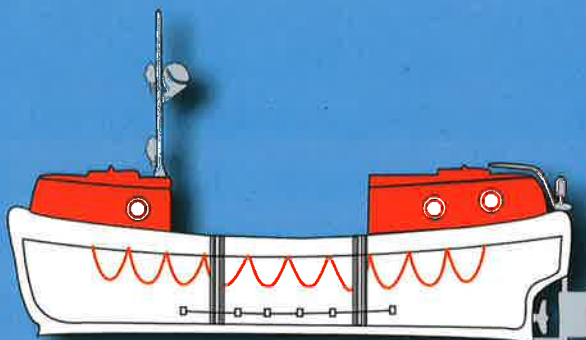




Vom
Propeller -
übers
Strahlflugzeug
zum
Rettungsboot

Geschichte und Technik in und um Rechlin

herausgegeben durch:
Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e.V.
Förderverein Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e.V.

Vom Propeller-
übers Strahlflugzeug
zum Rettungsboot

Geschichte und Technik in und um Rechlin

1. überarbeitete Auflage, herausgegeben durch:
Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e.V.
Förderverein Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e.V.

Vorwort

Mit dieser Broschüre verwirklichen wir die Absicht, die wechselhafte, sehr interessante Geschichte des Ortes Rechlin und seiner Umgebung in geraffter Form niederzuschreiben. Sie ist als Ergänzung zur Darstellung im Luftfahrttechnischen Museum gedacht, das im August 1998 eröffnet worden ist.

Rechlin wird erstmals 1374 erwähnt und ist ein einfaches mecklenburgisches Dorf, bis dort 1918 mit der Erprobung und Entwicklung von Flugzeugen begonnen wird. Die Geschichte des heutigen Ortes Rechlin beginnt jedoch erst in der Mitte der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts mit dem Aufbau und Wirken der Erprobungsstelle der deutschen Luftwaffe. Für Rechlin hat das den Bau von Wohnsiedlungen und der notwendigen Infrastruktur zur Folge. Wie bei der Luftfahrttechnik zumeist militärisch veranlasst, haben entscheidende Entwicklungen auch für die Luftfahrttechnik von hier ihren Ausgang genommen.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges setzten die Sowjetarmee bzw. die GUS-Truppen die fliegerische Tradition bis 1993 in Rechlin/Lärz fort. Parallel dazu haben Gründung, Erweiterung und Niedergang einer Volkseigenen Schiffswerft den Ort Rechlin zu DDR-Zeiten nachhaltig geprägt. Dieser Betrieb war unter anderem ab Mitte der 60er Jahre der Leitbetrieb für Rettungsmittel für den gesamten Ostblock. Ab 1956 entstand in Rechlin ein Nachrichtengerätelager der Nationalen Volksarmee, das seit 1990 als Gerätedepot der Bundeswehr weitergeführt wird. Einige Gebäude der früheren Luftwaffenerprobungsstelle werden heute noch genutzt, auch für das Museum. Vom ehemaligen Dorf Rechlin ist als einziges Bauwerk nur noch die Kirche in Rechlin Nord erhalten.

Rechlin ist heute zu einem beliebten Urlaubsziel am Rande des Müritz-Nationalparks geworden.

Die Gebäude des Museums sind selbst Ausstellungsgegenstand. Sie waren stark beschädigt und werden nach und nach saniert. Teilsanierungen sind durch EU-Fördermittel und Mittel der Gemeinde Rechlin finanziert worden. Viele Arbeiten wurden und werden ehrenamtlich durch Mitglieder des Betreibervereins ausgeführt. Der seit 1994 bestehende „Förderverein Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e.V.“ unterstützt diese Tätigkeit durch die Bereitstellung finanzieller und materieller Mittel wie Spenden und Mitgliedsbeiträge.

Vielleicht können Sie sich nach der Lektüre dieser Broschüre für unsere Arbeit begeistern? Beide Vereine suchen noch Mitglieder!

Melden Sie sich bitte bei folgender Adresse:

Luftfahrttechnisches Museum Rechlin
Am Claassee
17248 Rechlin
Telefon (03 98 23) 2 04 24
Fax (03 98 23) 2 79 66
e-mail: info@Luftfahrttechnisches-Museum-Rechlin.de

Rechlin, im Januar 2011



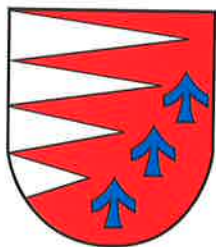
Winfried Kirschke
1. Vorsitzender Förderverein
Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e.V.



Georg Schubert
1. Vorsitzender
Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e.V.

Inhaltsverzeichnis

„Rechliner“ Orte	7
Erste Flugerprobungen in der Kaiserzeit	8
Geheime Aktivitäten in der Zwischenkriegszeit	8
Aufbau nach 1933	12
Erprobungsstelle Rechlin	14
Reichsarbeitsdienst, Luftwaffenhelfer, Fremdarbeiter, KZ-Häftlinge	27
Flucht aus Rechlin	30
Kriegsende und Neuanfang	30
Garnison Rechlin	32
VEB Schiffswerft Rechlin	35
Nationale Volksarmee	39
Gemeinde Rechlin zur DDR-Zeit	40
Gemeinde Rechlin 1990-2002	42
Gedenkstätte Retzow	44
Luftfahrttechnisches Museum Rechlin	44
Rechliner Entwicklung bis 2010	45



**Erprobungsstelle
Rechlin**

Das Wappen der Gemeinde Rechlin wurde als erstes Wappen nach der Wende am 5. November 1990 vom Innenministerium von M-V genehmigt und unter der Nr. 1 der Wappenrolle von Mecklenburg-Vorpommern registriert. Es ist eine Kombination der Wappen der Adelsfamilien von Kerkberg (vier silberne Keile auf rotem Grund) und der von Retzow (drei blaue Pfeilspitzen auf rotem Grund).

Das Wappen der Erprobungsstelle Rechlin (1935-45) zeigt einen Adler mit zwei Jungvögeln im Nest, die das Fliegen erst noch lernen müssen; eine Anlehnung an die Entwicklung der Fliegerei bzw. an die Aufgabe einer Erprobungsstelle. Die hier gezeigte Ausführung wurde nach dem Krieg durch Prof. Herbert Post geschaffen als Abwandlung der Urversion des Malers Theo Garve aus der Kriegszeit.

Rechlin (heute Rechlin-Nord), auf einer von der Müritz gebildeten Halbinsel gelegen (der Wasserstand der Müritz lag früher bis über 2 m höher als heute), wurde am 24. August 1374 beim Verkauf von drei Hufen durch Beteke v. Kerkberg an den Knappen Jakob Zartwitz erstmals urkundlich als „Reddychlin“ erwähnt. Der Name stammte aus dem Slawischen und ist die alte Form aus dem 14. Jh. Er bedeutet „flink, bereit, froh“.

Rechlin war Jahrhunderte lang ein Vorwerk-Dorf unter der Adelherrschaft derer von Kerkberg, von Barnewitz, von Langermann und von Lowtzow, ab 1787 derer von Hammerstein in Retzow, zu deren Herrschaft auch die heute nicht mehr bestehenden Vorwerk-Dörfer Roggentin, Leppin, Klopzow und das Vorwerk Ellerholz gehörten. Zum heute noch vorhandenen Schloß in Retzow heißt es u.a. in einem Artikel der „Mecklenburger Mitteilungen“ vom 26.06.1992: *„Auch in den Dörfern im südlichen Mecklenburg kann man klassizistische Bauwerke finden. Zu den großen, durchaus landschaftsbestimmenden Gebäuden dieser Zeit gehört das Schloß von Retzow (Gemeinde Rechlin) an der Müritz. Das gut erhaltene große Schloß wurde um 1810 nach Plänen eines unbekannten Meisters für einen Freiherrn von Hammerstein erbaut. Es liegt mit dem dazugehörigen Wirtschaftshof am nördlichen Rand des Parks, seine Hauptfassade ist dem Wirtschaftshof zugewandt. Dieser wird auch heute noch durch zwei im rechten Winkel zum Schloß stehende alte, vierzechnachsige Gebäude gebildet. Im südöstlichen Flügel waren früher der Pferdestall und die Reithalle untergebracht.“*



Herrenhaus

1816 wurde, weil alle bisher zu Retzow gehörigen Kirchen baufällig geworden waren, für alle 5 Dörfer (einschl. Retzow) in Rechlin mit dem Bau der heutigen Kirche begonnen, der erst 1832 vollendet wurde. Das Dorf Rechlin bestand 1842 aus einem Hof mit Pfarrhaus und neun Häusern mit 74 Einwohnern. In den Wirren nach 1945 wurde der Ortsname von der nach 1934 neu entstandenen „Siedlung Vietzen“ (zwischen Vietzen und Rechlin) übernommen, das bisherige Rechlin wurde zu „Rechlin-Nord“. (Anmerkung: Die Besitzungen von Retzow lagen direkt an der Grenze

des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin, Vietzen lag bereits in Mecklenburg-Strelitz. „Rechlin“ ist also sogar über eine alte Ländergrenze gewandert.)



Kirche mit Nebengebäuden

Ellerholz war 1922 auf fünf Bauerngehöfte angewachsen. Zwischen dem Kaiserlichen Schatzamt und der Direktion der „Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn“ wurde im Sommer 1917 ein Vertrag über den Bau einer Eisenbahn von Mirow über Lärz nach Ellerholz unterzeichnet. Ab 30. November 1918 wurde die neue Strecke bis Ellerholz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h befahren. 1922 wurde sie von der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn übernommen.

Vietzen wurde 1298 zum ersten Mal urkundlich erwähnt, als Fürst Nicolaus von Werle den Mirower Johannitern zehn Hufen in „Visene“ („Wiesen“, Vietzen) zu eigen gab. Im Jahre 1888 lebten ca. 150 Einwohner in Vietzen, das Dorf besaß einen Domini alpachthof, eine 1651 errichtete Fachwerkkirche mit Turm, eine Schule und eine Schmiede.

Boek ist 1273 als Besitz des Johannes von Havelberg beurkundet. Danach hat der Besitz oft gewechselt. Der Klosterhauptmann Karl Peter von Le Fort wird 1842 als Besitzer des Gutes Boek genannt. Er war der Großvater der bekannten Schriftstellerin Gertrud von Le Fort (1876-1971), die das Dörfchen Boek als „Ruhepunkt und Heimat“ beschrieb. Sie hat einen Großteil ihrer Kindheit hier verbracht. Das Gutshaus gehörte ihrem Bruder Stephan von Le Fort, der der letzte Besitzer des Herrenhauses in Boek war. Über Gutshaus und Kirche in Boek ist in einem Zeitungsartikel vom 07.08.1993 folgendes zu lesen:

„Wann das Gutshaus entstanden sein mag, weiß heute niemand mehr exakt zu sagen. Man nimmt an, dass der zweigeschossige, mit 13 Achsen und Mittelrisalit versehene Putzbau um die Mitte des 19. Jahrhunderts erbaut wurde. Bei der unter Denkmalschutz stehenden Dorfkirche ist das Baujahr genau bekannt. Das Gotteshaus entstand 1847 als rechteckiger Backsteinbau im Stil der romantischen Neugotik...“

Die Anfänge der Fliegerei auf dem Territorium Rechlins gehen in die Jahre 1916-18 zurück. Das Preußische Kriegsministerium suchte 1916 ein geeignetes Gelände, um neue Flugzeugmuster umfassend erproben zu können. Die schon bestehenden Einrichtungen in Berlin-Johannisthal und Adlershof reichten nicht mehr aus. Mit ihrer geringen Besiedelung, abgelegen und doch nicht zu weit von Berlin entfernt, waren die Ländereien an der Müritz ideal. Zudem war das Gelände nahezu eben und weithin unbewaldet. Schon im November 1916 teilte das Preußische Kriegsministerium mit, daß die „Errichtung umfangreicher flugtechnischer Anlagen an dem Südufer des Müritzsees“ geplant sei. Entsprechend dem Enteignungsgesetz vom 29.03.1845 beanspruchte das Königlich Preußische Kriegsministerium bereits 1917 aus den Feldmarken des Dorfes Lärz, des Gutes Retzow (mit seinen Vorwerkdörfern Rechlin, Klopzow und Bolter Mühle, Leppin, Roggentin) und des Rittergutes Ludorf Gelände in einer Größe von ca. 1.377 ha für militärische Zwecke. Es dauerte jedoch noch bis ins Jahr 1918, bis am 29. August Großherzog Friedrich Franz IV. von Mecklenburg-Schwerin im Rahmen einer Besichtigungsfahrt die „Flieger-Versuchs- und Lehranstalt am Müritzsee“ offiziell ihrer Bestimmung übergeben konnte.



Einweihung 1918

Dazu gehörten damals bereits drei Flugplätze: bei Mirow, Lärz und in Rechlin direkt an der Müritz. Es gab eine Flugzeugabteilung, eine Motoren-Versuchsabteilung, eine Funker-Versuchsabteilung und eine Bombenabteilung. In der endgültigen Ausbaustufe – so die Planung von 1918 – sollte die Anstalt zum „Mittelpunkt des gesamten deutschen Militärflugwesens“ werden. Noch im Oktober 1918 fanden Erprobungsflüge mit dem Fokker D VII Prototyp 11 statt. Im November 1918 kam der Erprobungsbetrieb durch das Kriegsende zum Erliegen, alle fliegerischen Aktivitäten wurden eingestellt, das Gelände wieder landwirtschaftlich genutzt.

Der Versailler Vertrag verbot militärische und zivile Motorfliegerei sowie die Entwicklung und den Bau von Motorflugzeugen in Deutschland. Entsprechend mussten auch die Anlagen in Rechlin demontiert werden.

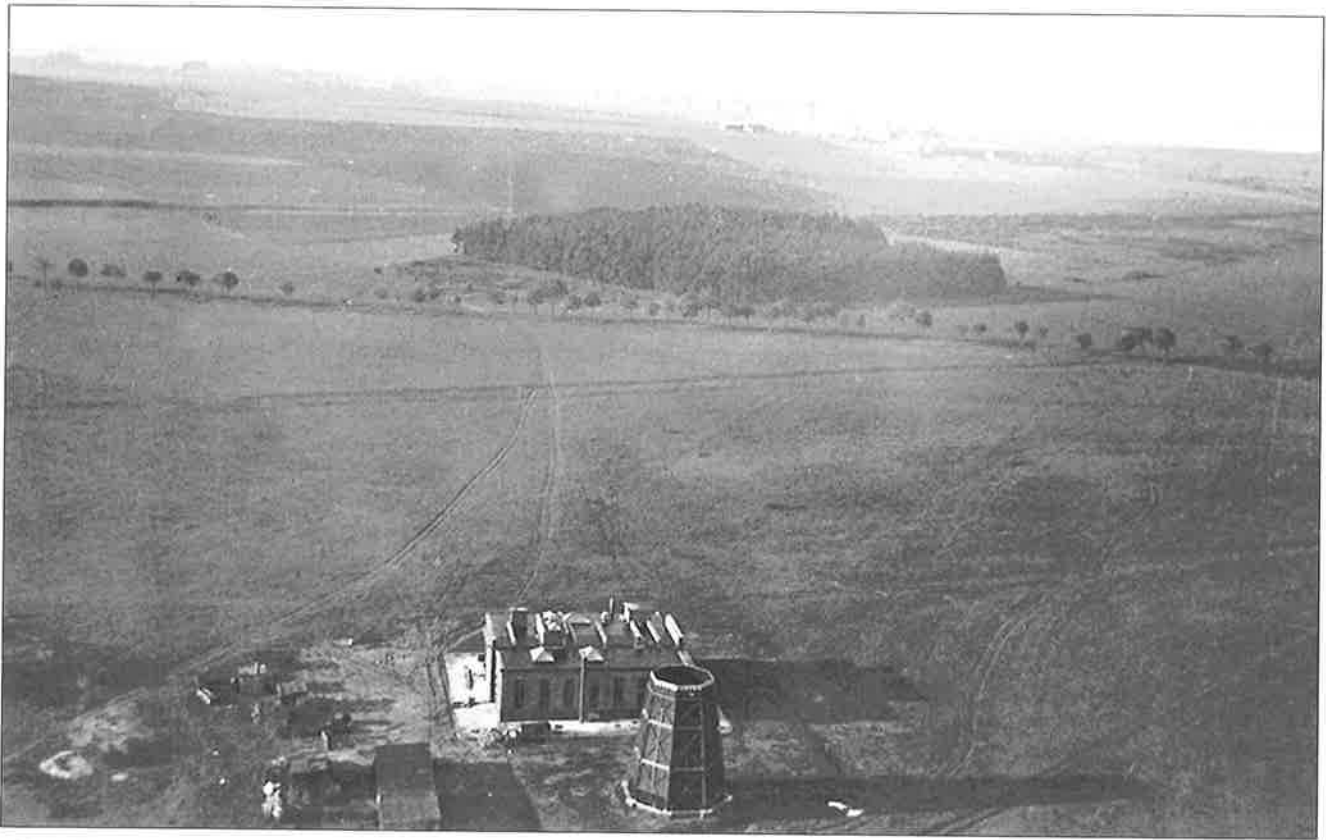
Im Jahr 1924 wurde unter größter Geheimhaltung mit der Erprobung von neuen deutschen Flugzeugen im russischen Lipezk am Woronesch, ca. 370 km südöstlich von Moskau, begonnen. Grundlage dafür war der Rapallo-Vertrag, der im April 1922 im gleichnamigen italienischen Seebad unterzeichnet worden war. Die Reichswehrführung plante aber schon, auch in Deutschland wieder eine zentrale Erprobungsstelle für Landflugzeuge einzurichten. Mitte der 20er Jahre, als das Deutsche Reich dem Völkerbund beigetreten war und die Bedingungen des Versailler Vertrages gelockert wurden, rückte Rechlin erneut ins Blickfeld des Militärs. Ein eigens zu diesem Zweck ca. 1925 gegründeter „Luftfahrtverein Waren e.V.“ kaufte dazu an der Müritz Gelände, dessen Eigentümer die Albatros-Flugzeugwerke wurden. Systematische Erprobungen waren aber erst ab etwa 1928 und wetterbedingt nur im Sommer möglich. Die ersten Wohn- und Arbeitsgebäude wie das „Café Achteck“ und das „Schweizerhaus“, eine Flugzeughalle in Junkers Leichtbauweise und der erste Motorenprüfstand (ca. 1932) wurden in dieser Zeit errichtet.



Café Achteck



Schweizer Haus



Erster Motorprüfstand

Den Wiederbeginn der Flugerprobung im „Ur-Rechlin“ des Jahres 1926 schildert ein ehemaliger Mitarbeiter:

„Für eine Zeitspanne von zunächst 6 Wochen sei ich – gemeinsam mit einem nur flüchtig bekannten Kollegen aus der DVL – zur Durchführung bestimmter Aufgaben zur Verfügung gestellt. Wir beide sollten an einem festgelegten Tag, zu bestimmter Zeit einen nach Neu-Strelitz fahrenden Zug besteigen und ihn dort verlassen. Eine ungenannte Person werde uns am Bahnhof Neu-Strelitz in Empfang nehmen und das weitere werde sich von selbst ergeben. An dem uns genannten Tag brachen S. und ich erwartungsvoll zu dieser Fahrt ins Blaue auf, von der uns bisher nur der Stettiner Bahnhof als Anfangspunkt bekannt war. Der Juli-Tag war hell und freundlich. Weisungsgemäß verließen wir in Neu-Strelitz mit unserem nicht gar zu üppigen Gepäck den Zug und suchten den Bahnsteig ab. In der Bahnhofshalle fragte ein schlanker Herr, ob wir die von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt abgestellten Herren seien. Vor dem Bahnhof stand ein offener Mercedes-Benz, das Gepäck wurde verstaут, und dann fuhr unser Abholer los. Das Gefährt hielt vor einem Café. Hier möchten wir bitte auf seine Rückkehr warten, er müsse erst für uns genähtes Bettzeug abholen. S. und ich warteten ziemlich lange in dem uns fremden Café, denn keiner von uns war jemals in seinem Leben in Neu-Strelitz gewesen, überhaupt noch nie in Mecklenburg, dessen Geographie

uns Süddeutschen – S. stammte aus Stuttgart, ich aus Mainz – völlig unbekannt war. Schließlich begann die eigentlich Fahrt. Wir waren sehr gespannt, wohin es nun gehen werde. Bei der sausen Fahrt auf der schmalen, verkehrsarmen Straße konnten wir keine Gespräche führen. Ortschaften wie Wesenberg und Mirow wurden durchfahren, hinter Mirow verließen wir dann die Chaussee auf völlig verfahren Feldwege. Unser Gefährt schaukelte bei jetzt stark herabgesetzter Geschwindigkeit wie ein Boot in wild bewegter See. Ein Schild tauchte auf, dessen Aufschrift etwa besagte, dass man das Fluggelände auf eigene Gefahr betrete. Aha, dachten wir, jetzt sind wir gleich am Ziel! Der ausgefahrene Feldweg führte auf zwei stattliche Scheunen und Stallgebäude zu, neben denen eine kleinere Flugzeughalle bei zurückgeschobenen Toren den Blick ins Innere freigab, in der einige kleinere Flugzeuge standen. Ein historischer Augenblick für S. und mich! Wir setzten erstmals den Fuß auf Rechliner Boden, den getarnten Flugplatz der Reichswehr, dessen spätere Bedeutung für uns nicht zu erraten war! In einer kleineren Gruppe von Menschen stand ein kleinerer, ganz in Sperrholz gebauter, schnittiger, einsitziger Schulterdecker (eine Albatros L 69), vor ihm in fliegerischem Overall ein Herr, der für die Folgezeit unser militärischer Vorgesetzter sein sollte. Wir Neu-Ankömmlinge hatten keine Zeit zu Betrachtungen irgendwelcher Art, denn wir hatten die Aufgabe, mit der Stoppuhr an bestimmten Punkten, zu

denen uns jeweils ein Kraftwagen bringen würde, die Zeit zu nehmen. Die Höchstgeschwindigkeit des auf dem Rasen stehenden Vogels sollte erfolgen werden. Es war nur eine grobe Geschwindigkeitsbestimmung, aber für Rechlin war es gewiß die erste Messung einer Flugleistung. In laufend verfeinerter und in vieltausendfacher Form erfolgte nach diesem Zeitpunkt Messung auf Messung. Wer von uns beiden „Messknechten“ hätte damals gedacht, dass wir mit einfachen, beinahe vergnüglichen Stoppuhrbetätigungen im Juli 1926 den Auftakt dazu geben würden! (G. Wolle, Rechliner Briefe Nr. 23)

„Das Rechlin der Anfangsjahre“ wird folgendermaßen geschildert:

„Als wir im Jahr 1926 unsere Arbeit in Rechlin begannen, waren wir zunächst nur ein sehr kleiner Haufen. Ich kann mich nicht entsinnen, dass unser damaliger Leiter dem einzelnen Mitarbeiter sein spezifisches Arbeitsgebiet zugewiesen hätte. Es ergab sich eigentlich ganz von selbst, dass ein jeder von uns Ingenieuren sich dort betätigte, wo er besonders benötigt wurde.“ (G. Wolle, Rechliner Briefe Nr. 24)



Albatros L 78. 1928.

Erprobt wurden in der Zeit von 1926-1933 z. B. als Einzelmuster der Firma Albatros die Erkundungsflugzeuge L 65b und ihre Weiterentwicklungen, die L 76/ L 77 und L 78. Dazu kam von der Firma Heinkel das Erkundungsflugzeug He 41 und seine Nachfolger, die He 45 und He 46, von der Firma Arado der Jagdeinsitzer Ar SD1 und die Weiterentwicklungen Ar 64 und Ar 65 sowie der Bomber Do 11 von Dornier. Im Vordergrund der Erprobungen stand in dieser Zeit der Erwerb von Kenntnissen über den technischen Stand der deutschen Luftfahrtindustrie.

