flugzeuge gesichert, wollten

Mittagspause an der "Arche Noah"



uns noch einen Schlummertrunk gönnen, als plötzlich ein anschwellendes Gebrumm zu vernehmen war. Noch ehe wir vor die Tür der Terrasse gelangten, heulte im Tiefstflug eine Rotte „Mosquitos“ aus Jagel (britische Zerstörerflugzeuge) über unsere Köpfe hinweg. Wir sind nie wieder nachts geflogen ...“.

Johannes Otten



Mosquitos