Ein ehemaliger Mitarbeiter schildert die Bedingungen bei der Flugerprobung Mitte der 20er Jahre, deren Technik auf dem Stand am Ende des Ersten Weltkrieges geblieben war:

„Ein heißer, sonniger Sommertag! Die Luft über dem Flugplatz zittert! Ein Steigflug auf Gipfelhöhe ist an-

geordnet und wir wissen, was das bedeutet: Ein langer Flug in eisiger Kälte in einer offenen Maschine. Ungeachtet der herrschenden Hitze haben wir uns im Zimmer schon mit warmem Unterzeug angetan und zusätzlich zum Schutz der Nieren eine warme Bandage umgebunden. Darüber kommt der normale Anzug. Im Schatten der Flugzeughalle schlüpfen wir mit Hilfe unserer Monteure in die fellgefütterten Lederkombinationen. Die Beine verschwinden in hohen, pelzgefütterten Fliegerstiefeln, die wir als zusätzlichen Wärmeschutz noch mit alten Zeitungen gepolstert haben. Der Kopf wird durch eine Wollhaube geschützt, auf das Gesicht kommt eine warm gefütterte Ledermaske mit Ausschnitten für Augen und Mund. Nun wird über den Kopf noch die eigentliche, ebenfalls pelzgefütterte Fliegerhaube gestülpt, und schließlich vervollständigt die Fliegerbrille den Kopfschutz. Als letztes werden über die Hände zuerst dünne Seiden-, dann gefütterte Lederhandschuhe mit hohen Stulpen gezogen – wir sind am Ende mit unserem Bekleidungszauber und stehen da wie vorweltliche Ungeheuer. Mit dem Abheben beginnt unsere eigentliche Tätigkeit: Ständige Zeitnahme auf mehreren Stoppuhren, Registrierung der Außentemperaturen von einem Thermometer an der Flächenstrebe, Aufzeichnen der Luftschraubendrehzahlen und weiterer Messwerte. Freudig lese ich beim Steigen die fallende Außentemperatur ab. Der Taupunkt ist gerade das Richtige, was man jetzt brauchen kann! Aber der Vogel muß weitersteigen, in immer kälter werdende Regionen. Unaufhaltsam dringt die zunehmende Kälte durch Leder und Pelz, in der schweißgetränkten Unterwäsche beginnt ein jämmerliches Frieren. Die Zeit dehnt sich endlos. In etwa 7.000 m Höhe können wir kein weiteres Steigen mehr feststellen, so dass wir den Flug abbrechen.“

Weiter erinnert er sich an Fallschirmversuche und -erprobungen 1926-1930:

„Während im Ersten Weltkrieg 1914-18 erst in der Schlussphase Fallschirme als Rettungsgeräte Verwendung fanden, war bei der Neuentwicklung der für militärische Verwendung bestimmten Flugzeuge die Ausrüstung der Besatzungen mit Rettungsfallschirmen von vornherein vorgesehen. Ich habe an der Westfront 1918 erlebt, dass in einer Staffel von deutschen Jagdflugzeugen ein Flugzeug aus unbekannter Ursache in Brand geriet, und der Pilot fallschirmlos, um den Flammen zu entgehen, ausstieg und in unserer Nähe auf dem Gelände aufschlug.“

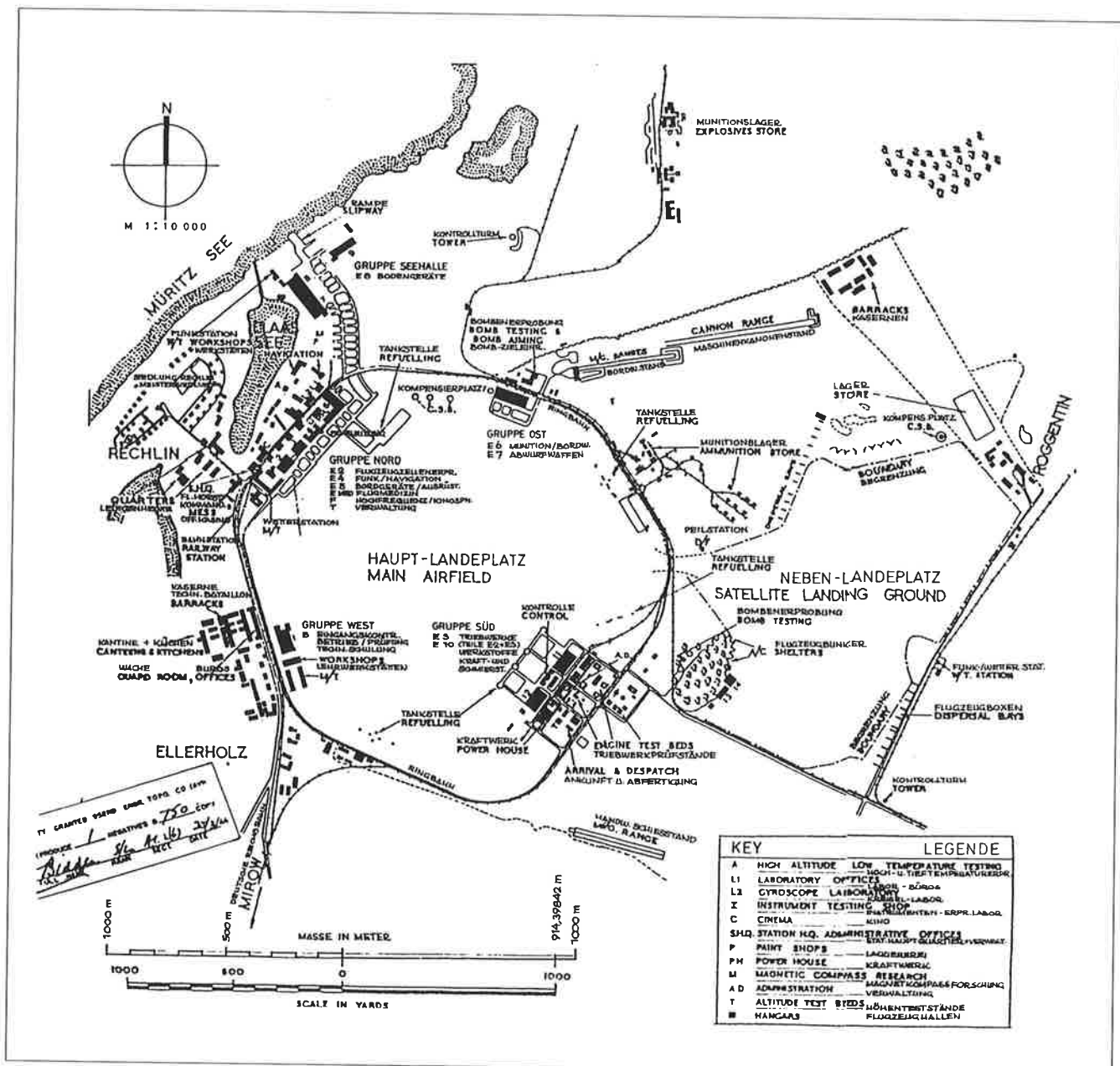
Für die Fallschirmerprobungen bedienten wir uns besonders konstruierter Puppen in Menschengröße und -gestalt im Gewicht von 75 und 100 kg. Sie waren aus Hanfseilen geflochten und durch Ballastgewichte im Innern auf das genannte Abwurfgewicht gebracht. Da sich bei der Erprobung unserer Albatros L 76 damals

auch die Frage stellte, ob die Besatzung im Falle des steilen Trudelns bei einem notwendigen Absprung mit dem Fallschirm aus der Maschinen werde freikommen können, fiel mir die Klärung dieser Frage durch praktischen Versuch zu. Unsere Monteure bauten mir dafür anstelle des sonst verwendeten Beobachtungssitzes einen breiten Gurt als Sitzgelegenheit ein, der aber so angebracht wurde, dass die Blickrichtung nach hinten zum Leitwerk ging. Das Ganze wurde so montiert, dass ich selbst genügend Platz zum Tragen eines manuellen Rückenfallschirmes hatte und auf meinem Gurt sitzend, die „nur“ 75 kg wiegende Puppe auf meinen Schoß bekam.

Der Start war normal, auch das Steigen zu der notwendigen, relativ großen Höhe. Die schwere Puppe saß, in ihr Schicksal ergeben, auf meinem Schoß. Der von ihr ebenfalls getragene manuelle Sitzkissen-Fallschirm behinderte mich natürlich nicht wenig, aber das war nicht zu umgehen. Bald war der Augenblick gekommen, dass H. das Flugzeug über dem Flugfeld in der üblichen Weise zum steilen Trudeln brachte. Die Rotationsbeschleunigung drückte mich mit der durch die Beschleunigung schwerer gewordene Puppe auf den Gurtsitz und an die Bordwand. Mit Aufwand aller mir zur Verfügung stehenden Kräfte hob ich die Puppe an und es gelang mir, sie tatsächlich über die

ERPROBUNGSTELLE DER LUFTWAFFE RECHLIN (MÜRITZ)

AUSSENSTELLE DES TECHNISCHEN AMTES
DES REICHLUFTFAHRTMINISTERIUMS BERLIN



Karte aus den Zielunterlagen der 8. US-Airforce vom Februar 1944 – Luftangriff am 25. August 1944 – ergänzt im Juni 1995 mit deutschem Text Prof. Scharrer

Bordkante zu heben. Die Spannung hatte ihren Höhepunkt erreicht. Den Blick dem rotierenden Leitwerk über mir zugewendet gab ich den letzten Stoß! Ich sah die Puppe in einer zum trudelnden Flugzeug – relativ eleganten Kurve an der hinteren Außenkante der Unterfläche vorbeifliegen, hurra! – ohne diese zu berühren! Wir landeten, beide hochbefriedigt und von dem uns so wohlbekannten angenehm gesteigerten Lebensgefühl erfüllt.“

„Eines Tages hatte ich im Rahmen einer bestimmten Versuchsserie einen automatischen Fallschirm abzuwerfen, der anstelle der Naturseide, aus denen die meisten Fallschirmkappen gefertigt waren, eine solche aus Baumwollmakko besaß. Der Flug fand also als Routineflug statt. Die Puppe hing mit dem zu prüfenden Fallschirm unter dem Rumpf unseres Flugzeuges. Unser Vogel stieg zur notwendigen Arbeitshöhe und wie gewohnt, wurde von mir unter Beachtung des Windeinflusses zur richtigen Zeit der Handgriff gezogen, der durch Öffnung der Halteklauen die Puppe für den freien Fall freigab. Ich zog gelassen die Leine an, die die Vorsteckerdrähte des automatischen Fallschirms herausgezogen hatte, als plötzlich mein vor mir sitzender Flugzeugführer K. mit allen Anzeichen eines durchlebten Schrecks sein Gesicht mir zuwandte und gleichzeitig mit der Hand zum Leitwerk wies. Ich sah unseren voll geöffneten Fallschirm im Luftschraubenstrahl in wild rotierender Bewegung hinter dem Leitwerk voll aufgebläht, teilweise bereits zerfetzt und erfreulicherweise immer weiter aufreißend. Eine recht hässliche Situation, die K. aber meisterte, indem er sofort zur Landung ansetzte, die trotz der hinter uns flatternden Fallschirmruine glatt gelang.“
(G. Wolle, Rechliner Briefe Nr. 25)

Ab 1933/34 erfolgte der zügige Ausbau der Anlagen. Kern der E-Stelle (Erprobungsstelle) wurde ein annähernd runder Grasplatz, um den sich vier Gebäudegruppen („Nord“, „Ost“, „Süd“, „West“) anordneten

Die Abteilungen in der „Gruppe Nord“ befassten sich mit der Flugerprobung von Flugzeugen, Navigations- und Funkgeräten usw.



Gebäude der Gruppe Nord

In der „Gruppe Ost“ waren die Abteilungen für Bomben und Abwurfaffen untergebracht. Die „Gruppe Süd“ umfasste die Abteilung Motoren- und Triebwerkserprobung mit ihren charakteristischen Prüfständen. Die „Gruppe West“ beherbergte die Werft, die Prüfgruppe sowie die Lehrwerkstatt. Hinter der Gruppe West war die Kasernenanlage für das militärische Personal des Fliegerhorstes und der E-Stelle gelegen. Am Ufer der Müritz, direkt neben dem Claassee-Stichkanal, lag die „Gruppe Seehalle“, in der man sich mit der Ausrüstung (Instrumente, Elektrik, Hydraulik, Nebenaggregate) befasste. Zur Verbindung der Gebäudegruppen wurde eine Ringstraße und parallel dazu eine Ringbahn gebaut. Auf dem heutigen Museumsgelände befanden sich die Hauptwache der Gruppe Nord, ein Zwischenlager für Flugzeug- und Motorenersatzteile, die Garagen der Fahrbereitschaft der Fliegerhorstkommandantur und der Feuerwehr mit einen Fuhrpark von ca. 40 Fahrzeugen. Unmittelbar vor der Hauptwache Nord lag der Bahnhof Rechlin, daneben entstand das Kasino.

Für den Flugbetrieb wurden unterirdische Tankanlagen gebaut, die durch eine Ringleitung miteinander verbunden wurden. Sie versorgten neben dem Platz Rechlin auch das Flugfeld Roggentin und den Flugplatz Lärz. Dazu wurden Tanks im Sprotchen Berg installiert, die ohne zusätzliche Pumpen, Diesel und Benzin an die Zapfstellen abgaben.

Entwurf
Geheime Kommandosache.

Den 1. Juni 1934.

L O
Nr. 11/34, II, 5b, g. Kdos.

Zu den Akten Nr. TB 10

1) An
den Leiter der Erprobungsstelle
Rechlin.

Betr. Nachtrag zum Haushalt 1934/35.

L O II bittet, der Gruppe T 5b für den Ausbau Rechlin nachträglich folgende Mittel bereitzustellen zu wollen:

Werkstatteinrichtung	RM 30 000.—
Büroeinrichtung	RM 2 500.—
Munitionslager	RM 22 000.—
Beobachtungsturm	RM 80 000.—
Zerschellerplatte	RM 100 000.—
Feldbahn, Leitungen, Geländearbeiten	RM 35 000.—
Unvorhergesehenes u. Mehrkosten	RM 20 500.—
	RM 290 000.—

2) 11, 5b
II, 5b
mg. 6/6

Nachtrag zum Haushalt (Zerschellerplatte)

Ausgedehnte Flächen im Bereich der Ortschaften Klopzow, Leppin, Schillersdorf, Qualzow und Roggentin wurden vom Reich aufgekauft und die ca. 1.300 Bewohner 1934/35 umgesiedelt. Roggentin blieb für den Betrieb des Nebenlandeplatzes weitgehend erhalten. Bombenabwurfplätze (B-Plätze) westlich und später auch östlich des Leppin-Sees erhielten Sonderanlagen wie z. B. die sogenannte „B-Platte“ – eine fußballfeldgroße und mehr als zwei Meter dicke Betonplatte zur Erprobung von Bombenkörpern und -zündern. Der Bau von Ziel- und Beobachtungsgebäuden bei Schillersdorf, die Errichtung eines sogenannten „Sprenggartens“ zum Sprengen von Blindgängern bei Qualzow und der Bau mehrerer Kinotheodolithen-Stationen zur Vermessung von Flug- und Fallkurven erfolgte bis 1938.

In dem Artikel der Strelitzer Zeitung vom 16. Januar 1996 „Auf Schillersdorf fielen vor 60 Jahren Bomben“ wird u.a. geschildert:

„Von Major F. aus Rechlin erfuhr ich, dass am 16. Januar 1936 unwiderruflich die erste Bombe auf den bei Schillersdorf errichteten Betonturm geworfen wurde“, heißt es in einem Bericht des damaligen Pastors der Gemeinde. „Das Gotteshaus in Qualzow wurde durch die Detonationen dem Erdboden gleichgemacht, in Schillersdorf zerstörten die todbringenden Bomben nicht nur Haus um Haus der einst schmucken Ortschaft, sondern auch das ansehnliche Pfarrhaus und die Kirche. Lediglich der Turm, der noch 1933 eine neue Glocke bekommen hatte, blieb erhalten. Er steht noch heute, gewissermaßen als Mahnung gegen das Vergessen...“

Die Gemarkung Retzow war ursprünglich ebenfalls für die Errichtung von Bombenabwurfplätzen vorgesehen, das Dorf wurde deshalb 1934 zunächst geräumt. Nur 15 Familien verblieben in Retzow und eine Familie in Kotzow. Im Jahr 1936 änderte sich die Planung, denn nach und nach wurden die leer stehenden Wohnungen saniert und ab 1938 wieder neu besiedelt. Das Retzower Schloss diente der E-Stelle als Offiziers- und Ingenieursheim.

Die Ellerholzer Bauernhöfe wurden 1933 teilweise aufgekauft. 1936 nahm der Besitzer des Gutes Boek ein Kaufangebot des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie an und ließ sich anschließend auf einem Gut in der Nähe von Güstrow nieder. Vom Reichsverband eingesetzte Verwalter bewirtschafteten bis Ende des Krieges Gut und Umgebung. Alle Bauernhöfe belieferten die E-Stelle mit ihren Produkten. Eine eigene Gärtnerei produzierte mit ca. 50 Beschäftigten Obst, Gemüse und Blumen, die auch nach Berlin geliefert wurden. Außerdem waren sie für alle Bepflanzungen und die Außenpflege der Dienst-

gebäude verantwortlich, betrieben eine Seidenraupenzucht und legten bis 1940 eine Obstplantage zwischen dem Bereich „Süd“ und der alten Landstraße Retzow-Boek an.

Der ersten Ausbauphase der E-Stelle 1932/33 mussten auch die Teile von Rechlin weichen, die unmittelbar am Flugplatz lagen. Um die Kirche herum wurde die Siedlung Rechlin (heute: Rechlin Nord) in Form eines Tragflügels neu gebaut. Ein Teil der Siedlungshäuser diente als sogenannte „Meister-Siedlung“ den Werkmeistern der E-Stelle. Die übrigen Häuser der Siedlung wurden vornehmlich vom Führungspersonal der Dienststelle bewohnt. Die von 1916 bis 1934 zweckentfremdet genutzte Kirche wurde auf Staatskosten wieder als Kirche hergerichtet und diente ab 1935 als Simultankirche beiden christlichen Konfessionen.



Siedlung Rechlin

Im Dezember 1938 wurde sie als erste (und einzige) Garnisonskirche der Luftwaffe geweiht.

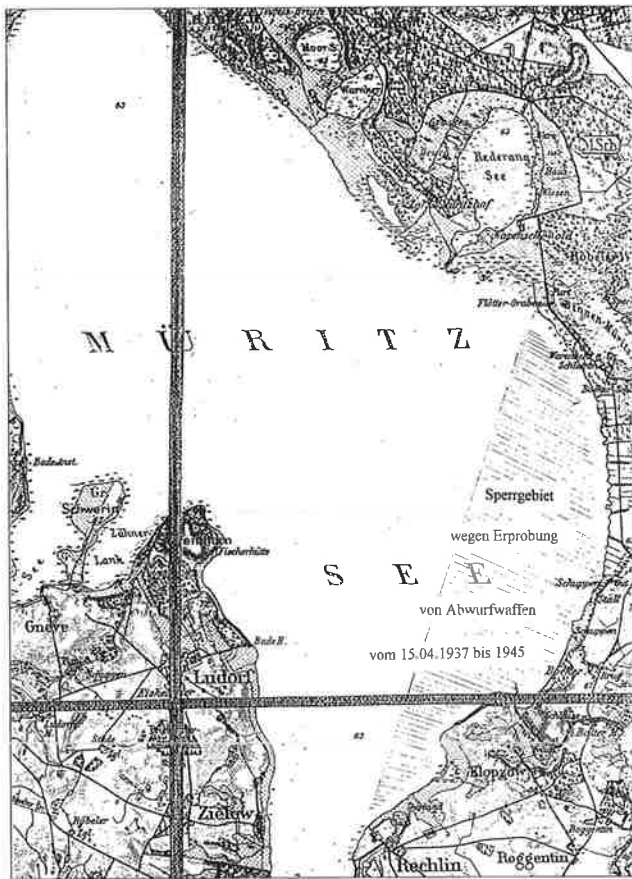
Ab 1934 wurde die Siedlung Vietzen (heute: Rechlin) in vier Etappen von Süden her beginnend zwischen dem Dorf Vietzen und der „Gruppe West“ bzw. den Kasernen der E-Stelle errichtet. In den beiden letzten Etappen entstanden im nördlichen Bereich eine Grünanlage („Hindenburgplatz“), ein Veranstaltungsgebäude mit Hotel „Müritzhof“, eine neue Schule („Ernst-Udet-Schule“), Post, Bank, sowie Geschäfte für Lebensmittel usw. Dafür wurde die alte Dorfschule in Vietzen geschlossen. In Rechlin selbst gab es nur ein „etwas erweitertes“ Milchgeschäft und eine Sparkasse neben dem Kasino am Bahnhof.

1936 war die Eisenbahnstrecke von Ellerholz bis zum Bahnhof Rechlin verlängert und im gleichen Jahr wurde der neue Verbindungskanal von Mirow über Lärz zur Kleinen Müritz für den Verkehr freigegeben. Er war in nur zehn Monaten als Ersatz für den im militärischen Sperrbereich liegenden Bolter Kanal gebaut worden, der bis da hin als Verbindung von der Müritz zur Havel-Wasserstraße gedient hatte.



Haus im Fritscheweg

Südlich des Bolter Kanals entstanden auf dem sog. C-Platz ab 1936 Schießbahnen, Laboratorien, Waffen- und Munitionswerkstätten für die Munitionserprobung. Ein umwallter Schleuderprüfstand mit einer im Freien auf Schienen laufenden Zentrifuge, ein Fallturm und eine Löschkammer zum Löschen bzw. Abbrennen in Brand geschossener Kraftstoffbehälter waren Sondereinrichtungen auf diesem Gebiet.



Ab 15.04.1937 wurde die östliche Seite der Müritz vom Claassee-Stichkanal bis zum Flötter-Graben zum „Sperrgebiet Außenmüritz“ erklärt, in dem auch nicht gefischt werden durfte (heute Teil des Nationalparks). Bomben und -abwurfteinrichtungen wurden hier über Pontons und anderen Zielen getestet.



Hotel Müritzhof

Aus einem Schreiben des Luftkreiskommandos vom 16.10.37 an das Staatsministerium geht hervor, dass vorgeschlagen wurde, den Fliegerhorstkommandanten als Bürgermeister einzusetzen, da Gemeindefragen gleichzeitig auch militärische Belange betreffen (alle Bewohner sind Angehörige der Luftwaffe). In den Unterlagen werden als kommissarisch eingesetzte Bürgermeister 1935 bzw. 1940 zwei Regierungsoberinspektoren genannt. Untergebracht waren Bürgermeister- und Standesamt bis zum ersten Luftangriff in einem Gebäude der Gruppe West.

Der Flugplatz Lärz wurde ab 1939 mit Beton-Bahnen für die Erprobung immer schwerer und schneller werdender Flugzeugmuster ausgebaut. Nicht zuletzt für die Erprobung von Strahlflugzeugen ab Sommer 1944 war deren ständige Verlängerung notwendig. Für Wartungs- und Umbauarbeiten an diesen Flugzeugtypen wurde gegen Kriegsende ein Bunker am Ostrand errichtet, dessen Tore übrigens nie geliefert wurden. Am südwestlichen Rand des Platzes wurde durch die Errichtung von Einfamilienhäusern weiterer Wohnraum für Mitarbeiter der E-Stelle geschaffen. Mit einem Areal von 150 qkm (davon 190 ha bebaut) wurde die E-Stelle Rechlin die größte der insgesamt zehn deutschen Erprobungsstellen.

Zur „Erprobungsstelle der Deutschen Luftwaffe“ wurde Rechlin endgültig im Jahr 1935. Bis dahin nannte sich die Einrichtung zur Tarnung noch immer „Erprobungsstelle des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie“. Sie diente der Mustererprobung aller Landflugzeuge, ihrer Triebwerke, Ausrüstungsgegenstände und Bodengeräte, die zur Verwendung in der Luftwaffe vorgesehen waren. Wenn die Luftfahrtindustrie nach Ausschreibungen des Technischen Amtes neues Gerät entwickelt hatte – mehrere Firmen traten dabei meist in Konkurrenz und boten, oft mit Beratung aus Rechlin, eigene Produkte an – wurden erste Muster nach eingehenden Tests beim Hersteller der E-Stelle zur Erprobung übergeben.

Die E-Stelle hatte festzustellen, ob das Gerät technisch in Ordnung war und den Anforderungen entsprach. Bei Flugzeugen bedeutete dies z.B. ob die geforderte Geschwindigkeit, die Steigleistung, Reichweite, Gipfelhöhe, Festigkeit, Stabilität und Steuerbarkeit erreicht wurden. Untersucht wurden weiter die Wartbarkeit, Führerraumgestaltung (Ergonomie), Reparaturfreundlichkeit, Zuverlässigkeit und weitere Aspekte, die wichtig für den späteren Einsatz bei der Truppe waren. Für andere Geräte (Triebwerke, Navigation, Elektrik, Hydraulik, Funk usw.) galt Entsprechendes. Am Ende einer solchen Erprobung konnte die Feststellung stehen, dass ein Gerät den Forderungen entsprach und für einführungsreif erklärt werden konnte, dass Verbesserungen notwendig waren, oder dass es als unbrauchbar abgelehnt wurde. Natürlich wurden Verbesserungsvorschläge gemacht und auch vor Ort realisiert

Auf diese Weise durchliefen fast alle für die Luftwaffe entwickelten Geräte, vom Höhenmesser bis zur Strahltriebwerke, vom Fahrwerksreifen bis zum Rettungsfallschirm, von der Sprengbombe bis zur Zündkerze und von der Antenne bis zum Kurskreisel eine eingehende Erprobung bei der E-Stelle Rechlin.

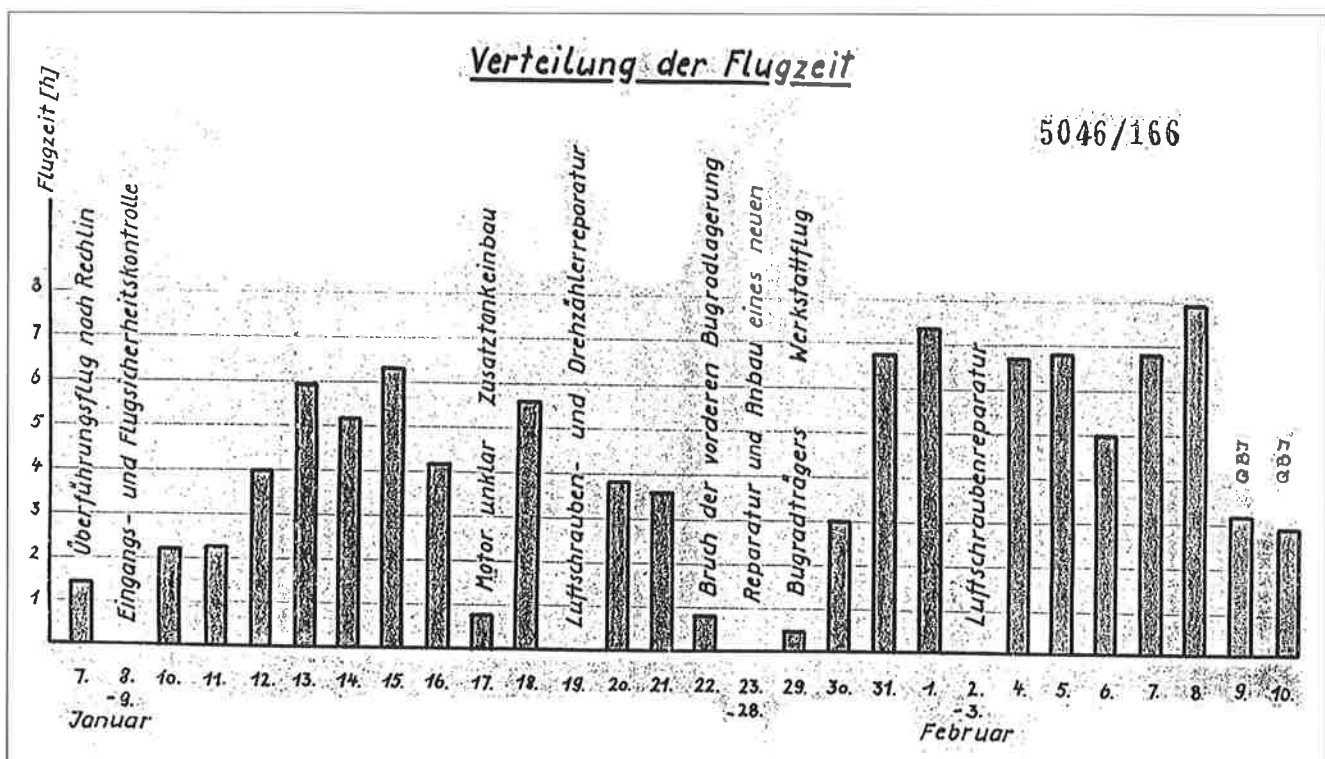
Ein Sonderfall innerhalb der E-Stelle war die Abteilung F, die sich u.a. mit Leitstrahlverfahren und Ionosphärenforschung befasste und für den Kurzwellenfunkverkehr wichtige Erkenntnisse lieferte.

Wasserflugzeuge sind in Rechlin nicht erprobt worden, ihre Anwesenheit blieb auf gelegentliche Besuche aus der dafür zuständigen E-Stelle Travemünde beschränkt. Eine kleine Slipanlage war hierfür vor-

handen. Nach mehreren organisatorischen Änderungen und Umbenennungen galt folgende Organisationsstruktur von 1939 bis 1945:

E2	Flugzeugzellenerprobung
E3	Triebwerkserprobung
E4	Funk- und Navigationserprobung
E5	Flugzeugbordgeräte- und Flugzeugausrüstungserprobung
E6	Munitionserprobung für Bordwaffen
E7	Abwurfwaffenerprobung
E8	Bodengeräteerprobung
EMed	Flugmedizinische Erprobungen
F	Hochfrequenz- und Ionosphärenforschung
E10	Erprobung von Werkstoffen sowie Kraft- und Schmierstoffen (ab 1943)
B	Betrieb und Prüfgruppe
T-Ver	Verwaltung

Um eine grobe Vorstellung von der Aufgabenvielfalt Rechlins zu bekommen, muss man sich vor Augen halten, dass in Deutschland von 1930-1945 mehr als 120.000 Flugzeuge gebaut wurden. Diese Zahl umfasste etwa 250 verschiedene Typen bzw. Varianten, die – soweit es sich um Landflugzeuge handelte – sämtlich als Versuchsmuster oder Vorserienmaschinen in Rechlin untersucht wurden. War ein Muster bei der E-Stelle eingetroffen, dann wurde die Flugerprobung an sieben Tagen in der Woche durchgeführt, lediglich unterbrochen durch Reparaturen oder Schlechtwetter. Beispielhaft ist nachstehend der Verlauf der ersten 100-Stunden-Erprobung der Go 244 V-2 dargestellt.





Ju 52 ausgerüstet als „Fliegender Prüfstand“

Die Arbeitsbelastung der E-Stellen-Mitarbeiter stieg in den Aufbau- und noch mehr in den Kriegsjahren ständig. So standen z. B. im November 1935 der E-Stelle 182 Maschinen als Erprobungsträger zur Verfügung, mit denen 2.476 Starts und 802 Flugstunden absolviert wurden.



Flugzeugführer beim Einstieg

Im Monat Juni 1936 wurden es bereits 211 Flugzeuge mit 3.495 Starts und 1.655 Flugstunden. Im Spätherbst 1939 sollen mindestens 260 Erprobungsträger bei den Abteilungen im Einsatz gewesen sein.

Erprobungsstelle der Luftwaffe Rechlin		5030/158
Abteilung	2	
Sachgebiete	Flugwerk	Gruppe D, G, H, I, K, S, T, U, V, W, X, Y, Z, 2
Erprobungs- Ort/Objekt	Wochenbericht für die Zeit vom 18.7. - 24.7.43	
1912	He 219	
	Leistungsversuche auf VII haben sich durch Sachen von Masse- schlüssen, die an dem Motor häufig sind, verzögert. V-8 nach Behebung einiger Beanstandungen Fortsetzung der Fahr- werkserprobung.	
1929	Me 410	
	Volldruckhöhenvergleich nach Umtauschen der Ansaugkanäle fort- gesetzt. Eine Veränderung in den Vollruckhöhen wurde nicht festgestellt. Ausbau der Triebwerke aus W.-Nr. 037 und Einbau in W.-Nr. 154, dann Fortsetzung der Versuche. Einbau der neuen Ölwanne in W.-Nr. 037 in Lenz. Erprobung der neuen Ölwanne mit Verände- rung der Öldruckförderpumpe hat nach Mitteilung von Lenz bisher gutes Ergebnis gezeigt. Ju 290, W.-Nr. 157 Umbauten und Vermessungen der Funkanlage. W.-Nr. 158 Gründliche Durchsicht in Dessau nach dem Bahnneigungsflug in Rechlin. W.-Nr. 159 Endgültige Klärung des Einbaues der Funkmessgeräte. Ju 352 Einige Starts mit 1200 PS (Wassermethanol) in Dessau. Ifa meldet erhöhte Motorschwierigkeiten. Fertigstellung der V-1 (Hallertermin) bestimmt Ende Juli zu er- warten. Ju 252 V-4 auf dem Bahntransport von Dnepropetrowsk nach Deutschland. V-5 Überholung in Rechlin. V-10 zur Wiederherstellung und Kontrolle des Mittelstückes bei Werke Werneuchen eingetroffen. Ar 232 A06 Montag Transport nach Litzenstadt, dann Leistungen und Eigen- schaften mit 19,5 to. Ab Freitag bis Montag 50 Stundenkontrolle Ar 232 A07 Machte Kontrollflüge für Fahrwerk und sollte ab Donnerstag vor die Werft zum Einbau aller für Gelände notwendigen Ver- stärkungen (mit Radkolonne). Flugzeug machte auf dem an Don- nerstag befohlenen Transportflug eine Auslandslandung mit Bruch (Ursache noch unbekannt). B 17 Höhenflüge mit 230 im Schlupf. Zielflüge mit Gerät. B-24 in der Werft.	

Wochenbericht für die Zeit vom 18.7.-24.7.43

Ein Tätigkeitsnachweis vom 27. Mai 1942 schildert den Einsatz einer der wenigen Frauen, die zu der Zeit überhaupt geflogen sind, in Rechlin:

„Flugkapitän Gräfin Melitta Schenk von Stauffenberg wurde lt. Vfg. LC 7 Nr. 4643/39 geh. vom 17.10.39 am 24.10.39 zur Erprobungsstelle der Luftwaffe kommandiert, um verschiedene Sturzflugvisiere zu erproben und dabei auftauchende technische und wissenschaftliche Probleme zu klären. Sie hat seit dieser Zeit bis zu ihrer am 1.2.42 erfolgten Kommandierung zur Luftkriegsakademie Gatow insgesamt über 900 vermessene und gefilmte steile Zielstürze, durchschnittlich von 5000 auf 1000 m Höhe auf Flugzeugen der Klassen B und C mit verschiedenen Visiergeräten durchgeführt. Die genaue Auswertung der Meßstürze wurde von Gräfin Stauffenberg selbst geleitet und die Ergebnisse wissenschaftlich durchgearbeitet. Sie sind in zusammen 10 Berichten (geh.) niedergelegt und konnten so für die Weiterentwicklung nutzbar gemacht werden.“ (aus „Melitta Gräfin Stauffenberg“ G. Bracke, Langen Müller 1990)

Der Inhaber des folgenden Rollscheines, Angehöriger des Technischen Bataillons in Rechlin, war berechtigt, die genannten Flugzeugtypen am Boden zu bewegen.

Ausg.: 8.1.1915 Ausstellung: 1.10.35 Inhaber ist befördert (Eigenhändige Unterschrift, Vor- und Zuname) <i>Paul von Langenfeld</i> Ausgestellt am: 22. Oktober 1942 Erprobungsstelle der Luftwaffe (Ausstellende Dienststelle) Oberleutnant u. L.F.L. Rechlin, den 28.10.1942 (Ort) (Datum)		...der ist berechtigt, die aufgeführten Flugzeugtypen der Klassen A, B und C zu rollen: <table border="1"> <thead> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>He. 72</td> <td>Ju. 87</td> <td>Ju. 52</td> </tr> <tr> <td>Fw. 44</td> <td>We. 34</td> <td>Ju. 86</td> </tr> <tr> <td>Fw. 58</td> <td>Na. 57</td> <td>Ju. 90</td> </tr> <tr> <td>Ar. 79</td> <td>NA. 64</td> <td>Ju. 88</td> </tr> <tr> <td>Bü. 181</td> <td>He. 113</td> <td>Ju. 188</td> </tr> <tr> <td>Fi. 156</td> <td>Bi. 109</td> <td>Ju. 288</td> </tr> <tr> <td>Fi. 256</td> <td>Fw. 58</td> <td>Bf. 110</td> </tr> <tr> <td>Bf. 108</td> <td>Fw. 189</td> <td>Bf. 210</td> </tr> <tr> <td>Go. 145</td> <td>Fw. 190</td> <td>Fw. 200</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Ar. 96</td> <td>Ar. 240</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hen. 123</td> <td>He. 111</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hen. 126</td> <td>He. 177</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hen. 129</td> <td>He. 111 Z</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hen. 130</td> <td>Do. 17</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Do. 217</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Do. 217 Z</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Do. 215</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Go. 244</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Me. 323</td> </tr> </tbody> </table> Sämtliche Beuteflugzeuge.	A	B	C	He. 72	Ju. 87	Ju. 52	Fw. 44	We. 34	Ju. 86	Fw. 58	Na. 57	Ju. 90	Ar. 79	NA. 64	Ju. 88	Bü. 181	He. 113	Ju. 188	Fi. 156	Bi. 109	Ju. 288	Fi. 256	Fw. 58	Bf. 110	Bf. 108	Fw. 189	Bf. 210	Go. 145	Fw. 190	Fw. 200		Ar. 96	Ar. 240		Hen. 123	He. 111		Hen. 126	He. 177		Hen. 129	He. 111 Z		Hen. 130	Do. 17			Do. 217			Do. 217 Z			Do. 215			Go. 244			Me. 323
A	B	C																																																												
He. 72	Ju. 87	Ju. 52																																																												
Fw. 44	We. 34	Ju. 86																																																												
Fw. 58	Na. 57	Ju. 90																																																												
Ar. 79	NA. 64	Ju. 88																																																												
Bü. 181	He. 113	Ju. 188																																																												
Fi. 156	Bi. 109	Ju. 288																																																												
Fi. 256	Fw. 58	Bf. 110																																																												
Bf. 108	Fw. 189	Bf. 210																																																												
Go. 145	Fw. 190	Fw. 200																																																												
	Ar. 96	Ar. 240																																																												
	Hen. 123	He. 111																																																												
	Hen. 126	He. 177																																																												
	Hen. 129	He. 111 Z																																																												
	Hen. 130	Do. 17																																																												
		Do. 217																																																												
		Do. 217 Z																																																												
		Do. 215																																																												
		Go. 244																																																												
		Me. 323																																																												

Zu Beginn des Jahres 1943, am 13. Januar, kam es in Rechlin aus einer Heinkel He 280 zum ersten „einsatzmäßigen“ Schleudersitzauschuss der Luftfahrtsgeschichte, der dem Flugzeugführer das Leben rettete. Später hatte die E-Stelle Rechlin wesentlichen Anteil an der systematischen Erprobung von Schleudersitzen. Eine weitere wichtige Aufgabe für die Rechliner Ingenieure war die Untersuchung und Erprobung von Beuteflugzeugen wie z.B. der amerikanischen 4-motorigen Bomber B-17 „Fliegende Festung“ und B-24, aber auch russischer, britischer und später italienischer Flugzeugmuster.



Boeing B-17 G 7+8

In Rechlin durchliefen alle wesentlichen Entwicklungen der Luftfahrttechnik den Erprobungsbetrieb; der Bogen reichte vom stoffbespannten Doppeldecker in Holzbauweise bis zum Hochleistungsflugzeug in Ganzmetallbauweise.

Strahltriebwerke, hydraulische Bordsysteme, Sprechfunk, Dreiaachsensteuerungen, Schleudersitze, verstellbare Luftschrauben, Druckkabinen und Bremsfallschirme sind nur einige Beispiel für weitere Neuentwicklungen jener Jahre.

Dies zeigt, welche vielfältigen Aufgaben die E-Stelle zu bewältigen hatte, die technisches Neuland betrafen, und deren Auswirkungen sich in erheblichem Maße in der Luftfahrttechnik der Nachkriegsjahre widerspiegeln.

Im Rahmen dieser Erprobungen sind in der Zeit von 1927 bis 1945 mehr als 300 Angehörige der E-Stelle tödlich verunglückt. Die bisher nachgewiesenen Verluste sind im Buch „Flugerprobungsstellen bis 1945“ aus der Buchreihe „Die deutsche Luftfahrt“ chronologisch dokumentiert.

5030/ 77

E-Stelle Rechlin
R 5

Rechlin, den 9.10.1943

Über Kdr. an KdS.

Schwerpunkt - Erprobungsbericht.

Messstrupp:	Zügige Arbeit, keine Rückstände.
Druckanzug:	Vermessung der Druckluftanlage in He III durchgeführt. Die Regulierung der Temp. ist auch bei tiefsten Aussentemperaturen möglich, sodass mit mindestens + 20°C in Druckanzug zu rechnen ist. Für die notwendige Euhlung in Bodennähe reicht der Wärmeaustauscher ebenfalls aus. Höhenflug mit angelegtem Druckanzug steht noch aus.
Höhenabsprung- gerät HAS 16:	Sicherstellung der Rohrfaschenfertigung bei VDM. Ballserie für HAS 16 wird noch in unge- schütztem Stahl ausgeliefert.
Lastenfallschirm: Hochabwurf mit Misch- lastabwurfbehälter 1000:	Acht Abwürfe aus 3000m Höhe bei 350 km/h mit EDH-Vermessung durchgeführt (Gesamt- gewicht 1000 - 500 kg). Funktion von 6 Abwürfen einwandfrei. 2. Abwürfe fielen aus, da Abwurfhöhe wegen zunehmender Be- wölkung nicht eingehalten werden konnte.
Schaltgeräte der Firma Hirth:	Erprobung der Schaltgetriebe der Fa. Hirth wurde nach Flugplan des Flugzeuges Ju 88 FL-8K bisher erfolgreich durchgeführt.
3 kW-Regler der Firma LGW:	Erprobung des 3 kW-Reglers der Fa. LGW in unab- geschütztem Bordnetz der Do 217 M bezüglich Net- störung ergab, dass die Regler auch für einen Einsatz unter diesen Bedingungen genügend entlastet sind. In Einzelfällen wird bei Bedarf ein zusätz- licher Entlastör vorgesehen.
PKZ 16:	In der Besprechung vom 6.10.43 wurde von der Be- schaffungsabteilung zugesagt, dass der Serienan- schluss an die 150 Ballseriengeräte der Kranken- trale PKZ 16 sichergestellt wird.
Schleuderversuch He 219 V 61:	Gitterschleudern aus dem am Boden abgestellten Flugzeug mit Pappen und mittels Luftdrücken von 50-120 atü verliefen positiv, d.h. die Abschüsse bestätigten die errechneten Werte der Warfhöhe und Warfweite. Schleuderversuche von Pappen aus dem fliegenden Flugzeug folgen kommende Woche.

M. Wismach
Pl.-Oberstabsarzt
Abteilungsleiter R 5

Schwerpunkt-Erprobungsbericht

Dazu erinnert sich H. Wismach:

„Bei den zahlreichen Flugzeugunglücken stellte unsere Fliegerkompanie den äußeren Rahmen bei den Beerdigungen mit „militärischen Ehren“. Viele hohe Offiziere nahmen an diesem Zeremoniell teil. Viele der abstürzenden Maschinen fielen in die Müritz und Umgebung oder verbrannten.“

Der nachstehende Auszug aus der Trauerrede des Fliegerhorstkommandanten anlässlich des Todes zweier Rechliner Ingenieure, die bei einem Überland-Schleppflug mit einem Lastensegler Go 242 im April 1941 tödlich abgestürzt sind, charakterisiert den bedingungslosen Einsatz für die Luftwaffe während des Krieges:

„Pflichtbewusst und verantwortungsvoll haben sie ihre für die Truppe so besonders wichtige Erprobung übernommen und mit vollem Einsatz durchgeführt. Sie wussten als alte Rechliner, was man von ihnen verlangte und dass nur völlige Einsatzbereitschaft Voraussetzung für eine erfolgreiche Arbeit war. Beide standet Ihr erst am Anfang Eurer Laufbahn. Der Tod hat nun Eurer Arbeit und Eurem Streben ein Ziel gesetzt und in unsere Gemeinschaft wieder ein schwere Lücke gerissen... Tief bewegt trauern wir Rechliner um unsere beiden Gefallenen und in tiefer Ehrfurcht neigen wir uns vor den jungen Frauen und Euren Eltern, die jetzt – wie so viele in diesem Kriege – ihr Liebstes hingeben mussten. Wir danken Euch für Eure

Arbeit, Eure Kameradschaft und Opferbereitschaft. Und wenn wir jetzt von Euch Abschied nehmen, geloben wir Euch: Wir wollen weiter fliegen und uns immer so wie Ihr für Führer und Vaterland einsetzen...“

Einer der beiden tödlich verunglückten Ingenieure kam vom Segelflug und hatte auch Segelflugzeugmodelle konstruiert – die bis heute noch gebaut werden – er gilt als Pionier des Segelflugzeugmodellbaus.

Einen für den Flugzeugführer dagegen glimpflich verlaufenen Absturz einer Ar 68 mit Jumo 10-Motor bei Rechlin im Jahr 1936 zeigt das nachfolgende Bild:



Bruch Ar 68

Ein ähnlich dramatisches Ereignis schildert einer der damals Beteiligten viele Jahre später in den „Rechliner Briefen“:

„Ende Juni 1935. Ein herrlicher sonniger Sonntag ging zu Ende. Auf einer Dienstreise von Rechlin nach Nürnberg machte ich mich auf den Weg zum Nürnberger Flugplatz, wo ich mich zur Abholung angemeldet hatte. Auf dem Flugplatz traf ich noch 4 Kollegen von anderen Rechliner Abteilungen, die ebenfalls von einer Dienstreise kamen. Wir kannten uns alle. Unser Flugzeugführer war auch ein Kollege. Es war ein angenehmer Flug nach Norden hinauf ins Mecklenburger Land. Schon früh konnte ich eines meiner lichttechnischen Erprobungsgeräte, das Morseblinkfeuer, erkennen, das südwestlich vom Flugplatz Rechlin auf dem „Sprottschen Berg“ montiert war. Es gab durch Lichtzeichen die Morsekennung Rechlin mit den Buchstaben „Rn“. Dann waren es nur noch wenige Minuten bis zum Beginn der Landung auf unserem Flugplatz. Es war Zeit, dass wir uns anschnallten. Ich saß auf der rechten Seite ziemlich hinten gegen das Heck zu und konnte durch ein Fenster das bereits vorbeijagende Rollfeld sehen. Doch plötzlich gab es merkwürdige Stöße. Ich sah durchs Fenster, unser rechtes Tragflächenende warf wie ein Pflug Erdschollen auf dem Rollfeld auf. Das war doch keine normale Landung! Ich sah vor mir den Kollegen E., zu diesem außergewöhnlichen Schauspiel hinaussehend, und rief ihm zu: „Anschnallen!“ Dazu

hatte er aber keine Zeit mehr, denn schon riss unsere Maschine nach rechts aus. Gleich gab es einen heftigen Ruck. Die rechte Tragfläche riss ab, das Flugzeug fing an, sich um seine Hochachse zu drehen, während wir weiter auf dem Rollfeld dahinschossen. Wieder hintereinander heftige Stöße. Offenbar brachen jetzt die Räder des Fahrgestells weg. Wir drehten uns weiter im Kreise. Ich sah, wie meine Aktentasche, die ich am Boden abgestellt hatte, infolge der Fliehkraft über den Fenstern der linken Flugzeuginnenwand „hing“. Unser Flugzeugrumpf glitt nun auf dem Bauch weiter. Plötzlich wieder ein starker Stoß, wir standen still. Schnell lösten wir die Anschnallgurte und eilten zur Kabinentür, denn wir wussten, es könnte jetzt noch ein Brand entstehen. Die Tür ging aber nicht auf, der ganze Wellblechrumpf war verkantet. Mit aller Macht stemmten wir uns miteinander gegen die Tür. Endlich fielen wir mir ihr hinaus auf das Rollfeld. Wir stellten verwundert fest, dass außer einigen Schürfungen keiner irgendwelche Verletzungen erlitten hatte. Inzwischen sprang auch unser Flugzeugführer unverletzt heraus. Nun sahen wir die Bescherung. Vor uns der ramponierte Wellblechrumpf der Ju 52 mit nur einer Tragfläche. Infolge der Bauchlandung waren die zwei noch vorhandenen Luftschrauben aus Aluminium wie Widderhörner verbogen. Weit zurück auf dem Rollfeld lagen zerstreut die rechte Tragfläche, die Räder und sonstige Teile vom Fahrwerk, Höhenruder u.a.. Herr R. fragte uns, indem er zu dem vor uns liegenden 100%-igen Bruch hindeutete: „Waren Sie da drinnen?“ Die Herren konnten nicht glauben, dass wir eine solche Bruchlandung heil überstanden hatten. Unser Flugzeugführer musste jetzt Rede und Antwort über die verunglückte Landung stehen.“

(W. Haizmann, Rechliner Briefe Nr. 47, „Eine totale Bruchlandung mit einer Ju 52“)

Rechlin gehörte mehrere Jahre zum Streckennetz der Deutschen Lufthansa und wurde regelmäßig mit einer Ju 52/3m angeflogen. Die Lufthansa hatte Anfang 1937 auf Veranlassung des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) eine Sonderstrecke Berlin-Rechlin-Tarnowitz und zurück eingerichtet. 1939 wurde auch die E-Stelle Tarnowitz einbezogen. Hintergrund war die ständig wachsende Zahl von Dienstreisen von Angehörigen der E-Stellen und des RLM. Vorhandene Erprobungsflugzeuge konnten hierfür aus Zeit- und Sicherheitsgründen meist nicht eingesetzt werden. Nach anfänglicher Tarnung wurde die E-Stelle Rechlin ab März 1935 zum Vorzeigeobjekt der Luftwaffenführung. Der schnelle technische Fortschritt beim Aufbau der Luftwaffe sollte gewissermaßen als Abschreckung für andere Staaten dienen. Es kamen viele ausländische Besucher aus Frankreich, Italien, Jugos-

lawien, England oder den USA nach Rechlin, darunter auch Charles Lindbergh, der als erster den Atlantik von den USA nach Europa überflog.

Neben den eigentlichen Erprobungstätigkeiten belegten Rechliner Besatzungen mehrfach vordere Plätze bei nationalen und internationalen Flugwettbewerben, so z.B. 1937 beim Internationalen Flugmeeting in Dübendorf/Schweiz oder 1938 mit einer Fh 104 (Siebel Flugzeugbau Halle) den ersten Platz beim 3. Italien-Rundflug.

Rechlin war auch Schauplatz für Filmaufnahmen für den Luftwaffen-Spielfilm „Pour le Merite“. Leider kam es dabei zu einem tödlichen Unfall, als zwei Flugzeuge in der Luft zusammenstießen.

Mit einer speziell ausgerüsteten Ju 52, mit Höhenmotoren, zusätzlichen Sauerstoffgeräten und Kälteisolierung im Rumpf, versorgte eine Rechliner Besatzung 1938 die Bergsteiger der Nanga Parbat-Expedition während ihres Aufstieges. Neben Erfahrungen im Höhenflug fielen dabei auch Erprobungsergebnisse hinsichtlich der Navigations- und Sauerstoffausrüstung sowie des Lastenabwurfs mit Fallschirmen an.

Die ersten Versuchsmuster der neuartigen Flugzeuge mit Turbinen (damals noch TL-Antrieb genannt) wurden bereits 1942 in Rechlin erprobt (He 280). Am 24.07.1943 wurde anlässlich einer Vorführung vor der Luftwaffengeneralität erstmalig eine Messerschmitt Me 262 mit zwei Junkers-Turbinen Jumo 004 gezeigt. Ab Sommer 1944 gehörten Strahlflugzeuge wie Me 262 oder Ar 234 zum Alltagsbild der E-Stelle.



Ar 234 B E2+30

Auch hier verlief die Erprobung nicht ohne Zwischenfälle, wie die nachstehende Schilderung zeigt:

„Da ich eine Menge Starts (u.a. Schießflüge und Fahrwerkserprobung) auf der Me 262 hatte, durfte ich den Fluglehrer spielen. Am 8.10.1944 weist mein Flugbuch Schulflüge mit Dr. Doetsch, H. u.a. aus. Dann zwei mit Roloff. Die erste Landung ging glatt, ich rührte nicht hinein. Beim zweiten Anflug hatten wir etwas zuviel Fahrt, der Herr Fluglehrer überlegte kurz, ob es nicht besser sei durchzustarten. Er

ließ es dann aber darauf ankommen, denn der Platz war ja reichlich groß. Beim Ausrollen war dann aber noch ganz schön was drauf, und der Fluglehrer stieg notgedrungen in die Bremsen. Erfolg: Der Platzrand näherte sich nicht mehr bedrohlich. Dann aber – die Ausrollgeschwindigkeit mag zwischen 30 und 50 km/h gelegen haben – verneigte sich der Vogel tief, drehte weiter um die Querachse und legte sich friedlich im Zeitlupentempo auf den Rücken.

Ich hing seitlich in den sorgfältig angelegten Gurten, befreite mich aber blitzschnell. So dass ich 10 bis 20 cm „abstürzte“ und auf den Kopf fiel, der ja glücklicherweise kein edler Teil ist. Es gab auch nur eine kleine Schramme. Mein Flugschüler sah mit Blut im Gesicht schlimmer aus. Es folgten einige vergebliche Versuche, mit dem Kappmesser die starken Plexiglas-scheiben zu durchstoßen. Das linke Triebwerk kokelte vor sich hin. Das Nachbrennen der Triebwerke war damals im Leerlauf noch üblich. Als die Feuerwehr dann endlich kam, war das Gefährlichste der erste Löschversuch, der hässliche Rauch- und Löschmittelschwaden auf uns zutrieb, bis der Platzkommandant den Feuerwehrmann umdirigiert hatte. Dann waren schnell „Notausstiege“ mit der Axt geschlagen. – Als einer der ersten Gratulanten erschien Hanna Reitsch, die in Lärz mit der V1 laboriert hatte.“

(H. Pfister, Rechliner Briefe Nr. 2, „Überschlag mit der Me 262“)

Obwohl die Alliierten das Geschehen in Rechlin schon lange beobachteten, was aus Luftbildaufnahmen ab 1942 ersichtlich ist, stand die Bombardierung deutscher Großstädte im Vordergrund. Der erste Angriff auf den Flugplatz Lärz erfolgte am 24.05.1944, allerdings war Lärz an diesem Tag auch nur Ausweichziel. Am 25.08.1944 traf der erste geplante Tagesangriff die E-Stelle. Innerhalb von 22 Minuten wurden ca. 400 t Bomben abgeworfen. Dank rechtzeitiger Evakuierungen waren nur etwa 20 Tote zu beklagen. Schwere Schäden an Gebäuden und am Rollfeld in Rechlin behinderten anschließend den Erprobungsbetrieb jedoch erheblich. Der Flugbetrieb konnte für einige Wochen nur auf dem Nebenplatz Roggentin und teils in Lärz stattfinden, bis die Schäden behoben waren.

Ab Herbst 1944 begann die Erprobung der bemannten Variante der Flugbombe Fi 103 (bekannt als V1). Diese fliegende Bombe sollte praktisch im Rahmen eines so genannten „Selbstopfer-Einsatzes“ eingesetzt werden und sich mit dem Piloten auf strategisch wichtige Ziele stürzen.

„Die bemannte V1 erhielt die Tarnbezeichnung „Reichenberg“. Sie wurde streng geheim gehalten. Die erste Ausführung war eine einsitzige V1 mit abgefeederter Kufe und Landeklappen, um landen zu können, mit Triebwerk und diente zum Trainieren. Die zweite Ausführung war eine doppelsitzige V1, bei der ein Sitz vor der Fläche, der andere hinter der Fläche lag. Sie hatte Doppelsteuer, war ohne Triebwerk und sollte den SO-Männern als Schulmaschine dienen. Die dritte Ausführung war die sogenannte Einsatzmaschine, einsitzig, mit Triebwerk, ohne Landemöglichkeit, d.h., ohne Kufe und ohne Landeklappen. Ich stellte mich für die Erprobung zur Verfügung. Die Militärerprobungsstelle Rechlin wollte jedoch die Erprobung mit eigenen Piloten durchführen. An einem sommerwarmen Tag flog ich mit meiner Bucker 181 nach Lärz, um den Versuchen beizuwohnen. Die V1 hing unter der rechten Tragfläche des Bombers He 111. Der Start der bemannten V1 erfolgte im Tragschlepp der He 111, um sie näher an das feindliche Ziel heranzutragen. Bei der bemannten V1 kam ein Katapultstart wegen der auftretenden hohen Beschleunigungen (etwa 17 G) nicht in Frage.

Die He 111 hatte sich längst vom Boden abgehoben. Fasziniert folgte ihr unser Blick, wie sie nun mit ihrer Last höher und höher stieg bis zu dem Augenblick, in dem sich die bemannte V1 selbstständig machte, um wie ein kleiner schneller Vogel dem Schutz der He 111 zu enteilen. Der Pilot flog einige Kurven. Dann blieb er in kerzengeradem Kurs, verlor unaufhaltsam in ständig steiler werdendem Gleitflug an Höhe. Wir hatten atemlos zusehend längst erkannt, dass in dem Verhalten der Maschine keine Absicht des Piloten lag. Die Maschine war unserem Blick entschwunden. Eine Rauchwolke in der Ferne und eine Detonation schienen das Ende zu sein. Es folgte eine lähmende halbe Stunde, bis wir erlöst die Nachricht erhielten, dass der Pilot nicht tot, sondern nur schwer verletzt war. Man stellte fest, dass nicht ein Konstruktionsfehler die Ursache für den Absturz war. Der Pilot hatte versehentlich den Verschluss des Kabinendaches gelöst. Es flog davon, und, benommen von der Stärke des Luftzuges, verlor der Pilot die Gewalt über die V1. Am anderen Tag startete ein zweiter Pilot. Auch er verunglückte, kam jedoch ebenfalls mit dem Leben davon. Mein erster Flug glückte und die anderen acht oder zehn, die ich nachher machte, auch. Natürlich gab es dabei einige recht schwierige Situationen. So streifte z.B. bei einem meiner Flüge der Bomber, der mich trug, nachdem mich der Pilot abgehängt hatte, den Rumpf meiner Maschine. Es krachte dabei erheblich, als wenn der Schwanz der V1 abgesägt worden wäre. Nur mir Mühe konnte ich die V1 mit den vorhandenen Ruderausschlägen halten. Trotzdem gelang

es, glatt zu landen. Wir stellten fest, dass der Schwanz angebrochen und fast um dreißig Grad nach rechts verdreht war. Es schien ein Wunder, dass er nicht abgebrochen und die Maschine abgestürzt war.
(aus „Hanna Reitsch – Fliegen mein Leben, Ullstein-Verlag 1996)

Bereits im Februar 1945 wurde die gesamte Strahlflugzeug- und Strahltriebwerkserprobung von Rechlin nach Lechfeld bei Augsburg verlagert.

Am 10. April 1945 erfolgte der zweite schwere Luftangriff auf Rechlin und Lärz, das Ende der E-Stelle war gekommen.

Ein großer Teil des Flugplatz- und Erprobungspersonals wurde jetzt noch zum Einsatz in verschiedenen Fallschirmjägereinheiten oder Luftwaffen-Felddivisionen eingezogen bzw. nach Schleswig-Holstein und Süddeutschland in Marsch gesetzt.



Zerstörtes Verwaltungsgebäude von E3

Im Frühjahr 1945 sollte Rechlin noch Ausgangspunkt für den Einsatz von mit Sprengstoff gefüllten Flugbooten vom Typ Do 24 werden, die gegen die Oderbrücken gesteuert werden und diese zerstören sollten. Tiefflug-Angriffe alliierter Jagdflugzeuge auf die vorbereiteten Flugboote verhinderten jedoch diesen sinnlosen Einsatz.

Von den Flugplätzen Rechlin und Lärz aus starteten bis kurz vor Kriegsende Jagd-, und Jabo-Verbände zur Abwehr vorrückender russischer Truppen und Rettungsfieger, z.B. in das eingeschlossene Berlin.



nach dem Bombenangriff im August 1944

Bis 1931 waren nur maximal 100 Mitarbeiter in Rechlin tätig, doch ihre Anzahl stieg im Laufe der nächsten Jahre stetig an. Bereits 1938 gehörten zur militärischen Fliegerhorstkommandantur 754 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften. Im davon zunächst unabhängigen zivilen Erprobungsbereich waren es 2.559 Beamte, Angestellte und Lohnempfänger, zusammen also 3.313 Personen, dazu ihre Angehörigen.

Zum Jahresende 1943 waren es insgesamt 4.078 Personen, davon 1.831 Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, 2.131 Beamte, Angestellte, Angehörige des Ingenieurkorps und Lohnempfänger sowie 116 Lehrlinge.

Die Mitarbeiter kamen aus ganz Deutschland aus Bereichen wie Flugtechnik, Maschinenbau, Elektrotechnik, Chemie, Physik und Medizintechnik, Mecklenburger waren in der Minderheit.

Mit einem Verpflichtungsbescheid vom 06.12.1939 wurde z.B. ein 18-jähriger aus Holstein als Metaldreher nach Rechlin beordert. Die Inhaltsangabe der für die Personalakte notwendigen Unterlagen gibt einen interessanten Überblick.

Facharbeiterbrief

(Vor- und Zuname)

geboren am 14. 10. 1924 in Melchin

hat bei der Firma Erprobungsstelle der

Luftwaffe Rechlin, Rechlin / Meckl.

als Feinmechaniker gelernt.

Er hat gemäß den von der Reichsgruppe Industrie und der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in der Reichswirtschaftskammer gemeinsam herausgegebenen Prüfungsanforderungen die Facharbeiterprüfung bestanden und auf Grund des Ergebnisses der Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer diesen Facharbeiterbrief erhalten.

Seestadt Rostock, den 21. September 1946



Mecklenburgische
Industrie- und Handelskammer
zu Rostock

Der Vorstehende
des Prüfungsamtes

Der Vorstehende
des Prüfungsausschusses

[Signature]

Ab 1937 wurden in einer nach modernsten Gesichtspunkten eingerichteten Lehrwerkstatt jährlich zwischen 20 und 30 Lehrlinge zu Drehern, Elektrome-

chanikern, Feinmechanikern, Metallflugzeugbauern und Technischen Zeichnern ausgebildet. Der letzte Lehrlingsjahrgang konnte auf Grund der Kriegslage seine Ausbildung nicht mehr beenden, da die jungen Männer zum Wehrdienst eingezogen wurden.

6

Verpflichtungsbefehl

auf Grund der Verordnung zur Sicherstellung des Staßbedarfs für Aufgaben von besond. besser staatspolitischer Bedeutung vom 22. Juni 1938 (RGBl. I S. 652) und der Durchführungsanordnung v. 29. Juni 1938 (Weisung Reichsanzeiger Nr. 149 v. 30. Juni 1938)

Verordnung vom 13. Februar 1939

Einschreiben! Arbeitsbuch-Nr. 85/16 3445
- 5 qu -

Ich, Elmhorn (Vor- und Nachname)
in Tornesch- Ahrenlohe
Straße
Ort Elmhorn

Sie werden hiermit
für die Zeit vom 11. Dezember 1939 bis auf unbestimmte Zeit
zur Dienstleistung - Metallendreher
bei der Firma Erprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin/Mecklenburg
(Staat, Dienstort)

Sie haben sich am 11.12.39 um 8 Uhr 1/2 Minuten in Elmhorn
Lessingstrasse 10 bei Arbeitsamt, Zimmer 10
(Ort)

zur Arbeitsaufnahme zu melden.

Die Einsätze auf der Arbeitsstelle sind zu beachten. Die Arbeitsbedingungen sind Ihnen bekanntgegeben worden.

Elmhorn, den 6. Dezember 1939
Arbeitsamt Elmhorn
In Auftrage [Signature]

/S1. 

Verpflichtungsbefehl

Dyn 1 - 46 gr. mit roten Linien

Zur Beachtung.

1. Vom Tage der Dienstverpflichtung ab sind Sie aus Ihrem bisherigen Beschäftigungsverhältnis beurlaubt. Eine Kündigung Ihres Dienstverhältnisses und gegebenenfalls Ihrer Dienst- oder Werkwohnung ist während der Beurlaubung unzulässig. Bezüge, die Ihnen aus Ihrem bisherigen Beschäftigungsverhältnis zufließen, werden spätestens bei Beginn der Beurlaubung ausbezahlt. Der Anspruch auf Bezüge aus dem neuen Beschäftigungsverhältnis entsteht bereits mit dem Tage, an dem die Verpflichtung beginnt, jedoch nur dann, wenn Sie sich zu dem spätesten Zeitpunkt zum Dienstantritt melden. Nach Beendigung der Dienstverpflichtung kehren Sie auf Ihren alten Arbeitsplatz zurück.
2. Der Verpflichtungsbefehl ist unverzüglich nach Erhalt dem bisherigen Vorgesetzten, bei Dienstantritt dem neuen Vorgesetzten vorzulegen.
3. Die Nichtbefolgung oder Verletzung der Ihnen auferlegten Verpflichtungen werden mit Gefängnis oder Geldstrafe, letztere in unbegrenzter Höhe, oder mit einer dieser Strafen bestraft. (Zweite Verordnung zur Durchführung des Vierjahresplans vom 6. November 1938 - RGBl. I S. 936 -).
4. Weitere Vorschriften erteilt das Arbeitsamt.

Anfangs spielte das Militär in Rechlin keine Rolle, die Techniker waren unter sich. Die E-Stelle wurde dann aber mit ihrem Flugbetrieb mehr und mehr zu einem „Gast“ auf einem immer stärker werdenden militärischen Fliegerhorst. Die Erprobungsflüge mussten meist mit der Fliegerhorstkommandantur abgesprochen werden. Zum Teil erhielten die Ingenieure militärische Dienstgrade, wodurch die Kommunikation mit dem Militär erleichtert wurde. Die zur Fliegerhorstkommandantur gehörenden Technischen Kompanien bzw. die Horstkompanie waren verantwortlich für die Aufrechterhaltung und

Erklärung

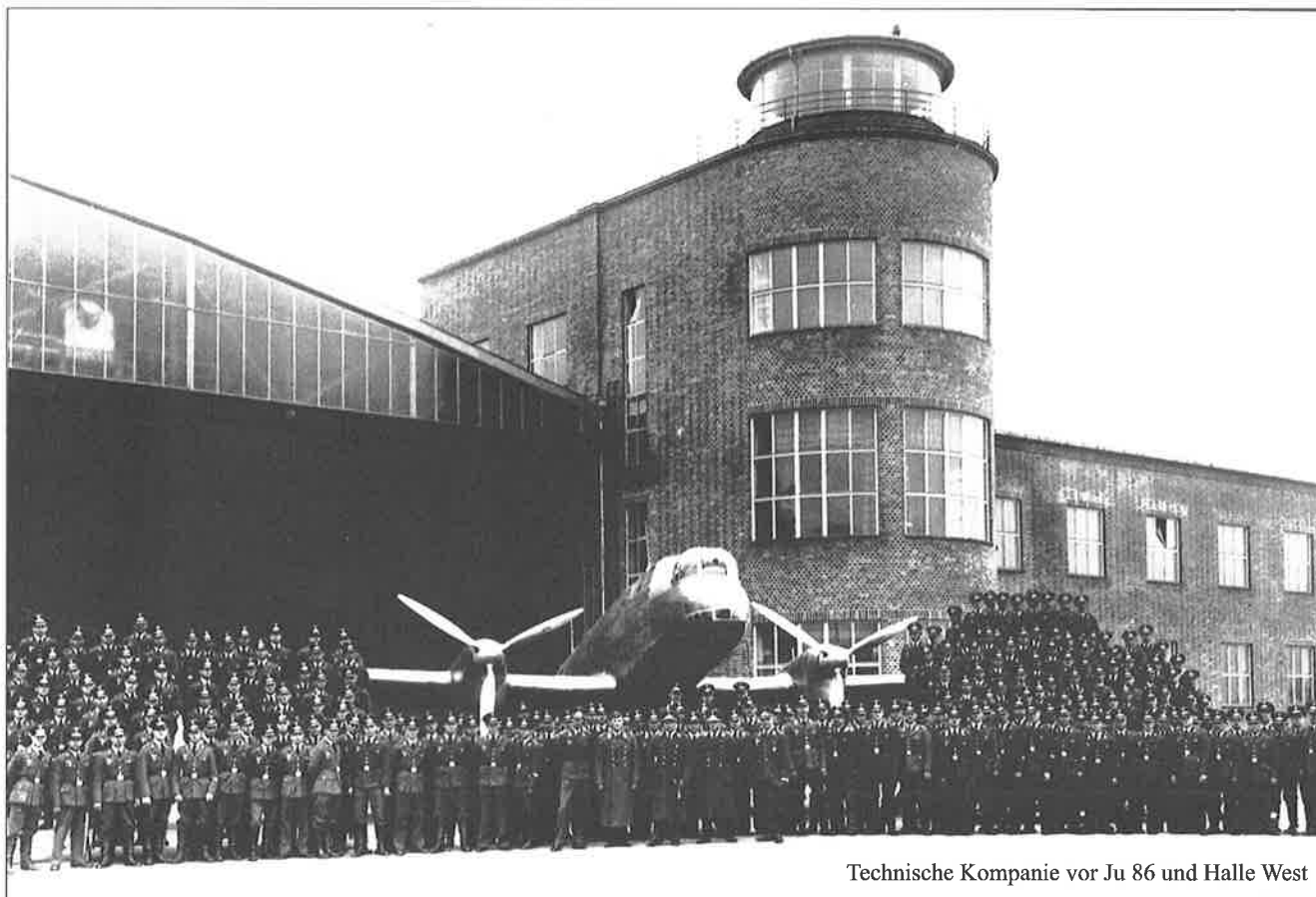
- I. Ich verpflichte mich, die mir im Interesse der Landesverteidigung gegebenen Anweisungen zur Geheimhaltung gewissenhaft und treu zu befolgen. Dazu gehört im besonderen:
 1. Ich habe über alles, was mir als geheimhaltungsbedürftig im Interesse der Landesverteidigung bezeichnet oder bekannt wird, gegenüber Unbefugten zu schweigen. Diese Schweigepflicht besteht auch nach meinem Ausscheiden weiter.
 2. Mir ist ausdrücklich verboten, Unbefugten Einblick in geheime Wehrmachtangelegenheiten, Wehrmachtfertigung und deren Unterlagen zu geben oder sonstige mündliche und schriftliche Angaben zu machen, die Rückschlüsse auf geheimzuhaltende Wehrmachtangelegenheiten ermöglichen. Unbefugt ist, wer nicht dem mir bekannten Bearbeiterkreis angehört.
 3. Ich darf ohne besondere Genehmigung der zuständigen Stelle keine Gegenstände der Wehrmachtfertigung (auch Ausschuß), Geschäftspapiere, Zeichnungen oder sonstige Unterlagen (Entwürfe, Fehldrucke usw.) geheimer Art mir aneignen oder auch nur vorübergehend zu nicht rein dienstlichen Zwecken aus den Räumen entfernen, in denen die Bearbeitung stattfindet.
 4. Ich darf ohne besondere Genehmigung der zuständigen Stelle keine Vervielfältigungen, Abschriften, Lichtbilder, Zeichnungen usw. von Geheimmaterial anfertigen und anfertigen lassen.
- II. Ich bin verpflichtet, der zuständigen Stelle sofort mitzuteilen, wenn ich von irgendeiner Seite aufgefordert werde, über geheimhaltungsbedürftige Wehrmachtangelegenheiten Auskunft zu geben, oder wenn ich Anzeichen von Spionage, Sabotage, Landes- oder Hochverrat bemerke.
- III. Mir ist ausdrücklich bekanntgegeben:
 1. Die mir auferlegten Verpflichtungen sind von der Reichsregierung zur Sicherung der Landesverteidigung erlassene Gebote und Verbote im Sinne des § 92b RStGB.
 2. Die Nichtbeachtung dieser Verpflichtung hat schärfste Bestrafung zur Folge. Die Strafen reichen, je nach der Lage des einzelnen Falles, von Geldstrafen über Gefängnis und Zuchthaus bis zur Todesstrafe.
 3. Ausweise sind sofort nach beendeter Tätigkeit oder bei Beendigung des Arbeits- bzw. Dienstverhältnisses unaufgefordert dem Aussteller zurückzugeben. Die Rückgabepflicht ist ein Gebot im Sinne des § 92b des RStGB., Nichtbefolgung ist strafbar.

Die Gesetze, nach deren Bestimmungen diese Strafen verhängt werden, sind mir -z.T. im Auszug- mit der Anweisung ausgehändigt worden, mich mit ihrem Inhalt vertraut zu machen.

Durchführung des Flugplatzbetriebes, d.h., für alle betriebstechnischen Anlagen, Gebäude, Fuhrpark, Bewachung und Luftschutz. Untergliedert waren sie in truppendienstliche Stellen (Sanitätsgruppe, Wetterwarte, Luftschutz, Ehrenkompanie u.a.), in technische Beamte des Nachrichten-, Waffen- und Kfz-Wesens und in Verwaltungsstellen (z.B. Liegenschaftsdienst, Lohnstelle, Kasse). Im Flugbetrieb stellte die Technische Kompanie einen Großteil der Bordwarte und Bordfunker, teilweise auch der Flugzeugführer. Gegen Kriegsende kam noch eine gesonderte Werftkompanie dazu, die überwiegend in Lärz eingesetzt wurde.

Auszüge aus Erinnerungen von H. Wismach und dem Tagebuch eines jungen Soldaten spiegeln den Alltag wieder:

„Im Frühjahr 1940 wurde ich von der technischen Fliegerschule in Travemünde zur E-Stelle in Rechlin versetzt. Haupteinsatz waren Wache schieben, militärische Ausbildung und Sport. Im Laufe der Zeit wurde ich der Halle Ost zugeteilt als Flugzeugwart, und wir waren als Bodenpersonal für die Abwicklung des Erprobungsflugbetriebes zuständig. In dieser Zeit hat



Technische Kompanie vor Ju 86 und Halle West

auch der bekannte Filmschauspieler Heinz Rühmann seine Grundausbildung in der Kaserne abgedient. Mir ist das Bild, wie er als letzter Kleinster im Zug der Kompanie beim Exerzieren Fuß zu fassen versuchte, noch gut in Erinnerung. Später flog er dann als Kurierflieger zwischen Rechlin und Berlin hin und her.“

„Wenn es am Wochenende Ausgang gab, gingen wir oft in den „Müritzhof“ Salatplatte mit ein paar Gramm Fettmarken essen. Das war eine kleine Abwechslung im täglichen Dienstablauf. Zur Hauptverpflegung in der Kaserne gehörten Steckrüben, Bratlinge und jede Menge Eintopf.“

„Obwohl der Krieg schon tobte und seine Auswirkungen zeigte, war an der Müritz und den anderen Seen noch vieles unberührt, wenige Menschen, Ruhe und Stille in der Natur ringsum. Natürlich war der Flugbetrieb zu hören und zu sehen, und die Motorenerprobung brummte oft Tag und Nacht.“

Tagebucheinträge:

„Montag, 23. März

Heute ist eine Ar 76 in die Müritz gestürzt, der Flugzeugführer ist abgesprungen, auch in die Müritz. Er hat sich noch sieben Minuten im Wasser gehalten, bis das Boot da war. Von der Maschine ist im Sturzflug das Leitwerk weggerissen. Die Maschine war vom Reichsverband. D-IZUT soll bis Mittwochvormittag flugklar sein.“

„Dienstag, 24. März

Die Arbeit ist heute schön vonstatten gegangen, das hat mir richtig Freude gemacht. Morgen wird die IZUT flugklar sein. Sonst nichts besonderes.“

„Mittwoch, 25. März

IZUT ist fertig geworden, sonst nichts besonderes“

„Donnerstag, 26. März

G. ist heute verunglückt, er ist in die Latte (Propeller) gekommen und hat den linken Unterarm kompliziert gebrochen durch eigene Schuld. Er hat den „Stieglitz“ (FW 44) anschmeißen wollen. IZUT ist auf dem Schießstand“

„Freitag, 27. März

Der Führer hat eine Wahlrede gehalten. Seit einigen Tagen ist eine Ju 87 hier, das ist ein Sturzbomber, zweisitzig und vermutlich 350-400 km/h Geschwindigkeit bei Jumo 10 oder Rolls-Royce-Motor. Die erste Maschine, (die) für 500-kg-Bomben eingerichtet (ist). Es ist eine Ganzmetallkonstruktion.“

„Sonntag, 28. März

Einen Brief von G. bekommen... Heute ist eine He 46 bei Wittstock bruchgelandet, ob Verletzte, weiß ich nicht. Heute wurde ein Kamerad nach hier versetzt, mit dem ich früher in die Berufsschule gegangen bin.“

Ein ehemaliger Mitarbeiter der Abteilung E2 erinnert sich:

„Was war ein Ingenieur-Soldat? Es war ein fertig ausgebildeter Dipl.-Ing., der meistens seit Kriegsanfang bei der Truppe bereits gedient hatte, aber nicht als Ingenieur eingesetzt war, und zur Erprobungsstelle Rechlin oder einer anderen technischen Einheit versetzt, meist im Dienstrang eines Gefreiten d. Res. bis Feldwebel der Res., hier ein längeres Untergrunddasein verbrachte, obwohl er als Ingenieur tätig war. Bis er eine ähnliche Dienststellung erreichte, wie die zivilen Ingenieure, die überwiegend ohne oder nach einem militärischen Kurzlehrgang in das Ing. Korps der Luftwaffe übernommen wurden, war seine Übernahme ungleich schwieriger und langwieriger. Er war technisch der E-Stellezugeteilt, jedoch militärisch weiter der Rechliner Stabskompanie. Nun, ich wurde als Uffz. d. Res. Ende September 1941 von einer Kampffliegerschule, wo ich bis dahin als Fluglehrer tätig gewesen war, sehr eilig nach Rechlin versetzt. Am 28.9.1941 kam ich mit dem letzten abendlichen „Wüstenexpress“ in Ellerholz an und hatte einige Mühe, mit meinem Gepäck die Kaserne zu erreichen. Kein Mensch war von meiner Versetzung unterrichtet, und ich wurde zunächst in ein Zimmer für Überlandflieger mit 8 Betten eingewiesen. Als Soldat ist man gewohnt, kommandiert zu werden, es nahm jedoch tagelang dort niemand Notiz von meinem Dasein. Ich ging schließlich am dritten Tag selbst zur E-Stelle und meldete mich beim Leiter. Dort wurde ich bereits erwartet, auch der sonst gewohnte militärische Umgangston war ganz anders.

Ich war bei der Abt. E2 für die Gruppe „Serienflugzeuge“ vorgesehen. Der Gruppenleiter R. war erfreut, einen voll ausgebildeten C2-Flugzeugführer (für sämtliche Klassen von Motorflugzeugen) zu bekommen. Ich zog in die Baracken der Ing. Kompanie und nahm am Kompaniedienst, soweit nötig, teil. Für mich begann nun ein fliegerisches Erlebnis, wie ich es mir in meinen kühnsten Träumen nicht auszumalen gewagt hätte. Ich konnte nun entsprechend der jeweiligen Aufgaben in Absprache mit den Leitern Flüge selbst planen und durchführen. Ich stürzte mich zunächst in die Flugerprobungen der neuen Bauserie Ju 87D und Me 210. Letztere kam ein Jahr später mit einem längeren Rumpf als Me 410 erneut zur Serienfertigung.

Ich bekam eine ganze Menge interessante Flugzeugtypen zu fliegen wie z.B. die Do 217, das Schlachtflugzeug Hs 129, neue Baureihen von He 111 und Ju 88, die Me 323 und dazu verschiedene ausländische Flugzeugtypen wie z.B. die Lockheed 18. Als Dipl.-Ing. mit 33 Lebensjahren wurde ich am 5.11.1942 zum Flieger-Stabsing. ernannt und in das Ing. Korps

der Lw übernommen. So ging die Aera „Ingenieur-Soldat“ zu Ende, und ich zog in ein schönes Zimmer im Ledigenheim, nach dem Barackenleben eine wohlthuende Veränderung.“

(E. Hirschberg Rechliner Briefe Nr. 46, Erlebnisse eines Rechliner Ingenieur-Soldaten).

Auszüge aus persönlichen Erinnerungen spiegeln Ausbildung, Tätigkeit und Freizeitgestaltung des ingenieurtechnischen Personals wieder:

„Ich selbst schied damals, es war der Herbst 1929, aus dem Erprobungsdienst aus, um erneut bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt tätig zu werden. Heute, gegen Ende meines Lebens kann ich – Rückschau haltend – mit Überzeugung und ohne Zweifel feststellen, dass jene Jahre in Ur-Rechlin die Hochzeit meines Berufslebens umfassen. Diese Empfindung dürfte auch bei all den damaligen Kameraden lebendig gewesen sein.

Die weitaus meisten weilten nicht mehr unter den Lebenden. Wir waren alle junge, frohe Gesellen, die das Glück des Fliegens, wie wir es damals betrieben, mit allen Sinnen empfanden, zumal wir unsere hingebungsvolle Arbeit als für die Fliegerei nützlich und fortschrittlich ansahen. Das gesteigerte Lebensgefühl nach manchem riskanten Einsatz war von beglückender Intensität und konnte kaum übertroffen werden.

Dazu trug auch bei, dass uns in dieser Epoche strenge luftpolizeiliche Bestimmungen kaum Fesseln auferlegten, so dass wir z.B. bei Überlandflügen unseren Kurs oft in so geringer Höhe flogen, wie es heute – abgesehen vielleicht von militärischen Sondereinsätzen – einfach undenkbar wäre“

(G. Wollé, Rechliner Briefe Nr. 23).

„Was eigentlich hat uns als junge Abiturienten bewogen, die Flugtechnik und Fliegerei als Aufgabe für ein Technisches Studium und als Berufsziel zu wählen? Was hat uns später veranlasst, nach Abschluss des Studiums und nach einigen Jahren meist nicht unbedingt fliegereibezogener Tätigkeit in Industrie und Wirtschaft während der wirtschaftlich schlechten Zeit zwischen 1930 und 1935 dann doch wieder in die Fliegerei zurückzukehren?

Uns reizte das Neue in Theorie und Praxis, das das Flugwesen in seinen Gebieten Zelle, Triebwerk und Flug- und Triebwerk-Überwachungsinstrumente zu bieten versprach. Wir hatten das Glück, an der Technischen Universität (damals TH) ein Spezialstudium „Flugzeugbau“ ableisten zu können. Auch zum Fliegen und zur fliegerischen Schulung, dem Ziel eines jeden von uns, kamen wir. Die Tätigkeit in der Erprobungsstelle Rechlin – für mich nach 1 ½ Jahren Tätigkeit im Luftfahrtministerium – bot uns im Anfang als

Erprobungsingenieur, später vielen von uns zusätzlich auch als Flugzeugführer, berufliche Möglichkeiten, wie wir sie bei Beginn unseres Studiums in ihrem Umfang nicht geahnt hatten. Vor allem reizte den Ingenieur die Kombination von Laborprüfungen mit z.T. selbst entwickelten Prüf- und Messeinrichtungen, der anschließenden Flugerprobung und der dann folgenden Auswertung am Schreibtisch, deren Ergebnisse oft entscheidend wichtig waren.“

(H. Roloff, Rechliner Briefe Nr. 41).

„Als man 1929 sechs Millionen Arbeitslose zählte, sagte mein Vater: „Ingenieur werden ist Unsinn. Nur als Lehrer oder Pastor hast Du noch eine Zukunft.“ – So schnell änderten sich die Zeiten. Sollte man der neuen Strömung feindlich gegenüberstehen? Als im Herbst 1933 mein Studium endete, hatte ich alle Flugscheine und einen Anstellungsvertrag nach Rechlin vom „Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie“ in der Tasche. Absolventen der Technischen Hoch- und Ingenieurschulen bildeten sozusagen die Kerntuppe der „fliegenden Sachbearbeiter“, (heute würde man sagen: Testpiloten), die ab etwa 1936 durch die speziell ausgebildeten „Flugbaumeister“ ergänzt wurden.“ „Wir alten Schlapphut-Piloten konnten uns dem Zwang zur Uniform auf Dauer nicht entziehen, nachdem das Ingenieurkorps der Luftwaffe entstanden war, und es an den Frontplätzen mehrfach zu Schwierigkeiten und Verhaftungen gekommen war, wenn so ein unscheinbarer Zivilist mit einer He 177 oder einer Me 109 wieder nach Hause fliegen wollte. Bevor man in Uniform gesteckt wurde, musste man eine dreimonatige Ausbildung in Zeithain absolvieren, in einigen Fällen kam man auch mit 14-tägigem Drill in Ellerholz davon.“

(Dr.-Ing. W. Baist).

„Einen Leckerbissen für Genießer hatte die Erprobungsfliegerei immerhin doch zu bieten, und zwar die Ermittlung der Gipfelhöhe und der Leistungen in dieser Höhe. Einen begehrten Höhepunkt in dieser Gipfelfliegerei stellten dabei die B 17 und der Ju 86 Aufklärer dar, da sie den Flieger in sonst nicht erreichbare Höhe von 12 bzw. 13 km brachten. Auch hierbei spielte natürlich das Wetter eine entscheidende Rolle, wenn ein solcher Höhenflug zu einem Erlebnis werden sollte, d.h., es musste rundherum klare Sicht herrschen, die den Blick auf 100 km freigab. Das diese Bedingung vornehmlich im Winter erfüllt wurde, das störte nicht weiter, denn in den genannten Höhen war es sowieso recht kalt, so dass man schon allein deswegen mit entsprechender Kleidung und Heizung versorgt werden musste. Wenn man nun die Gipfelhöhe erreicht hatte, die Messwerte für die

Geschwindigkeiten eingebracht waren, dann konnte das Erlebnis voll ausgeschöpft werden. Man muss bedenken, es war die Zeit zu Beginn der 40er Jahre, Mondfähren und Satelliten kannten die Menschen noch nicht. Wenn man also damals mit der Ju 86 die 13 km erreichen und gelegentlich überschreiten konnte, dann war ein solcher Flug schon eine aufregende Angelegenheit, bei einem Kreisflug über der Müritz nacheinander die Ostsee mit der schwedischen Südküste, dann Lübeck und Hamburg mit der Elbmündung und Helgoland, und weiter Hannover, den Harz, die Elbe bei Magdeburg und Dessau, Berlin in seiner ganzen Ausdehnung mit den vielen Seen und Flüssen, schließlich die Oder mit Stettin und dann wieder die Ostsee sehen zu können.“

(H. Böttcher, Rechliner Briefe Nr. 45).

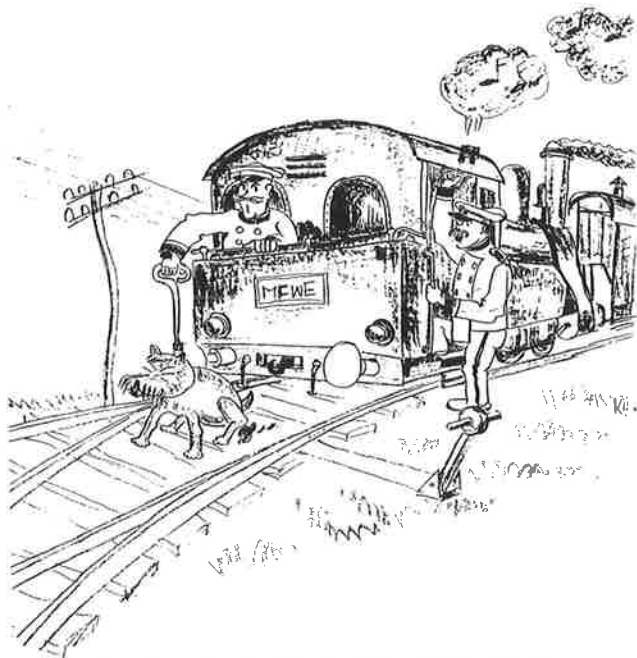
„Der Begriff „Freizeit in Rechlin“ lässt manche Erinnerungen auftauchen! M. hatte auf dem Klaas-See sein Faltboot zu Wasser gelassen, das diente uns öfter zum Hechtefangen mit dem Blinker. In dem Schilf standen recht prächtige Burschen von Hechten. Da uns der Kescher zum Herausheben der Beute aus dem Wasser fehlte, war es gar nicht so leicht, die schweren Fische ins Boot zu bekommen. K. griff dem Hecht einmal einfach ins Maul, um ihn mit Sicherheit an Bord zu bekommen. Von den messerscharfen Zähnen verletzt, blutete seine Hand erheblich. Oft riß zu unserem großen Kummer im letzten Augenblick die Angelschnur, wenn der angebissene Fisch heftig tobte. Das Baden und Schwimmen in der Müritz brauche ich nicht besonders zu erwähnen, es bot sich von selber an. Bei schönem Wetter ist das draußen auf der Müritz liegende Motorboot „Ikarus“ ein schönes Instrument der Freizeitgestaltung. Da damals leider noch kein Durchstich vom Klaas-See zum Müritz-See bestand, musste das Boot, das uns aus Gründen der Sicherheit überlassen war, in der Müritz an eine Boje gelegt werden, die des flachen Wassers wegen sehr weit draußen verankert war.“

(G. Wolle, Rechliner Briefe Nr. 23)

Die Lebensumstände werden folgendermaßen geschildert:

„Die Rechliner wohnten in und um Rechlin: in der Rechliner Siedlung, in den „vornehmen“ Klinkerhäusern und in den „gewöhnlicheren“ verputzten Häusern, in den drei Bauten des Bullenklosters, in der alten Schmiede, in der Siedlung Vietzen, in Retzow, Mirow, Wesenberg und Neustrelitz. Zum großen Teil waren es reichseigene Wohnungen mit niedriger Miete. Die tägliche Verbindung stellte die Mecklenburger-Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn (MFWE) her, sofern sie nicht bei der Jollybrücke in Schneeverwehungen steckenblieb.“

„Das Rechliner Kasino war schön und ausreichend groß. In der ersten Zeit ab 1935 war im großen Saal noch gemeinsame „Tafel“ der Offiziere und Angestellten. Der Kommandant der E-Stelle ließ die Gesellschaftsräume im Seitenflügel für Zivilisten sperren. In Friedenszeiten traf man sich nach dem Dienst häufig bei Kaffee und Kuchen. Einzelne bevorzugte Gäste konnten im Kasino Unterkunft erhalten. Dank der Beziehungen und Bemühungen von K. wurden im großen Saal regelmäßig Filme gezeigt, darunter auch „verbotene“ ausländische.“



Ist ab und zu mal ein Signal nicht frei,
dann ist ja auch nicht viel dabei.
Denn ist der Wärter von der Kirch' zurückgekehrt,
dann dauerts nicht mehr lange,
bis das Züglein weiter fährt.

Die Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn
bringt uns nach hier, so schnell sie kann.
Die Schaffner sind sehr dienstbeflissen.
Störungen sind im Fahrplan einbegriffen.

In Mirow wird nur kurz rangiert,
und wenn die Weiche funktioniert,
dann gehts nach kurzem Aufenthalt
Rechlin zu – man erreicht relativ bald.

Wenn gar ein kleiner Hund am Gleise sitzt,
dann hält man andstandshalber bis er fertig ist.
so pünktlich, freundlich dient die Eisenbahn,
und kommt selbst in Rechlin
zum Schluß nach Fahrplan an.

aus „Betriebsfeier B-Nord“



Casino

Der einzige Laden in Rechlin war der von Mahnke. Im Laufe der Zeit wurde in der Nähe des Kasinos ein Flachbau errichtet, in dem u.a. eine Zweigstelle der Sparkasse Mirow eröffnet wurde. Haare ließ man in Vietzen schneiden. Zum Zahnarzt musste man nach Neustrelitz, bis es auch im Rechliner Bereich einen gab. Allgemeine Einkaufsmöglichkeiten boten sich nur in Vietzen oder Neustrelitz und selbstverständlich am besten in Berlin. Das eine oder andere ließ sich auf Reisen oder Überlandflügen besorgen. Wäsche konnte man in Neustrelitz bei der Wäscherei Edelweiß waschen und in Ordnung bringen lassen. Für Besucher waren im Müritzhof in Vietzen Zimmer zu haben. Schwimmen konnte man in der Müritz, z.B. bei der Kaserne, bei der Siedlung Rechlin, wo ein Badesteg aus Flugzeugkisten gebaut wurde, und beim Bolter Kanal. Segeln war mit Booten der E-Stelle möglich – wenn man einen „Schein“ hatte. Es gab aber auch private Boote. Sehr zustatten kam uns die Sperrung des E-Stellengebietes für die allgemeine Touristik. Wellenreiten und Wasserskifahren wurden in geringem Umfang mit dem sogenannten Schnellboot betrieben, in noch geringerem Maße Eissegeln.



Freizeitgestaltung

Es machte Spaß, mit Auto oder Motorrad auf dem blanken Eis der Müritz Kringel zu drehen und natürlich dort auch Schlittschuh zu laufen. Eine Segelfluggruppe war, wohl hauptsächlich für Lehrlinge, aufgestellt worden. Jedoch konnte man sich als Schleppflugzeugführer verdient machen. Dabei fiel dann auch der eine oder andere Flug mit einem Segelflugzeug ab. Für den ausgesprochenen Städter, der mit Theater, Konzert und Gesellschaft unterhalten werden wollte, war Rechlin nicht ideal.

H. Beauvais, Rechliner Briefe Nr. 38

Zu Kriegsbeginn erhielten alle E-Stellen einen eigenen Flak-Schutz. Stellungen befanden sich auf dem Sprotschen und auf dem Kotzower Berg, auf dem Höpen und in Gaarz.

15-17jährige Schüler aus Neubrandenburg, Malchin und Wismar mussten in der Zeit von 1943-44 ihren Dienst als Luftwaffenhelfer in Rechlin leisten. Weibliche Flak-Helferinnen waren bei der Auswertung – bildliche Darstellung der Flugwege einfliegender Feindflugzeuge – in einem Bunker des Sprotschen Berges tätig.

Bericht von G. Dohse zum Bombenangriff am 25.08.1944:

„Als 16-jähriger befand ich mich in Waren als Maler in der Lehre. Wir wurden aufgerufen, unseren Beitrag zur Verteidigung des Vaterlandes zu leisten. Auf dem Schulhof der ehemaligen „Dietrich Eckart“-Schule, der heutigen „Goethe-Schule“, trafen wir uns und waren begeistert. Einige Tage später fuhren wir mit dem Zug über Neustrelitz-Mirow nach Lärz. Dort wa-



Luftwaffenhelfer an der Flak auf dem Sprotschen Berg

ren wir schon einige Tage in Ausbildung. Plötzlich ertönten die Sirenen zur Vorwarnung. Unser Ziel waren die nah gelegenen Splittergräben. Über uns flogen die Bomber, in Wellen kommend, auf die Abteilung der E-Stelle in Rechlin zu.

Die 8,8 cm Batterie am Sprotschen Berg eröffnete als erste umgehend das Feuer. Wir hörten und sahen den Einschlag der Bomben und das Geschützfeuer. Das erste Mal erlebte ich einen Luftangriff. Panische Angst saß mir und meinen gleichaltrigen Kameraden in den Knochen. Wir waren froh, als Entwarnung gegeben wurde. Nach der Ausbildung wurde ich an der 2 cm Flak in Lärz, an der Vierlingsflak in Retzow und an der 3,7 cm Flak auf dem Flugplatz Lärz eingesetzt.

Hier erlebte ich den Tiefangriff feindlicher Jagdflugzeuge auf den Flugplatz Lärz am 4. (10.) April 1945. Es war mein erstes Feuergefecht. Die Geschosse der Bordkanonen der anfliegenden Maschinen störten uns nicht mehr. Jeder von uns war bei der Sache. Ich war trotz der Gefahr bereit, mein bestes zu geben. Die Folgen des Krieges waren mir zu dieser Zeit nicht bewusst.“

(aus „Aus der Geschichte der Erprobungsstelle Rechlin der dt. Luftwaffe und des Nebenlagers des KZ-Ravensbrück in Retzow/Rechlin)

Barackenlager für den Reichsarbeitsdienst wurden bei Vietzen und Retzow Ende der dreißiger Jahre errichtet. Das Retzower Lager, nur 200 m vom Flugplatz Lärz entfernt gelegen, sollte für ein Luftwaffen-Baubataillon nach Rechlin verlegt werden, was jedoch wegen des Kriegsbeginns nicht mehr geschah. Daher wurde das Lager ab 1940 teilweise vom Reichsarbeitsdienst (RAD) genutzt, der auch in einem Lager am Rande des Roggentiner Rollfeldes (B-Platz) untergebracht war. Seine Angehörigen mussten bei der E-Stelle Rechlin neben ihrer Wehrausbildung Schießbahnen bis 300 m bauen, Splittergräben und Unterstände für Flugzeuge ausschachten, nach den alliierten Bombenangriffen Aufräums- und Ausbesserungsarbeiten durchführen und beim Bau der Beton-Startbahnen des Flugplatzes Lärz mithelfen.

Auszug aus den Tagebuchaufzeichnungen von M. Freiss:

„Nach schwerer Krankheit im Sommer 1944 wurde ich am 21.11.1944 zwangsweise in die RAD-Einheit 6/61 nach Rechlin Kr. Waren/Mecklb eingezogen. Wir waren damals 175 Elsässer und ein Reichsdeutscher, viele noch nicht 16 Jahre alt, die die letzte regelmäßige Einheit bildeten. Unsere Einheit wurde in einem schlimmen Winter 1944/45 schwerem Dienst und Kriegsausbildung unterzogen. Etliche Baracken - Zug 1 und 2 – waren nicht beheizt, da keine Feuermöglichkeit bestand.“



männlicher Reichsarbeitsdienst

Ab Herbst 1939 wurden auch Frauen ab 18 Jahre kriegsverpflichtet. Der weibliche RAD in Rechlin war im „Cafe Achteck“ untergebracht, das zum Lager umfunktioniert worden war. Die Teilnehmerinnen kamen aus allen Teilen Deutschlands und mussten acht Stunden täglich in den Büros und Werkstätten der E-Stelle arbeiten.



weiblicher Reichsarbeitsdienst

Ihre Verpflegung erhielten sie zusammen mit deren Mitarbeitern. Die Freizeit wurde gemeinsam gestaltet, z.B. mit Gesang und Gesprächen, Zeitungslesen und -berichte waren ein „Muß“. Aber auch Schwimmwettkämpfe, Sport in der Turnhalle und Segeln auf der Müritz standen auf der Tagesordnung.

Wegen Arbeitskräftemangels (Fronteinsatz) wurde der RAD 1941/42 zum Teil durch italienische Arbeitskräfte (Baufachleute) abgelöst. Sie hatten es schwer, sich an die Arbeits- und Lebensverhältnisse zu gewöhnen, genossen aber ein relativ freizügiges Leben und hatten eine eigene Vertretung gegenüber den Deutschen.

Das Retzower Barackenlager, bestand aus 12 Baracken und einer Wirtschaftsbaracke mit Küche, Aufbewahrungsräumen und einem recht geräumigen

Versammlungsraum (Kinosaal genannt). Das Lager wurde im Winter 1942/43 geteilt. Ein Teil wurde zu Unterkünften für SS-Mannschaften. Schützenbunker entstanden, eine dreifache Umzäunung wurde errichtet. Im Frühjahr 1943 wurde der eingezäunte Teil mit männlichen KZ-Häftlingen belegt. Die Belegungsstärke schwankte zwischen 1200 und 2000 Mann. Bei einer täglichen Arbeitszeit von 10-12 Stunden mussten die Häftlinge Feldbahn-Loren per Hand be- und entladen. Von der Kotzower Kiesgrube führte eine Bahn direkt zum Flugplatz Lärz und eine zweite quer durch Retzow bis zum Bereich Süd der E-Stelle. Der ständige Ausbau der Beton-Bahnen in Lärz erforderte viele Erdarbeiten. Der Kontakt mit Außenstehenden war den Häftlingen streng untersagt. Verpflegung und ärztliche Betreuung ließen „relativ“ wenige Todesfälle vorkommen.

Anfang Juli 1944 wurden die Männer gegen Frauen aus dem KZ Ravensbrück ausgetauscht, unter ihnen auch zahlreiche Kinder. Retzow wurde damit eines der 60 Außenlager des Frauen-KZ Ravensbrück. Die Belegungsstärke schwankte nun zwischen 1300 und 3000 meist russischen und französischen Frauen. Sie mussten nach dem Bombenangriff ebenfalls schwere Erd- und Ausbesserungsarbeiten durchführen und Schützengräben ausheben. Die Verpflegung und die sanitären Verhältnisse verschlechterten sich zunehmend. Nach vielen Aussagen gab es nur eine Schnitte Brot pro Tag und unregelmäßig Wassersuppe.

Originalberichte überlebender Häftlinge, die anlässlich von Prozessen gegen leitende SS-Angehörige des Außenlagers Retzow aufgenommen wurden, demonstrieren die Zustände im Lager:

Bericht 520:

„Im Herbst 1944 wurden von der Wehrmacht Häftlinge für Schanzarbeiten angefordert.“

Bericht 979, Baratte:

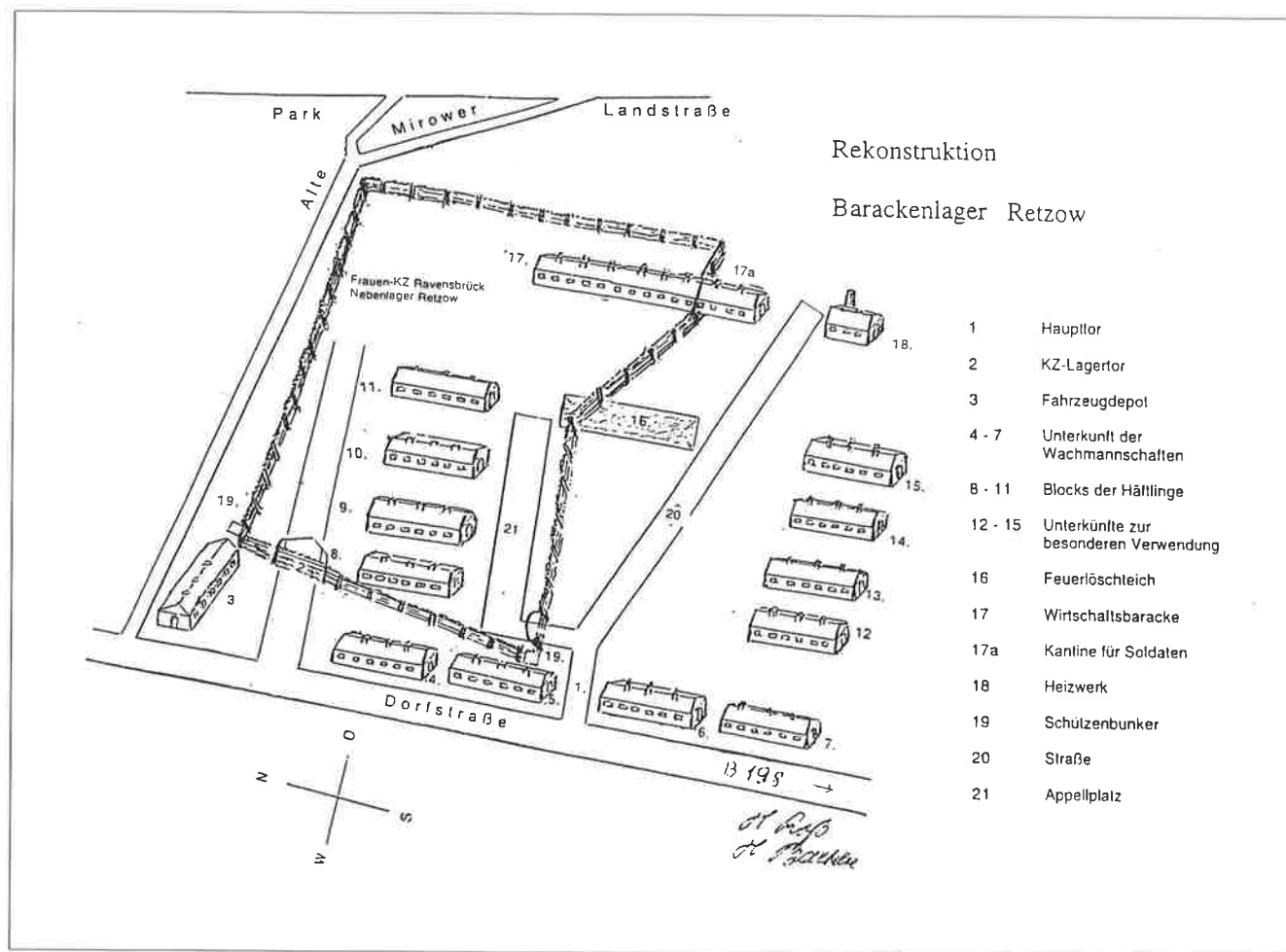
„Wir 800 Ravensbrückerinnen wurden in einen „Festsaal“ gepfercht für 3 Wochen bei 100 g Brot täglich. 6 km vom Lager entfernt mussten wir Schützengräben ausheben. Am 2. März wurde ein Teil der Häftlinge nach Ravensbrück transportiert.“

Bericht 548, M. Billard:

„Ich kam im Februar 1945 nach Rechlin. Sämtliche Baracken waren überfüllt, Nahrung völlig ungenügend. Viele Tote. Nahrung: 1 Schnitte Brot pro Tag, Suppe unregelmäßig und im Freien ausgegeben.“

Bericht 586, M. Moulam:

„Im Februar 1945 Transport von 1500 Frauen zum



Flugplatz Rechlin. Unterkunft im Kinosaal, in dem schon 1500 Jüdinnen lagen. Faule Strohsäcke, viel Ungeziefer. Neuangekommene mussten nächtelang stehen. Täglich 10-12 Tote, die nach Ravensbrück transportiert wurden. Sehr wenig Bewachung, geringe Nahrung.“

(aus Unterlagen des Mecklenburgischen Landeshauptarchivs Schwerin)

Laut Befehl der Kommandantur in Ravensbrück durften die in Retzow lagernden Lebensmittel nicht ausgegeben werden. Infolge der katastrophalen sanitären Verhältnisse brach im Herbst Typhus aus. Es begann ein Massensterben, das bis zum Kriegsende anhielt. Regelmäßig wurden Transporte so genannter lebensunfähiger Frauen zusammengestellt, die nach Ravensbrück zurückgebracht und dort getötet wurden. Retzow wurde zum Durchgangslager, nachdem andere KZs wegen der heranrückenden Front geräumt wurden. Bei Fliegerangriffen kamen mindestens 35 Frauen ums Leben. Die Masse der Häftlinge wurde am 30. April bzw. 1. Mai 1945 in Richtung Westen getrieben.

Die Rote Armee fand beim Einmarsch am 2. Mai 56 Tote und 71 Überlebende vor, von denen 10 Frauen später noch gestorben sind. Retzower Einwohner

mussten sich dann um die Überlebenden kümmern. 1950 wurden 221 Leichen aus Einzel- und Massengräbern in Retzow exhumiert und eingäschert. Ein Gedenkstein am Kietz in Waren erinnert heute an sie. Zwangsarbeiter aus den deutsch besetzten Gebieten wurden in allen Bereichen der E-Stelle und in privaten Haushalten eingesetzt, u.a. auf dem Gut Boek und beim Bau eines bombensicheren Bunkers für die Wartung von Flugzeugen mit Strahltriebwerken auf dem Flugplatz Lärz. Die Ostarbeiterinnen, ausschließlich aus der Ukraine, im Alter zwischen 15 und 25 Jahren verdienten sich teilweise noch Geld dazu, indem sie am Wochenende zusätzlich in den Haushalten der E-Stellen-Angehörigen arbeiteten, wo sie vereinzelt auch wohnten. Ansonsten waren sie in Baracken untergebracht und führten ein relativ freizügiges Leben. Sie hatten einen Wirtschaftsleiter, eigene Verpflegung, die Löhnung erfolgte wöchentlich und in der Freizeit wurde z.B. genäht.

Kriegsgefangene Russen, Ukrainer, Polen und Balten (sog. Hilfswillige) wurden als zivile Helfer eingesetzt. Für ihre Unterbringung standen Baracken in der Siedlung Vietzen, auf dem Sprotschen Berg und unterhalb der Kirche an der Müritz. Sie bedienten u.a. Nebelwerfer und Geschützattrappen auf dem Sprotschen Berg und auf dem Scheinflugplatz Boek.

Ende April 1945 hatten die meisten Familien der E-Stellen-Angehörigen Rechlin verlassen. Noch vorhandene Anlagen wurden von einem verbliebenen Restkommando gesprengt, unbrauchbar gemacht oder zumindest außer Betrieb gesetzt. Eine Fluchtwelle mit Autos, Fahrrädern, der Bahn, sogar mit Booten der Bootsgruppe oder zu Fuß setzte in Richtung Westen ein, erschwert durch Tieffliegerangriffe. Der letzte Eisenbahnzug verließ Rechlin am 29. April und kam tatsächlich unbehelligt am Zielort an. Nur wenige konnten mit einem der noch vorhandenen Erprobungsflugzeuge die Flucht antreten.

„Die letzten und die ersten Tage“ aus der Sicht eines Zeitzeugen:

„Seit dem Spätherbst 1944 wohnt noch unsere 20-jährige Nichte bei uns, die von Essen aus, um dort den Bomben zu entgehen, von ihren Eltern in das bombensichere Mecklenburg geschickt wurde. Dass nun gerade ihr Jugendfreund und Vertrauter in einem nahen Fliegerhorst als Pilot einer Me 262 stationiert war, brachte ihr glückliche Tage. Am 12./13. April war er durch Zufall zum Einsatz zu unserem Verband befohlen, und in der Stimmung der Verzweiflung und Ungewissheit der Tage wurde zwischen beiden am 18.4.1945 die Trauung am Standesamt Rechlin vollzogen. Es war die letzte Hochzeit, die man eintragen konnte. Das Glück dauerte nur Stunden, denn schon am Nachmittag des 19. schreckte ihn ein Alarmruf auf und kurz darauf zog er eine letzte Schleife über unser Haus in seiner donnernden Düsenmaschine.“

„Am 30. April 1945 um die späte Mittagsstunde stehen wir, mein Freund E. und ich, auf dem lang gestreckten Moränenhügel, der im Süden den großen Flugplatz begrenzt. Uns zu Füßen der Flugplatz und die Häuser der Kasernen und Siedlungen. Nur einzelne Menschen irren wie ziellos in den Straßen.“

Nach dem zweiten Luftangriff auf unsere Anlagen im April 1945 bestand meine Aufgabe nur noch darin, als Energieingenieur mit meinen Leuten die Energieversorgung des Flugplatzes, der Kasernen und Wohnsiedlungen, soweit es möglich war, betriebsfähig zu erhalten. Die Erprobungsstelle löste sich auf. Die Fachleute und Spezialisten verließen den Platz, alles rüstete zum Abzug in Richtung Travemünde oder Holstein. Die bei uns in einiger Entfernung im Süden vorbeiführende Straße war verstopft mit den Wagen der Flüchtlinge, die von Pommern und Ostmecklenburg heranzogen. Auch diejenigen der Flüchtlinge, die bis aus Ostpreußen kommend bei uns Halt und Rast gemacht hatten und die unser Gebiet als sicheres Land angesehen hatten, packten von neuem ihre Bündel und zogen weiter. Es waren einige unterschiedliche Instruktionen gegeben worden für den Fall, dass Engländer oder dass Russen den Flugplatz besetzten.

Die technischen Anlagen sollten nur gelähmt und nicht zerstört werden. So blieben die Optimisten zurück und jene, die durch ihre Aufgabe an den Platz gebunden waren, dazu Frauen mit ihren Kindern, deren Männer gestorben oder gefallen waren oder an der Front eingesetzt waren.“

(Pflügel, Rechliner Briefe Nr. 21)

Am 2. Mai 1945 beim Einmarsch der Roten Armee stießen die Vorausabteilungen aus Mirow über Lärz kommend auf keinen Widerstand. Die Erprobungsstelle wurde kampflos durch den Betriebsleiter der E-Stelle an die Rote Armee übergeben. Dennoch ging die Besetzung Rechlins nicht ohne Tote, Verletzte und die schrecklichen Begleiterscheinungen wie Vergewaltigungen und Plünderungen ab, ca. 40 Einwohner wählten den Freitod. Auslöser sollen Schüsse eines jungen Deutschen auf einen Rotarmisten gewesen sein.

Aus Zeugenaussagen und Briefen ist bekannt, dass zunächst die Siedlung Rechlin durch die Rote Armee besetzt wurde. Die verbliebenen Einwohner mussten in die Siedlung Vietzen umziehen. Am 27. Mai mussten dann innerhalb von 24 Stunden alle Häuser der Siedlung Vietzen ebenfalls geräumt werden. Die Einwohner zogen in Gebäude der Umgebung. Nur für bestimmte Tätigkeiten wichtiges Personal wie Küchenfrauen und Techniker in Wasserwerk und Dieselstation konnte im Südteil sehr beengt wohnen bleiben. Ende Mai 1945 zogen Infanteristen der Roten Armee in die Kasernen der E-Stelle ein.

Der Ort Rechlin wird zum militärischen „Städtchen“ erklärt und in einen deutschen und einen sowjetischen Teil getrennt. Alle Rechliner Einwohner zwischen 14 und 60 Jahren mussten sich bis zum 16.8.1945 bei der sowjetischen Kommandantur registrieren lassen. Die Arbeitsfähigen wurden durch die Rote Armee zu Aufräum- und Demontearbeiten eingesetzt, die Eisenbahnstrecke Mirow-Rechlin wurde teilweise abgebaut. Eine Gemeinschaftsküche entstand und die wieder hergerichtete Bäckerei händigte jedem Bürger wöchentlich unentgeltlich ein Brot aus. Nach einer Volkszählung am 29.10.1946 hatte die Groß-Gemeinde Rechlin mit Flüchtlingen 1800 Einwohner. Neben Rechlin, Vietzen und Ellerholz gehörten auch Retzow, Kotzow, Boek, Amalienhof und Zartwitz dazu.

„Die letzten und die ersten Tage“ schildert die wichtige Rolle des sowjetischen Dolmetschers im Verhältnis zwischen Deutschen und Besatzern aus Sicht des für die Strom- und Wasserversorgung verantwortlichen Ingenieurs:

„Ich habe mir oft überlegt, wie es zu diesem Verhältnis des Dolmetschers, Musikers und Soldaten Gr. zu uns und umgekehrt kommen konnte. Wie kam er ge-

genüber meiner Frau zu dem Ausspruch: „K. P. ist mein Freund, ich liebe ihn“. Der wichtigste Grund war wohl der, dass er die Verbindung hielt zwischen dem siegreichen Militär und dem unterlegenen, mit Misstrauen betrachteten Feind. Von ihm hing letztlich ab, ob der in Gewahrsam genommene Ingenieur seine Kenntnisse und Fähigkeiten freigab und ihnen damit das Leben erleichterte oder Sabotage übte und Schwierigkeiten bereitete. Ich habe es auch später noch oft erlebt, dass die Russen es verstehen, zunächst durch ein geschicktes und entgegenkommendes Verhalten eine Arbeitsbereitschaft beim Gegenpartner zu erreichen. Damit scheint sich bei ihnen aber dann eine ungeschriebene Bedingung zu verbinden für ein Wohlverhalten der anderen Seite. Denn wehe, wenn dieses Abhängigkeitsverhältnis getrübt wird... Jedenfalls hat dieser erste Eindruck und die erste Begegnung mit den Russen uns manche Vorurteile genommen und auch die Bereitschaft zur helfenden Mitarbeit gegeben.“

„Die letzten und die ersten Tage“ schildert auch die Veränderungen des Gemeindelebens aus Sicht des Verfassers:

„Die Gemeinde veränderte sich in anderer Weise. Die kommunistische Partei begann zu arbeiten. Was blieb den Arbeitern übrig in dieser kleinen Gemeinschaft, in der jeder jeden persönlich kannte, als dem Partei ruf zu folgen. Das Vertrauen der ersten Maitage wich dem Misstrauen und der Wühlerei. Ein Gemeinderat wurde gebildet, und die Männer redeten sich die Köpfe heiß über die Pläne für die Zukunft. Der Flugplatz Rechlin, der dem Land und dem Leben der Bewohner den Stempel aufgedrückt hatte, bestand nicht mehr. Die Pläne der neuen Landesverwaltung hießen hier in Mecklenburg: Bodenreform. Dies neue Vietzen sollte eine landwirtschaftliche Gemeinde werden und das Land, das durch den Flugplatz und durch Güterverwaltungen bestellt worden war, sollte auf die Bewohner aufgeteilt werden. Das Arbeitsverhältnis mit der Gemeindeverwaltung wurde für mich von Tag zu Tag unerfreulicher. Ich war ein Restwahrzeichen einer vergangenen Zeit und schied am 1.1.46 als leitender Ingenieur des Wasserwerks aus.“

(Pflügel, Rechliner Briefe Nr. 21).

Nach Freigabe der Siedlung Rechlin durch die Rote Armee wurden die Häuser, die südlich der Kirche lagen, nach und nach abgetragen. Teilweise wurden Dachbalken zur Reparatur der bewohnten Gebäude innerhalb der Garnison verwendet, aber auch Deutsche benutzten Material zum Wiederaufbau ihrer Häuser. Ab 1950 wurden die Reste dieser Häuser zusammen mit dem Kasino abgerissen. Ende 1948 bekamen zehn Mitarbeiter der Schiffswerft Rechlin nördlich der Kir-

che auf der rechten Seite des früheren Künnewegs, (heute Willi-Bredel-Weg) je eine Haushälfte zugewiesen. Die Häuser auf der linken Seite wurden erst ab 1954 wieder bewohnbar gemacht.

Auch das Gemeindeleben normalisierte sich. Kaufmann Mahnke eröffnete im Sommer 1945 das erste Lebensmittelgeschäft in einer Baracke des ehemaligen Arbeitslagers. Am 15.09.1946 fanden die ersten Wahlen in den Stadt- und Landgemeinden Mecklenburgs statt. 16 Gemeindevertreter sind in Rechlin gewählt worden. Im Zuge der Bodenreform wurden fünf ehemalige Güter und Domänen in 140 Neubauernparzellen aufgeteilt. Dem Ländradressbuch für Handel aus dem Jahre 1947 ist zu entnehmen, dass in Rechlin im April folgende Gewerbebetriebe existierten: Gastwirtschaft, Bäckerei/Spirituosen, Lebensmittel, Fleischer, Konsum, Frisör, Uhrmacher, Fahrradreparatur, vier Schneidereien, Schuhmacher, Hebamme, Lastfuhrbetrieb, Tapezierer u. Dekorateur.

Handwerkskammer Mecklenburg
Schwerin

1610/H. 46-6101 P

Herrn ~~Rudolf Ullmann~~ Rudolf Ullmann
~~Glaser~~ Glaser
~~Fritschoweg 10~~ Fritschoweg 10

Schwerin, den 16. Okt. 1947

Beiz.: Eintragung in die Handwerksrolle (hier: Rudolf Ullmann, Glaser, Vietzen Krs., Waren/Hilritz)

Nach Abschluß unserer Vorprüfungen wird Ihnen Antrag auf Eintragung in die Handwerksrolle und selbständige Ausübung des

Glaserhandwerks

zunehmende entprochen.

Ihre Eintragung in die Handwerksrolle erfolgt unter der Auflage, daß Sie innerhalb eines Jahres die Meisterprüfung im Glaser-Handwerk nachholen müssen.

Als Nachweis für die vorangegangene Eintragung in die Handwerksrolle lassen wir Ihnen in der Anlage die auf Ihren Namen ausgestellte Handwerkskarte; für die Sie eine Gebühr in Höhe von RM 2,- zu zahlen haben, zugehen.

Für die ausnahmsweise Eintragung in die Handwerksrolle haben Sie eine Gebühr in Höhe von RM 15,- zu zahlen.

Beide Beträge werden wir durch Nachnahme von Ihnen erheben.

Ihr Gewerbe haben Sie umgehend bei der zuständigen Gewerbeprüfungsbehörde und dem Obermeister anzumelden.

Besondere Auflagen:

Handwerkskammer Mecklenburg
Schwerin

Alage

Gewerbeprüfungsamt
Rebel (Münz)

Die Gültigkeit vorstehender Abschrift/Unter-
schrift wird hiermit beglaubigt.
- BEZ. - HHTG. - 7. Feb. 1952
Stadt Knyphausen
- Flensburg

(Witzke)
Stadt Chemnitz

Eintragung in Handwerksrolle

Da alle öffentlichen Einrichtungen wie Schule, Post, Hotel und Läden nicht mehr für Deutsche zugänglich waren, musste der Schulbetrieb im September 1945 in einer Baracke (Standort: heute DRK-Pflegeheim) als einklassige Grundschule aufgenommen werden, ist jedoch aus Lehrermangel im Frühjahr 1946 wieder eingestellt worden. Im September 1946 wurden zwei Wohnungen in der K.-Kollwitz-Str. von der sowjeti-

schen Garnison für den Schulbetrieb zur Verfügung gestellt, ab 1950 kamen zwei Wohnungen in der Fr.-Reuter-Str. dazu. Erst im Februar 1954 konnte eine neue Baracke in der Fr.-Reuter-Str. als Zentralschule eingerichtet werden. Der Turnunterricht hat ab 1954 im Saal des Philipp-Müller-Heimes, ab 1964 in einem Anbau der Gaststätte „1. Mai“ und ab 1966 in einem ehemaligen Güterschuppen der Reichsbahn stattgefunden.

Zu dieser Zeit hatte Rechlin mit Vietzen und Ellerholz 720 Einwohner, zusammen mit den Ortsteilen Amalienhof, Boek, Bolter Schleuse, Retzow, Kotzow und Zartwitz waren es 1.800 Einwohner. In der 1948 gegründeten Sportgemeinschaft „Anker Rechlin“ wurde zunächst Fußball gespielt. Später kamen Segeln, Kanufahren und Angeln dazu. Für die medizinische Betreuung standen ein Arzt, eine Hebamme und wöchentlich einmal ein Zahnarzt zur Verfügung.

Die Eisenbahnstrecke Mirow-Ellerholz-Vietzen ist im Juli 1949 wiedereröffnet worden.

Auszug aus der Landeszeitung Neustrelitz v. 28.7.1949 „Der Zug rollt wieder über die Brücke“

„Pünktlich um 6.29 heulte die Dampfpfeife der Lokomotive kurz auf und fahrplanmäßig rollte der Zug aus dem Bahnhof Mirow. Das ist an und für sich etwas alltägliches. Außergewöhnlich an dieser Angelegenheit war nur die Strecke, die unser Zug befuhr. Früher waren andauernd Züge mit Kanonen, Tanks, Munition und Zement darüber gerollt, alles Dinge, die in der Erprobungsstelle der Nazi-Luftwaffe, Rechlin, geprüft wurden. In den letzten Tagen vor dem Zusammenbruch waren alle Brücken dieser Strecken gesprengt worden.

Damit begann für die in Ellerholz und Vietzen wohnende Zivilbevölkerung eine schlechte Zeit. Sie war von der Umwelt verkehrstechnisch vollkommen abgeschnitten. Hinzu kam, dass Mitte vorigen Jahres in den ehemaligen Seehallen eine Schiffswerft eingerichtet wurde. Das Baumaterial musste hinausgeschafft werden. Die Arbeiter wurden mit Lastwagen an ihre Arbeitsstellen transportiert. Im Winter liefen sie sogar manchmal auf Schlittschuhen dorthin. Das war ein unhaltbarer Zustand. Der Eisenbahnverkehr war zeitweise über eine Behelfsbrücke aufgenommen worden. Ein Sturm hatte jedoch nachts diese Holzbrücke weggepflegt und wieder waren Ellerholz und Vietzen von der Umwelt abgeschlossen. Nun jedoch ist die Strecke wieder vollständig in Ordnung. Zwei Zugpaare verkehren dort täglich. Aus den Diskussionen im Zug hörten wir heraus, dass die Landbewohner froh darüber waren, dass sie jetzt wieder in die Stadt fahren konnten...“

1948 erfolgte eine Umgemeindung aus der Gemeinde Rechlin. Daraus resultierten die Gemeinden Boek mit den Ortsteilen Amalienhof, Boek, Bolter Mühle, Zartwitz und Zartwitzer Hütte sowie Retzow mit den Ortsteilen Kotzow, Leppin, Retzow und Roggentin. Folgende Straßennamen wurden 1949 umbenannt: Hauboldweg in Fritz-Reuter-Straße, Isertweg in Ernst-Thälmann-Straße, Restemeier und Fritscheweg in Käthe-Kollwitz-Straße und Von Rochow-Weg in Geschwister-Scholl-Straße. 1950 gehörten dann die Gemeinden Rechlin, Boek, Retzow und Lärz erst zum Amtsbereich Mirow, ab 1952 dann zum Kreis Neustrelitz, Bezirk Neubrandenburg. Rechlin hatte zu dieser Zeit 430 Alt- und 740 Neubürger.

Eine aus „Gleisdreieck“ (Ellerholz) stammende Baracke, die bisher als Wohnraum diente, ist 1952 an die Kleine Müritz umgesetzt worden. Sie diente als „Sportlerheim“, später „Philipp-Müller-Heim“, den Rechlinern als Gaststätte. In einer am 10.08.1954 gegründeten LPG bewirtschafteten 33 Einzelbauern die Nutzfläche. Das Kulturhaus („Volkshaus“), 1946-47 umgebaut aus dem Speisesaal des ehemaligen Arbeitslagers und mit Einrichtungsgegenständen des früheren Casinos der E-Stelle komplettiert, erhielt 1953 einen Kopfbau mit Theaterbühne. 1957 ist es durch einen Brand zerstört worden.

Dafür wurde später die Gaststätte „1. Mai“ eröffnet. 1956 gibt es bereits zwei Kindergärten (ein Betriebskindergarten) und einen Schulhort. Das Konsumkaufhaus in der Bahnhofstraße eröffnete 1957. Bei der Auflösung der Zivilkommandantur der sowjetischen Einheit wurden 1959 acht Wohnungen in der K.-Kollwitz-Str. frei. 1964 erhielt die Bahnhofstr. ihren Namen und folgende Straßennamen wurden geändert: Künneweg in Willi-Bredel-Weg, Mühlhanweg in Gartenstraße, Lübkeweg in Zeisigweg, Kneserweg in Seglerweg, Winklerweg in Schulstraße.

Sowjetische Jagdfliegerkräfte haben den Flugplatz Lärz ab 1946, Mitte der 70er Jahre ergänzt durch Hubschrauber, kontinuierlich genutzt. Der besetzte Teil des Ortes Rechlin ist dabei ständig erweitert worden. 1953 soll ein Wechsel der Rechlin besetzenden Einheit erfolgt sein, in dessen Folge verstärkt auch sowjetische Familienangehörige nach Rechlin kamen. Die Kommandantur war in der Post am Hindenburgplatz (heute: Alte Post Nr. 2) eingezogen. Kasernen, Kantine, Turnhalle und Garagentrakt der Gruppe West wurden durch Soldaten genutzt. In diesem Bereich waren auch Krankenhaus und Kindergarten untergebracht. Die Ernst-Udet-Schule ist mit Erweiterungsbauten ebenfalls als Schule genutzt worden. Der „Müritzhof“ war Garnisonskino und Offiziersklub. Der Soldatenklub (steht heute auf Privat-



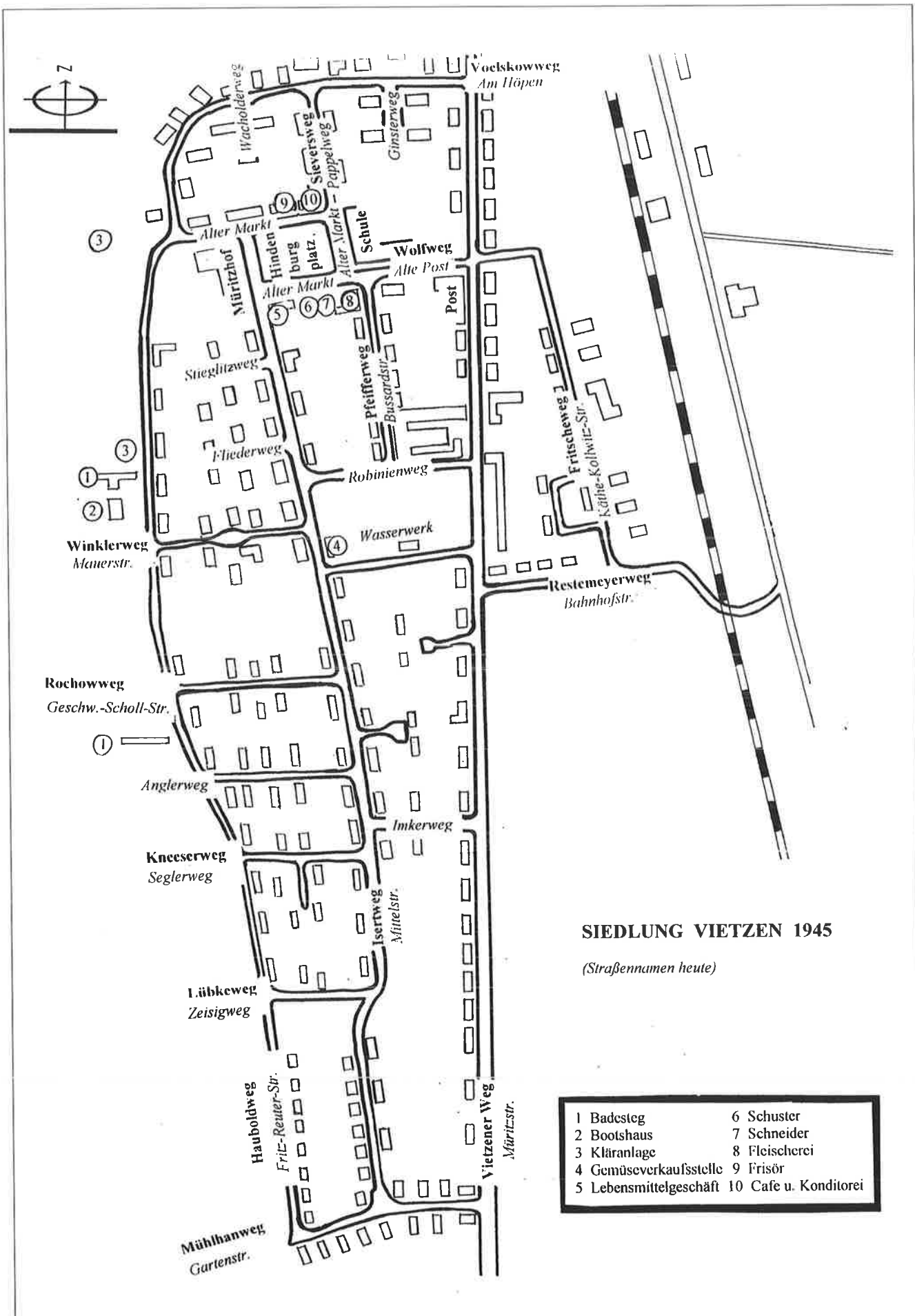
Volkshaus außen

gelände) ist ca. 1957/58 gebaut worden. Plattenbauten und ein Heizhaus, errichtet in der Zeit von 1968-76, sind nach dem Abzug der GUS-Truppen abgerissen

worden. Deutsche haben in der Wäscherei, in den Küchen und als Reinigungspersonal in der Garnison gearbeitet. Die Entlohnung erfolgte über das Gemein-



Volkshaus innen



Skizze alte und neue Straßennamen

deamt. Anfänglich wurden auch die Magazine (Verkaufseinrichtungen) durch sie betrieben. Ab 1972 wurden Heizhaus, die Küchen und der Soldatenklub durch deutsches Personal betrieben. Dazu kamen deutsche Schlosser und Müllfahrer.

Die Kontakte zwischen Deutschen und sowjetischen Armeeangehörigen beschränkten sich auf die offizielle Ebene. Vertreter der Sowjetarmee waren eingeladen zu Festveranstaltungen der Schiffswerft und der NVA und umgekehrt. Schulklassen besuchten sich gegenseitig. Mitglieder des sowjetischen Ensembles sind zu diesen Anlässen aufgetreten. Soldaten halfen in der Werft beim Bau der Ölpipeline für das Heizwerk und auch direkt in der Dreherei, als die Planerfüllung in Gefahr war. Der Gemeinde wurde geholfen bei Arbeitseinsätzen zur Verschönerung des Dorfes, bei der Straßenberäumung infolge Schneechaos und bei Feuerwehreinsätzen. Unterstützung bei der Ernte bekam die LPG bei witterungsbedingten Aktionen. Außerdem wurden gemeinsame Schrottaktionen, Sportveranstaltungen und Demonstrationen anlässlich des 1. Mai durchführt.

Als Gründungstag der **Schiffswerft Rechlin** gilt der 18. Juni 1948. Da dieser urkundlich nicht belegt ist, lässt es sich nur von dem ältesten Arbeitsvertrag gleichen Datums von Herbert Rosenthal ableiten. Auf einem Gelände von ca. 6,8 ha Größe der ehemaligen E-Stelle Gruppe Nord standen nur noch wenige teilweise beschädigte Gebäude ohne Fenster, Türen und Fußböden wie z.B. Turmgebäude, Wirtschaftsgebäude oder Verwaltungsgebäude. Eine ehemalige Ablaufbahn der E-Stelle, ursprünglich für die Erprobung von Wasserflugzeugen gedacht, diente als Grundlage zum Bau einer Slipanlage für große Boote, Kähne oder Dampfer zwecks Reparatur. Es wurden neue Werkstätten gebaut und im August 1948 sind die „Mechanischen Werkstätten Landeseigener Betrieb Rechlin/Vietzen“ von der Schiffswerft übernommen worden. Büroräume für die Werft wurden in einem Doppelhaus der jetzigen Mittelstraße eingerichtet. Dort entstanden die ersten Zeichnungen und Pläne zum Aufbau der Werft.

Von Anfang an gab es konkrete Vorstellungen, wie es weitergehen soll. Das kommt in Auszügen aus Artikeln im „Neuen Deutschland“ und der „Landeszeitung Neustrelitz“ vom Oktober 1948 zum Ausdruck: *„Auf dem ehemaligen Flugplatz Rechlin am Ufer der Müritz im Kreise Waren ist eine Schiffswerft im Entstehen. Sie wird Reparaturen an Binnenschiffen aller Art ausführen, aber auch der Bau von neuen Schleppern, Motorfahrzeugen, Lastkähnen mit und ohne maschinellen Antrieb sowie Fischereifahrzeugen ist vorgesehen...“*

„Leiter dieses Unternehmens ist der Maschinenbau-Ingenieur Horst S., der nur mit sechs Arbeitern sein schwieriges Werk begann. Es galt zunächst aufzuräumen, um alles brauchbare Material auszusondern. Heute ist die Zahl der Arbeiter, die sich zum größten Teil aus Umsiedlern zusammensetzt, auf 300 angestiegen. Alle Handwerker, die eine Schiffswerft braucht, sind da vertreten. Wir finden Kesselschmiede, Maschinen- und Motorenschlosser, Tischler, Maurer, Elektriker, Dreher, Schiffszimmerer, Bootsbauer usw. Die Arbeitsmoral in Rechlin ist vorbildlich!...“

Die ersten Produkte waren u.a. Ackergeräte und Sportboote, außerdem Reparaturarbeiten aller Art. Eine besondere Arbeit war 1950 die Bergung eines Torpedoauffangbootes (Gewicht 107 t) aus dem Tollensesee und der Transport nach Anklam. Das Boot war, von der Wehrmacht zu Versuchszwecken eingesetzt, zum Kriegsende versenkt worden. Die gesamte Aktion dauerte mehrere Wochen. In das Jahr 1948 fielen aber auch bereits die Gründung der SED-Betriebsorganisation, die Wahl des Betriebsrates und die Gründung der BSG „Anker“, insbesondere der Sektion Fußball. Material für den Bau neuer Produkte war schwierig zu beschaffen, teilweise wurde dieses durch die Betriebsangehörigen aus den Trümmern geborgen, dabei bedienten sie sich des „Eisernen Gustav“, eines Transportmittels, das von einem LKW gezogen wurde, der aber nur mit Holzgas angetrieben wurde (ist heute Exponat im Museum).

Der VEB Schiffswerft Rechlin war als Wirtschaftsbetrieb der Generaldirektion Schifffahrt in der Hauptverwaltung Verkehr der Deutschen Wirtschaftskommission mit Sitz in Berlin unterstellt. So begann für die Werft eine neue Phase ihrer Entwicklung. Im September 1949 wurde in der SWR mit der Berufsausbildung zwar begonnen, da es aber an den nötigen Fachkräften und der theoretischen Ausbildung fehlte, wurden die Lehrlinge in der Volkswerft Stralsund und anderen Betrieben ausgebildet. Produziert und repariert wurde in den 50er Jahren mit ca. 150 Arbeitern und Angestellten zunehmend für den Großschiffbau. Die offizielle Eintragung ins Handelsregister erfolgt am 23.10.1952.

Zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen trug die Werft ebenfalls mit bei, so wurden bis 1955 durch die Werftarbeiter 11 Einfamilien- und 29 Doppelhäuser repariert. Die Schiffswerft hatte einen eigenen Kindergarten, Arzt- und Zahnarztstation, eine Konsumverkaufsstelle und eine Bungalowsiedlung am Gr. Pälitzsee. Kindern der Beschäftigten war die Teilnahme an Betriebsferienlagern möglich.

In der Produktion wurden u.a. hergestellt: Brandungsboote, Lotsenversetzboote, Schlepper, aber auch Skulls und Riemen sowie Steuerhäuser für Kleinlastkähne, aber auch bereits Rettungsboote aus Holz und Leichtmetall. Die am 1. Mai 1958 in Rostock gegründete VVB Schiffsbau übernahm damit die Leitung der Schiffswerften und der wichtigsten Zulieferbetriebe u.a. auch den VEB Schiffswerft Rechlin.

Die gesammelten Erfahrungen der Werftangehörigen auf dem Gebiet des Rettungsbootbaues führten dazu, dass die SWR 1963 Spezialbetrieb für die Entwicklung und den Bau von Rettungsbooten wurde. Im Zeitraum 1966-1970 wurden die ersten Vorarbeiten zur zielstrebigen Entwicklung von Booten und Zulieferteilen aus GFP (glasfaserverstärktem Polyester) begonnen. Dazu waren umfangreiche Voraussetzungen in der Perspektivplanung für die Folgejahre zu schaffen wie z.B.:

- Qualifizierung ehemaliger Tischler, Bootsbauer oder auch Leichtmetallschlosser zum Plastverarbeiter durch Absolvierung eines KGL-Lehrganges (Kleben – Gießen – Laminieren)
- Schaffung einer zentralen Wärmeversorgung (ölbetriebenes Heizhaus)
- Errichtung moderner Produktionshallen mit entsprechendem Arbeits-, Brand- und Gesundheitsschutz
- Aufbau eines leistungsfähigen Modell- und Formenbaues
- gezieltere Berufsausbildung mit Einführung des neuen Werkstoffes GFP

Am 7.2.1964 heißt es u.a. in einem Artikel der „Neustrelitzer Zeitung“

„Wie gut die Boote der Rechliner Schiffswerft sind, besagt die Tatsache, dass sie bisher in 13 Länder des sozialistischen und kapitalistischen Auslands exportiert wurden und auf der Kairoer Messe sowie der Bootsausstellung in England großen Anklang fanden. Und wenn Sie, lieber Leser, einmal eine Fahrt auf unseren Urlaubsschiffen mitmachen, so betrachten Sie sich die Rettungsboote einmal genauer: Sie kommen aus Rechlin.“

Als Erzeugnisgruppenleitbetrieb für kollektive und individuelle Rettungsmittel betrieb die SWR auch die Entwicklung von Rettungsanzügen für die Seeleute. Gemeinsam mit dem VEB Herrenmode Jessen entstand so der Rettungsanzug, der von der Deutschen Seereederei als weltweit erste Reederei obligatorisch für alle Seeleute der Flotte eingeführt wurde. Zusätzlich wurde im Jahre 1966 die Produktion von Zulieferungen für den VEB Kühlautomat Berlin aufgenommen, die für die Ausrüstung der Großtrawler vom Typ

„Atlantik“ des VEB Volkswerft Stralsund vorgesehen waren. Dazu gehörten unter anderem Bandgefrierautomaten, Lamellenverdampfer sowie Gefrierschalen.

Das erste eigenentwickelte GFP-Rettungsboot (8,0-m-MRB offen) wird 1968 fertiggestellt und mit allen Abnehmern die Erprobung 1969 erfolgreich abgeschlossen. Dieser Bootstyp wurde dann zu einer GFP-Rettungsbootstypenreihe in den Größen 7,5 m, 8,0 m, und 8,5 m Länge weiterentwickelt und Boote in offener, halbgeschlossener Bauweise und mit Schiebeluken gebaut. 1971 ist erstmals auf der Leipziger Messe ein Werbefilm der Erzeugnisgruppe „Rettungsmittel“ gezeigt worden.

Ein Auszug aus der „Freien Erde“ v. 15.11.1972 charakterisiert die Problematik in der Versorgung der Bevölkerung:

„... in Rechlin wurde in diesem Jahr die Zulieferung für die Konsumgüterproduktion erhöht. So wurden unter anderem Sanitärzellen für die Modernisierung und den Ausbau von Wohnungen für Berlin hergestellt. Neben der Zulieferung werden in diesem Jahr Konsumgüter für 10.000 Mark gefertigt. 1973 ist vorgesehen, eine spezielle Abteilung für die Konsumgüterproduktion zu schaffen.“

Zu dieser Zeit arbeiteten in der SWR 762 Arbeiter und Angestellte aus Neustrelitz, Wesenberg, Mirow, Röbel, Rechlin und umliegenden Dörfern. In diesen Zeitraum fielen die Fertigstellung solch wichtiger Investitionen wie Ölheizhaus, GFP-Halle I und II, Halle 45 (Versand), Halle 30 (Modellbau und Strahlerei), Betriebsgaststätte und Lehrlingswohnheim. Letzteres ist aus dem ehemaligen Niemannshof (Einzelbauer) entstanden.

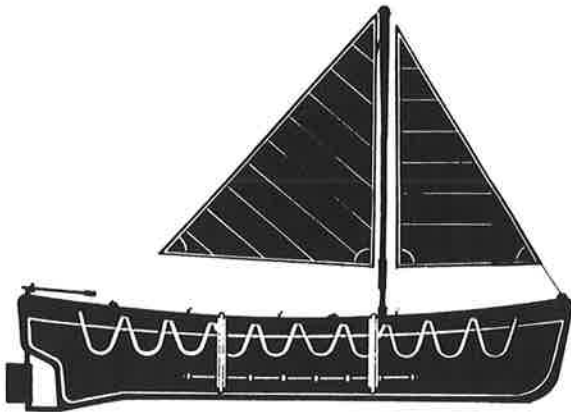
Im Rahmen der LVO-Produktion (Lieferungen für die Volksmarine) war das Objekt 131 (Torpedoschnellboot aus Aluminium) mit 20 m Länge und 4,20 m Breite das größte in der SWR gebaute Erzeugnis in Kooperation mit dem VEB Peenewerft Wolgast. Ab 01.01.1979 gehörte der VEB Schiffswerft Rechlin neben weiteren 17 Werften bzw. Zulieferbetrieben mit über 50 000 Beschäftigten zum neugegründeten VEB Kombinat Schiffbau Rostock (ehemals VVB Schiffbau).

Bootsproduktion von 1948 - 1980

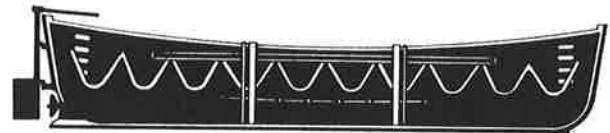
Rettungsboote aus Holz	648 Stück
Rettungsboote aus Leichtmetall	2.421 Stück
Rettungsboote aus GUP	776 Stück
sonstige Boote insg.	4.030 Stück
Summe	7.875 Stück



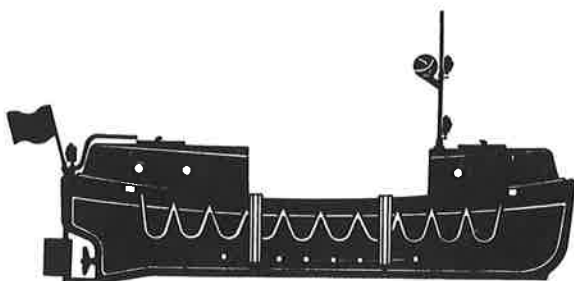
5,5 m und 6,0 m-Leichtmetall-Riemenrettungsboot
 5,5 m = 15 Personen; 6,0 m = 20 Personen
 Antrieb: Riemen und Segel



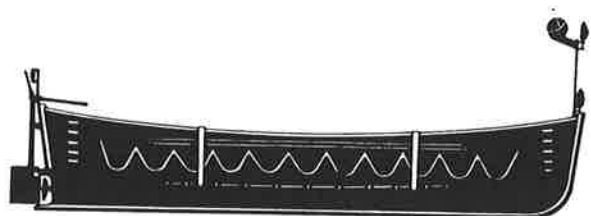
7,5 m und 8,0 m - GFP-Riemen-Rettungsboot,
 offene Bauausführung
 7,5 m = 46 Personen; 8,0 m = 56 Personen
 Antrieb: Riemen und Segel



5,5m und 6,0m-Leichtmetall-
 Handpropeller-Rettungsboot
 7,0 m = 34 Personen; 7,5 m = 40 Personen;
 8,0 m = 51 Personen; 8,5 m = 62 Personen;
 9,0 m = 74 Personen; 10,0 m = 92 Personen



7,5 m bis 8,5 m - GFP-MR-Rettungsboot,
 halbggeschlossen mit flexiblem Mittelteil
 7,5 m = 40 Personen; 8,0 m = 50 Personen;
 8,5 m = 60 Personen
 Antrieb: 2 VD 8/8 15 PS
 Geschwindigkeit: 4 kn
 4 VD 8/8 30 PS
 Geschwindigkeit: 6 kn



7,5 m und 10,0 m - Leichtmetall-MR6-Rettungsboot
 7,5 m = 34 Personen; 8,0 m = 54 Personen;
 8,5 m = 54 Personen; 9,0 m = 64 Personen;
 10,0 m = 84 Personen
 Antrieb: 2 VD 8/8 15 PS;
 Geschwindigkeit: 4 kn
 4 VD 8/8 30 PS
 Geschwindigkeit: 6 kn

So wurde u.a. erreicht, dass ca. 85% der Gesamtproduktion durch eigene Entwicklungs- und Konstruktionsskapazitäten getragen wurden. Dazu gehörte auch 1984 die Entwicklung des ersten Vertreters der neuen Generation von Rettungsbooten (IMCO-Boot) in Form des GAL-Bootes (Geschlossen-selbstAufrichtend-selbstLenzend).

Im Verlauf der Jahrzehnte hat sich die Schiffswerft zu einem Betrieb entwickelt, der viele Besonderheiten hatte.

War zur Sicherung der Plasteproduktion neben den neuen Produktionshallen ein Ölheizhaus gebaut worden, so musste wegen der Ölkrise ein neues Heizhaus auf der Basis von Rohbraunkohle in nur einem Jahr in überwiegender Eigenleistung errichtet werden. Um bei häufig auftretenden Stromausfällen weiter produzieren zu können, wurde eine eigene Stromerzeugungsanlage, bestehend aus einem Dieselgenerator (1000 PS) und einem Gasturbinengenerator (ca. 180 PS) errichtet.

Die Schweißtechnik war für Aluminium- und Stahlschweißverfahren weiterentwickelt.

Durch einen Hauptschweißingenieur und einen erfahrenen Schweißmeister wurden sämtliche benötigten Schweißer selbst ausgebildet, darüber hinaus auch für andere Betriebe.

Die Produktionshallen verfügten entsprechend der dort laufenden Produktion über Rohrleitungsringssysteme für Argongas, Sauerstoff, Stickstoff, Acetylen und Druckluft. Die benötigte Druckluft und das Acetylen wurden in eigenen Anlagen erzeugt. Außerdem waren eine Feuerverzinkerei für Kleinteile, eine galvanische Verzinkerei, Phosphatierungsbäder für temporären Korrosionsschutz der Kühlrohrsysteme für die Kältetechnik und Beizbäder für die Oberflächenbehandlung von Aluminiumblechen und -bauteilen vorhanden.

Die Berufsausbildung mit bis zu 80 Lehrlingen pro Lehrjahr wurde durchgeführt. Eine Besonderheit der DDR war es, dass eine Extraabteilung mit qualifizierten Lehrmeistern und Ausbildern den Unterrichtstag in der Produktion (UTP) und den Werkunterricht für hunderte von Schülern der Polytechnischen Oberschulen Rechlin und Mirow, sowie für die Erweiterte Oberschule Neustrelitz (Gymnasium) gewährleistete. Die SWR hatte eine eigene Rechenstation. In der Forschungs- und Entwicklungsabteilung, in den Konstruktionsbüros, in den technologischen und ökonomischen Bereichen des Betriebes waren 1989/1990 185 Mitarbeiter tätig, die über eine abgeschlossene Ausbildung an Universitäten, Technischen Hoch- und Ingenieurschulen, sowie ökonomischen Fachschulen verfügten. Die Werft hatte sich bis zum Ende der 80er Jahre mit ca. 1.100 Beschäftigten zum größten Industriebetrieb im Kreis Neustrelitz entwickelt. Die heutige Produktionshalle der Fa. GSE ist noch für den Bau eines Armeecobjektes geplant gewesen. Ebenfalls auf dem Gelände der ehemaligen Gruppe Nord der E-Stelle nimmt im Jahr 1951 die Seesportschule, eine „wehrpolitische Interessengemeinschaft“ der Freien Deutschen Jugend, die Ausbildung auf. Vorher sind durch die Bauunion Gebäude saniert, ein Kultursaal und eine Steganlage mit Bootschuppen neu errichtet worden. Von 1952-1956 wurde das Objekt der Gesellschaft für Sport und Technik zur Verfügung gestellt, die darin eine Seesportschule betrieben hat. Junge Menschen bekamen militärische Grund- und Seesportkenntnisse zur Ablegung von Seesportqualifikationen vermittelt, so z.B. in Schiffsmodellbau, Schiffsmaschinentechnik, Navigation und Meteorologie. Praktische Übungen waren Kutterpullen, Kutter- und Piratensegeln. Die Seesportprüfung „C“ bildete den Abschluß des Lehrganges, sie war die Voraussetzung für die weitere seemannische Ausbildung auf dem Segelschulschiff „Wilhelm Pieck“.



Segelboote der Seesportschule

1956 hat die **Nationale Volksarmee** das Objekt in Rechlin übernommen und, wie im weiteren dargestellt, genutzt.

- 1956 - 1959 Funktechnisches Bataillon 2 bzw. Funktechnisches Regiment 2 der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung (LSK/LV);
- 1959 - 1962 Funkmeß-Störkompanie LSK/LV
- 1962 - 1963 Ausbildungsbataillon des Funktechnischen Regiments 2
- 1963 - 1990 Zentrales Nachrichtenlager bzw. Nachrichtengerätelager 2 des Ministeriums für Nationale Verteidigung (MfNV)
- 1990 - Leitdepot der Bundeswehr

Das Nachrichtengerätelager 2 (NGL 2) des Ministeriums für Nationale Verteidigung wurde hier 1963 als selbstständige Einrichtung der materiellen Sicherstellung stationiert mit der Aufgabe, die nachrichtentechnische Ver- und Entsorgung der NVA von hieraus zu organisieren und durchzuführen bzw. einzuleiten.

Zu den wichtigsten Aufgaben des NGL 2 gehörten:

- die Versorgung der Nachrichtentruppen und Truppennachrichteneinheiten der NVA und der anderen bewaffneten Kräfte der DDR mit Feldnachrichtentechnik einschließlich Chiffriertechnik und den dazu erforderlichen Ersatzteilen, Verbrauchsmitteln sowie Betriebs-, Lehr- und Ausbildungsunterlagen
- die Bildung von taktischen und strategischen Reserven außerhalb Rechlins
- Aussonderungen materieller Mittel nach deren physischem oder moralischem Verschleiß

Praktisch erfolgte die Versorgung/der Nachschub aus dem NGL 2 heraus entsprechend der DDR-Transportorientierung „Von der Straße auf die Schiene“ an erster Stelle durch Bahntransport und an zweiter Stelle mit LKW, beide Varianten orientiert auf Container im Austauschverfahren.

Das NGL 2 war dem Chef des Hauptstabes der NVA direkt unterstellt. Es wurde geführt:

- nachrichtenfachlich durch den Chef Nachrichten des MfNV
- politisch durch das Politorgan des Chefs des Hauptstabes
- rückwärtige Versorgung durch den Militärbezirk V Neubrandenburg

Alle Gebäude des Objektes hatten Unterkunfts-/Kasernencharakter und waren für eine moderne Lagerhaltung ungeeignet. Außerdem waren nur ungenügende Voraussetzungen für Unterstellung, Wartung und Instandhaltung von Transport-, Umschlags- und Lagertechnik vorhanden. Es gab keine Laderampe für LKW und keinen Eisenbahnanschluss im Objekt. Der Vorteil des Standortes bestand in seiner fast unbegrenzten Ausbaufähigkeit und den Anschlussmöglichkeiten an die örtliche Infrastruktur.

Zum Be- und Entladen von Eisenbahncontainern auf bzw. von LKW wurde als erstes eine Rampe aus Holz gebaut. In drei Bauabschnitten (1970/76/87) wurde der bauliche Grundfonds so erweitert, dass die Lagerkapazitäten wesentlich vergrößert wurden, eine moderne Mechanisierung der Lagerwirtschaftsprozesse fortlaufend erfolgte und die Arbeits- und Lebensbedingungen der Mitarbeiter sowie die Wartungs- und Instandsetzungsmöglichkeiten der Technik wesentlich verbessert werden konnten.

Das NGL 2 hatte in der Nachrichtentruppe immer eine gewisse Vorreiterrolle in der Lagerwirtschaft und in der materiellen Sicherstellung zu spielen. Insbesondere betraf das die Anwendung modernster Transport- und Umschlagtechnologien und ab 1974 die Anwendung der EDV in der Verwaltung, Planung und dem Einsatz der materiellen Mittel. Dieses Verlangen der Vorgesetzten wurde durch diese hinlänglich unterstützt durch die Bestätigung bzw. Bereitstellung der erforderlichen finanziellen und modernen materiellen Mittel wie

- Straßentransportfahrzeuge
- Regaleinrichtungen und zugehörige Bediengeräte
- Umschlagmittel für den inneren Transport
- Datenverarbeitungsgeräte und Bürotechnik
- Eisenbahnanschluß

Dabei stand immer im Mittelpunkt, die menschliche Arbeit leichter, gefahrloser und effektiver zu gestalten, um dem permanenten Arbeitskräftemangel entgegenzuwirken.

So wurde z.B. schon 1974 mit der Einführung von EDV-Technik und der Ausbildung der Bediener begonnen. Die Qualifizierung der Mitarbeiter erfolgte in Kursen an der Volkshochschule sowie im Fernstudium zu

- Facharbeiter und Meister an Volkshochschulen
- Zivile Ingenieure und Dipl.-Ingenieure im Fernstudium
- Weiterbildungen in Kurskursen an zivilen und militärischen Einrichtungen
- Militärische Ingenieure (Fähnriche) an militärischen Fachschulen

Durch diese Ausbildungen wurde folgender Qualifizierungsstand für die besetzten Planstellen erreicht:

	1963	1986
Facharbeiter	12	85
Meister	-	4
Ingenieure	1	18
Diplom-/Hochschul-Ing.	-	4

Beziehungen des NGL 2 zu Einheiten der Sowjetarmee konnten nie für die Erfüllung der militärischen Aufgaben genutzt werden. Dazu waren die Aufgaben der Dienststellen vor Ort einfach zu unterschiedlich und das zentrale Nachrichtenlager der GSSD in Bad Saarow/Pieskow zu weit entfernt. Dieses hatte auch ganz andere Versorgungsprinzipien und -grundlagen. Deshalb reduzierten sich die Beziehungen auf die gegenseitige materielle Unterstützung sowie auf gemeinsame Sportveranstaltungen, Exkursionen, Ausflüge, Austausch von Sportlern für gemeinsame Mannschaften, kulturelle Veranstaltungen und gegenseitige Besuche zu Veranstaltungen anlässlich gesellschaftlicher Höhepunkte. Familiäre Kontakte haben sich nur zufällig entwickelt, weil sie offensichtlich von höheren sowjetischen Stellen nicht gewollt waren. Die wenigen Beziehungen, die sich dennoch entwickelt haben, kann man als sehr herzlich und andauernd bezeichnen.

Die Partei- und Massenorganisationen hatten im NGL 2 ihren bestimmten Platz entsprechend deren Instruktionen und Statuten. Ihre Arbeit wurde so organisiert, dass sie fördernd auf den Dienstprozess Einfluss nehmen konnten. Das ging nicht immer konfliktlos ab, insbesondere, wenn versucht wurde, die politische Arbeit zu verselbständigen und loszulösen von der militärischen Aufgabe der Dienststelle. Sie wurde hier dennoch immer praxisbezogen organisiert und orientiert.

Die Grundorganisation und die Parteigruppen der SED hatten die Aufgabe, die Angehörigen der Dienststelle für die bestmögliche Erfüllung der gestellten Aufgaben zu motivieren. Sie hatte keine rechtliche Funktion bezüglich der Arbeits- und Dienstorganisation und in Personalfragen. Ihren Einfluss auf das Geschehen in der Dienststelle konnte die Partei nur unmittelbar über den Einfluss auf ihre Mitglieder in den verschiedensten Funktionen ausüben. Deshalb war es auch ein Ziel, möglichst alle Angehörigen der Dienststelle in leitenden oder anderen wichtigen Funktionen als Mitglieder zu gewinnen.

Die Gewerkschaftsorganisation unter Leitung der BGL hatte auf Grundlage des Arbeitsgesetzbuches rechtlich großen Einfluß auf alle Prozesse, die Zivil-

beschäftigte betrafen, von ihrer Einstellung/Arbeitsaufnahme über ihre Eingliederung, Qualifizierung, Beurteilung, Beförderung, Belobigung, Prämierung, Arbeitsschutz bis hin zur Kündigung/Entlassung. Militärische Vorgesetzte waren in solchen Absichten von der Zustimmung der BGL abhängig. Die GBL bzw. die Zivilbeschäftigten hatten als juristisches Organ die Konfliktkommission. Diese war ein gesellschaftliches Gericht für Arbeitsrechtsstreitigkeiten, dessen Entscheidungen nur vom Militärstaatsanwalt korrigiert werden konnten.

Die Freie Deutsche Jugend (FDJ) hat im NGL 2 wegen der geringen Anzahl Jugendlicher keine nennenswerte Rolle gespielt. Über viele Jahre gab es auch keine Grundorganisation in der Dienststelle. Die Armeesportvereinigung (ASG) war im NGL 2 organisiert und hatte einen anteilig hohen Mitgliederstand, der sich aus aktiven Sportlern und vielen Sympathisanten zusammensetzte.

Die sog. „sozialistische Hilfe“ war ein charakteristisches Merkmal der Dienststelle. So wurden die Kommunalpolitik der Gemeinde und die Wirtschaft der Betriebe des Wohnortes durch die Dienststelle im Rahmen ihrer Möglichkeiten wirksam unterstützt.

Die Entwicklung der Gemeinde Rechlin zu DDR-Zeiten ist durch den ständig steigenden Bedarf an Arbeitskräften für die Schiffswerft und die Nationale Volksarmee bestimmt worden. 36 Wohnungen wurden 1960 für die AWG in der Goethestraße bezugsfertig, in Bau waren zwei Häuser für die NVA in der Bahnhofstraße. Ab 1966 ist der Berufsverkehr per Bus erfolgt, nur noch der Güterverkehr wurde per Bahn abgewickelt. Für das Aufstellen einer Kirchbaracke in Vietzen ist 1967 die Genehmigung erteilt worden. Mit Hilfe der Schiffswerft, Dachdecker Voß, der LPG Retzow, der Baufirma Treba und zahlreichen privaten Helfern konnte sie errichtet und im August d.J. übergeben werden. Wohnblocks in Plattenbauweise wurden in Erweiterung der Goethestraße 1968 bzw. 1971 bezugsfertig.

1975 gehörten folgende Ortsteile zu Rechlin (Einwohner in Klammern):

Rechlin Nord (161)
 Ellerholz (67)
 Vietzen (120)
 Retzow mit Altersheim (321)
 Kotzow (104)
 Boek (164)
 Rechlin (1.475)

Die Kirche in Rechlin Nord wurde in dieser Zeit zweckentfremdet genutzt. Sie war nacheinander Munitions-



Im Jahr 1978 wurde im VEB Schiffwerft Rechlin das erste geschlossene Rettungsboot von 10 m Länge auf Kiel gelegt. Dieses Boot, in dem 77 Personen Platz haben, ist das bisher größte in unserer Republik gebaute Rettungsboot, ein Spitzenerzeugnis der Rechliner Schiffbauer. Boote solchen Typs und solcher Größe, bei Kunden im Inland und Ausland geschätzt, werden in Serienproduktion hergestellt. Bereits im September 1985 wurde das 50. Boot dieser Serie ausgeliefert.



Blick auf die Schiffswerft Rechlin (heute: Standort verschiedener touristischer Unternehmen)

lager der Roten Armee, Kornspeicher der LPG und von 1960-62 Leichtmetallglättere der Schiffswerft. Schließlich übernahm 1962 die NVA das Gebäude und richtete darin eine Sporthalle bzw. ein Gerätelager ein. Ab Anfang der 70er Jahre ist die Infrastruktur in Rechlin im Rahmen der Möglichkeiten relativ schnell entwickelt worden. Die Straße Ellerholz-Werft wurde 1973 dem Verkehr übergeben. Es folgten Neubau einer Schule (1974) und eines Heizhauses (1975), Übergabe von 105 Wohneinheiten „Am Stadion“ (1976), Bau des Seglerheimes mit Steganlage und Bootsschuppen (1977), Eröffnung des neuen Sportplatzes (1978), Bau einer Turnhalle (1980), Übergabe der Kinderkombination – Krippe und Kindergarten – (1981) und Übergabe Kegelbahn (1988). 1985 zählte die Gemeinde Rechlin 2.524 Einwohner.

Zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 hatte die Gemeinde Rechlin 2.403 Einwohner und etwa 4.000 sowjetische Armeeangehörige und Zivilisten in der Garnison. Bei den ersten Wahlen innerhalb der Bundesrepublik wurden im Mai 1990 Gemeindevertretung und der Bürgermeister gewählt, die SPD war die stärkste politische Kraft. Auf der Grundlage der Kommunalverfassung ist Bissendorf im Landkreis Osnabrück Partnergemeinde von Rechlin geworden. Die Gemeinde Rechlin führt ab November 1990 ein Wappen, bestehend aus der Kombination der Wappen der Adelsfamilien, die über Jahrhunderte die Geschichte des Ortes bestimmt haben: Die Familie von Kerkberg führte in Rot vier linke silberne Seitenkeile, die Familie von Retzow in Rot drei blaue Pfeilspitzen.

1990 wurde aus dem VEB SWR eine Schiffswerft Rechlin GmbH als Tochterunternehmen der Deutschen Maschinen- und Schiffbau AG. Auch ein Leitungskaderwechsel konnte den Niedergang der Werft nicht aufhalten, auch nicht in der Folge dann als Treuhandbetrieb. Am 15.04.1993 besuchte die Treuhandchefin Frau Breuel die SWR zwecks Privatisierung. Im Mai 1993 kam es zum Streik in der SWR mit Unterstützung der IG-Metall mit ca. 230 Beschäftigten. Gedanken des Bürgermeisters zur Situation der Gemeinde Rechlin im „Rechlin Regional“ vom Mai 1991 spiegeln die sich bereits andeutenden Probleme wieder:

„Die Gemeinde Rechlin steht vor einer besonders schwierigen Situation! Die mit dem Niedergang der Großwerften verbundene instabile Arbeitsmarktlage bei der Schiffswerft Rechlin GmbH sowie die mit der Umstrukturierung der Landwirtschaft verbundene potentielle Arbeitslosigkeit in Retzow und Boek erfordern die schnelle Neuschaffung von Arbeitsplätzen im Gemeindebereich.“

Das Gemeindeamt sieht daher bei der zügigen Erschließung des Gewerbegebietes und bei der schnellen Ansiedlung mittelständischer Unternehmen eine besondere Verantwortung. Diese Aufgabe ist bei der gespannten Finanzsituation der Gemeinde sowie in Anbetracht der Tatsache, dass potentielle Investoren in M-V nach wie vor nur sehr zögerlich investieren, erheblich kompliziert. Der Ausweich auf den Tourismussektor ist wegen des hohen Investitionsbedarfes nur mittelfristig und in begrenztem Umfang möglich. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen werden kurzfristig Entlastung auf dem Arbeitsmarkt bringen müssen.“

Die Privatisierung der SWR GmbH erfolgte dann im Oktober 1993 durch den Verkauf an die Düsseldorfer Dr. Lösch GmbH. Es sollten bis 1998 ca. 31 Mio DM investiert werden mit einer Garantie von 133 Arbeitsplätzen. Im Jahre 1994 kam es zur Bildung von vier Tochtergesellschaften der SWR GmbH: Bootswerft GmbH, Marina GmbH, Ferral Metallbau GmbH, Bau und Technik GmbH. Die Bootswerft GmbH erhielt einen Großauftrag vom Innenministerium zum Bau von neun Booten für die Wasserschutzpolizei. Aber bereits im August 1995 meldete die Bootswerft GmbH Konkurs an und am 05.09.1995 wird den 37 Mitarbeitern gekündigt. Die Fa. SLT aus Hamburg, heute GSE, übersiedelte im zweiten Halbjahr 1993 nach Rechlin, Standort SWR, und schulte mit der UEQ GmbH gemeinsam über 40 meist ehemalige SWR-Angehörige um, die sie dann auch übernahm. In den Jahren 1996-1997 folgten dann die Konkursanmeldungen der anderen Tochtergesellschaften und letztendlich auch der SWR GmbH.

Als 1991 von den 1.100 Arbeitsplätzen der Schiffswerft nur 160 übriggeblieben waren, ist seitens der Gemeinde zusammen mit der Trägergesellschaft Schiffbau und der IG Metall die Umwelt-, Entwicklungs- und Qualifizierungsgesellschaft Rechlin (UEQ GmbH) gegründet worden. Diese hat dann nach und nach die Arbeitslosen in AB- und Umschulungsmaßnahmen beschäftigt. Anfallende Arbeiten waren z.B. Sanierung von Altlasten, Beseitigung illegaler Mülldeponien, Gestaltung von Parkplätzen, Bau von Straßen, Radwegen und der Freilichtbühne. Nach Abzug der GUS-Truppen 1993 bestand durch den Erwerb einer mobilen Bauschuttrecyclinganlage die Möglichkeit, das aus Abrissarbeiten auf den Geländen von Schiffswerft, Flugplatz Lärz und der sog. „Waldsiedlung“ in Rechlin anfallende Material sofort zu verarbeiten. In einer Bilanz von 1996 wird mitgeteilt, dass 1.081 Arbeitnehmer in 87 Projekten beschäftigt worden waren.

Die Bildung der Verwaltungsgemeinschaft Lärz, Rechlin und Schwarz mit Sitz in Rechlin ist 1991 erfolgt.

Da für die Bildung eines Amtes nicht die erforderliche Einwohnerzahl zusammen kam, schlossen sich im Dezember 1992 die vorgenannten mit Vipperow, Priborn, Buchholz und Melz zu einem kreisübergreifenden Amt mit Sitz in Rechlin zusammen. 1993 wird dann beschlossen, dem zukünftigen Müritzkreis beizutreten. Durch das Zusammengehen mit den Müritzanliegern versprach sich die Gemeindevertretung eine bessere Entwicklung der touristischen Infrastruktur.

1992 wurde die Kläranlage übergeben und die Marktpassage eingeweiht. Der seit 1993 bestehenden Tourismus GmbH obliegt die Bewirtschaftung der Zeltplätze und die Entwicklung touristischer Infrastruktur in der Region. Ebenfalls 1993 besuchte Altbundeskanzler Schmidt mit seiner Frau inkognito Rechlin und Umgebung.

Nachdem im März 1993 das Kampfgeschwader vom Flugplatz Lärz abgezogen war, erfolgte dann die offizielle Verabschiedung der GUS-Truppen im Mai in der Kirche Rechlin Nord. Dazu heißt es u.a. zu der Rede des stellvertretenden Landrates des Kreises Neustrelitz (Artikel des Nordkurier)

*„GUS-Militärs aus Rechlin offiziell verabschiedet“
„K., der zunächst das Nebeneinander und das gelegentliche „Miteinander“ der beiden Menschengruppen erwähnte, die am Ufer der Müritz über so viele Jahrzehnte das tägliche Leben mitbestimmt hatten, brachte in seiner mit viel Beifall beider Seiten aufgenommenen Rede wohl ein Gefühl zahlreicher Einheimischer zum Ausdruck, als er den fremden Truppen zum Abschied offene Worte mit auf den Weg gab. „Wenn wir Sie nun am heutigen Tage offiziell verabschieden dürfen, wollen wir das nicht tun, ohne Sie um Verzeihung zu bitten für so manche Beleidigung, die wir Ihnen zugefügt haben, für so manche Traurigkeit, an der wir Schuld gewesen sind, für unser Unverständnis, das wir Ihnen in vielen Problemen entgegengebracht haben...“*

Die Gemeinde Rechlin wurde Teilgesellschafter der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft des Müritzflugplatzes Rechlin/Lärz. Seit April 1994 steht er als ziviler Verkehrslandeplatz zur Verfügung. Sein Erhalt ist für die Anliegergemeinden als touristisches Angebot von großer Bedeutung. 1995 wurde das DRK-Senioren und Pflegeheim eröffnet und 1996 erfolgte der Spatenstich für alters- und behindertengerechtes Wohnen. Im gleichen Jahr wurde das neue Amtsgebäude eingeweiht.

Zur Vermarktung und Erschließung wurde das Wohngebiet der GUS-Streitkräfte 1995 vom Bundesvermögensamt an die Grieger Mallison Baucontrolling

GmbH & Co. KG Neubrandenburg verkauft. Zur Liegenschaft gehörten 23 Einfamilien-, 36 Doppel- und neun zweigeschossige Wohnhäuser sowie der ehemalige „Müritzhof“. Im November 1996 wurde die sog. „Waldsiedlung“ im Beisein der Bau- und Umweltministerin Kleedehn an die Gemeinde übergeben. Heizhaus, Plattenbauten u.a. Gebäude sind ab 1998 nach und nach abgerissen worden. Der verbliebene Soldatenklub steht heute auf privatem Grund und Boden und ist denkmalgeschützt. Der Erhalt der Schule am Alten Markt ist für die Gemeinde Rechlin nicht finanzierbar gewesen. Die bestehende Realschule hat eine Mehrzweckhalle bekommen, und die Grundschule ist erweitert worden.

Am 26.02.1991 erfolgte die Kommandoübergabe des Bundeswehrdepots an Herrn Oberstleutnant B. Die zukünftigen Aufgaben dieses Depots schildert dieser in einem Artikel der Mecklenburg-Strelitzer Landeszeitung vom 23.03.1991 folgendermaßen:

„Dieses ehemalige Nachrichtengerätelager der NVA ist so umzugliedern, dass es den neuen Anforderungen gerecht wird. Dieses Depot wird eine logistische Einrichtung, welches die Aufgabe hat, die Versorgung der Truppe mit Geräten, Ersatzteilen und Mengenverbrauchsgütern sicherzustellen. Von der Waschbürste bis zum Panzermotor wird hier künftig alles gelagert werden.“

Das erste Treffen ehemaliger Mitarbeiter der E-Stelle und ihrer Angehörigen auf Rechliner Boden fand im September 1991 statt. Dazu ein Auszug aus einem Artikel der Mecklenburg-Strelitzer Landeszeitung v. 12.09.1991:

„110 Personen konnte Rechlins Bürgermeister W.-D. Ringguth am Dienstag an der alten Kirche in Rechlin-Nord begrüßen. Teils mit Ehegatten, Kindern und auch schon mit ihren Enkeln waren sie gekommen. Erstmals, seitdem sie von hier weggegangen sind, wieder zu einem Treffen in Rechlin. Sie, die hier gelebt und gearbeitet hatten, mussten sich teilweise schon anhand von Kartenmaterial orientieren... Und dabei ging es keineswegs nur darum, den Ort und die Gebäude wieder zu sehen, sondern vielmehr mit den Menschen zu sprechen, die man hier noch kennt, mit denen gemeinsam man zum Teil die schönste Zeit seiner Lebens verbracht hat. Erinnerungen wurden wach, teils auch tragische Schicksale kamen zu Sprache...“

Ein 1993 gegründeter Förderverein hat die Sanierung der Kirche Rechlin Nord in Angriff genommen. Im Februar 1996 konnte sie in einem Festakt der Evangelischen-Lutherischen Landeskirche übergeben werden.

Auf dem Gelände der ehemaligen Schiffswerft waren im September 1997 folgende Firmen ansässig: Müller Metallbau GmbH und Fassmer Schiffsservice GmbH.

Im Nordkurier Neustrelitz steht am 18.10.1997:

„Rechliner Werft-Areal jetzt zwangsversteigert. Teilgelände von 130000 qm für 3,6 Millionen DM mit Marina für 180 Liegeplätze von Kuhnle Wassersportanlagenbeteiligungen GmbH mit Sitz in Waren erworben.“

Zwischenzeitlich verlegte die Kuhnle-Tours GmbH ihren Sitz nach Rechlin. Im Jahre 2000 wurden weitere Teilgrundstücke des SWR-Standortes im Rahmen von Zwangsversteigerungen durch die Fa. Kuhnle erworben. Vorstellungen wurden erläutert und Planungen entworfen für Investitionen in Größenordnung zwischen 150 bis 200 Millionen Mark über einen Zeitraum von fünf bis sechs Jahren. Am 23.03.2000 trat dann der B-Plan „Hafendorf Claassee“ in Kraft, so dass die Vorstellungen über Ferien und Urlaub an der Müritz im maritimen Bereich verwirklicht werden können. Im Jahre 2001 gab es dann auch die ersten Fördermittel zur Erschließung des Geländes, zur Uferbefestigung und zur Verbreiterung des Kanals.

Im Jahre 2001 sind ausgedehnten Abrißmaßnahmen das ehemalige Ledigenwohnheim, Garagenkomplex und Kasernen der ehemaligen Gruppe West zum Opfer gefallen. Der Bebauungsplan für das ehemals militärisch genutzte Gelände in der Größe von ca. 72 ha sieht die Untergliederung in drei Bereiche vor. Das Kasernengelände mit z.T. unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden soll in einen Hotelkomplex mit Restauration, eine Reitsportanlage und weiteren Kinderferieneinrichtungen umgenutzt werden. Der Bereich nördlich der Kasernen soll als Ferienhausgebiet mit integrierten Grünzonen und zusammenhängenden Wasserflächen entwickelt werden. Östlich der Müritzstraße bzw. Gleisanlage sollen diverse Sportanlagen entstehen. Mit der Realisierung dieses Vorhabens wäre die Lücke zwischen den Siedlungsbereichen Rechlin und Rechlin Nord geschlossen.

Mit Stand vom 25. Februar 2002 hat die Gemeinde Rechlin 2.407 Einwohner, von denen 48 im Pflegeheim bzw. altersgerechtem Wohnen untergebracht sind.

Das Barackenlager in Retzow ist im Herbst 1945 von Einwohnern umliegender Ortschaften nach und nach abgerissen worden. Das Material fand vielfältige Verwendung. 1980 ist auf einer Fläche von 40 x 40 m eine **Gedenkstätte**, die einen der Wachbunker als noch sichtbares Zeichen einschließt, errichtet worden. Bis zur Wende ist sie durch Lehrlinge der LPG Retzow-Boek gepflegt worden. Im Sommer 1998 sind im Rahmen eines internationalen Jugendwork-

camps Fundamente des ehemaligen Barackenlagers freigelegt und Informationen angebracht worden. Die Mahn- und Gedenkstätte in Retzow wurde dann im Mai 2000 in Anwesenheit einer 92-jährigen Zeitzeugin eingeweiht. Bei diesem Anlaß erinnert sich der amtierende Bürgermeister Herr Dr. S.:

„Der Sohn einer Französin, die hier im Retzower Nebenlager starb, wollte das Grab seiner Mutter besuchen. Nun wurden die Reste der Toten aus dem Retzower Massengrab in Waren beigesetzt. Doch der Franzose bestand darauf, das ursprüngliche Grab zu sehen. Der Ortschronist Heinrich R. schämte sich, als er den Sohn in undurchdringliches Gebüsch führen musste. Und auch ich habe mich geschämt, als H. R. mir davon erzählte.“

Der Retzower Friedhof war von der Fliegerhorstkommandantur für Tote der E-Stelle bestimmt worden, die nicht in ihre Heimatorte überführt wurden. Neben Ortseinwohnern und der Baroneß von Hammerstein sind auch von 1943 bis 1945 Verunglückte der Erprobungsstelle, angloamerikanische Flugzeugbesatzungen, Besatzungen deutscher Abfanggeschwader, Opfer der Bombenangriffe und KZ-Häftlinge hier beigesetzt worden.

Die bewegte und untypische Geschichte Rechlins, sowie die Bedeutung des Ortes für die deutsche Luftfahrttechnik führten dazu, dass aus einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme ein Konzept zur musealen Aufarbeitung der Ortsgeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Luftfahrtgeschichte erarbeitet wurde. Engagierte Bürger und die seit 1949 bestehende Vereinigung der ehemaligen Angehörigen der Erprobungsstelle Rechlin, die „Alten Rechliner“, gründeten 1994 den Förderverein **Luftfahrttechnisches Museum Rechlin**. Nach dem Kauf entsprechenden Geländes auf dem Gebiet der ehemaligen Gruppe Nord der E-Stelle ist 1998 eine erste Ausstellung eröffnet worden. In den darauffolgenden Jahren sind die Gebäude schrittweise saniert und die Ausstellungsflächen vergrößert worden.

Die touristische **Entwicklung Rechlins** und damit verbunden der Ausbau der Infrastruktur sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich fortgesetzt worden. Neben der Kläranlage in Vietzen hat 2007 eine Biogasanlage ihren Betrieb aufgenommen. Die Verbindungsstraße Rechlin – Rechlin Nord ist in Verlängerung der Müritzstraße bis zum Museum ausgebaut und straßenbegleitend mit einem Radweg versehen worden. Parkplatz und Verkehrskreisel vor dem Museum haben das gesamte Ambiente wesentlich verbessert.

Die Bahnlinie Rechlin-Mirow mit rund 13 km Schienen und zwei Brücken ist abgerissen worden. Auf dieser Fläche soll ein Radweg als Verbindung der Großseen- mit der Kleinseenplatte errichtet werden. Der Radwegebau Rechlin-Lärz-Mirow hat auf dem ehemaligen Bahndamm im Sommer 2010 bereits begonnen.

Von Rechlin Nord aus hat die „Weiße Flotte Müritz GmbH“ Röbel mit dem ältesten Passagierschiff „Sonnenschein“ (Bj. 1927) eine regelmäßige Schifffahrtslinie eingerichtet. Im Rechliner Hafendorf ist nach 4-jähriger Planungs- und Bauzeit im Sommer 2010 eine Strandanlage übergeben worden, für eine gastronomische Einrichtung ist der Bauantrag bereits eingereicht. Das sog. „Lagunendorf“ hat nach wechselnden Besitzergesellschaften und Konzepten noch keine Realisierung gefunden. Zur Zeit wollen in Kanada lebende Inder 35 Mill. Euro investieren. Lt. einer Radio-Meldung vom 05.11.2010 müssen die Ideen der indischen Investoren erst noch mit der geltenden Beplanung in Einklang gebracht werden. Außerdem ist für entstandene Biotope in dem mehr als 20 Jahre brachliegenden Gebiet eine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig geworden.

Mit Stand vom 23. November 2010 hat die Gemeinde Rechlin 2.178 Einwohner.

Das Gutshaus in **Boek** wurde nach Kriegsende Unterkunft für Flüchtlinge, Schule und Kindergarten waren dort untergebracht. Zu DDR-Zeiten beherbergte es eine Schwesternstation, Gaststätte, Einkaufsstätte, LPG-Büro und Wohnungen. Heute ist der Ortsteil Boek südlicher Eingangsbereich zum Müritz-Nationalpark. Sofort nach der Wende sind Hotels, Fremdenzimmer und Gasthöfe entstanden. Das Gutshaus ist repräsentatives Informationszentrum für die Region geworden. Mit EU-Fördermitteln sollte in Kombination mit dem Gutshaus ein Freilichtmuseum für alte landwirtschaftliche Geräte entstehen. Ein Restitutionsanspruch der Erben des ehemaligen Gutsherrn hat zunächst alles in Frage gestellt. Bisher sind etliche Fördermittel über die Gemeinde Rechlin in Restaurierung und Umbau des Gutshauses und die Errichtung von Remise, Spiel- und Parkplatz geflossen. An der Kirche sind 1995 erste notwendige Sicherungsarbeiten durchgeführt worden. Ein 1996 gegründeter Förderverein kümmert sich seitdem um die innere und äußere Sanierung. Die älteste erhaltene Wilhelm-Sauer-Orgel ist dank einer großzügigen Spende 2003 repariert worden. Seit Ende 2007 gibt es für das Gutshaus Boek wegen abgewiesener Restitutionsansprüche Planungssicherheit. Vor dem Gutshaus ist ein Gedenkstein für die Dichterin Gertrud von le Fort, die ihre Jugend dort verbracht hat, gesetzt worden. Ein Sanierungs- und Ausstellungskonzept für ein

sogenanntes „Welcome-Center“ in Boek ist erarbeitet worden. Dessen Realisierung hängt davon ab, ob für den Eigenanteil der Gemeinde eine Stiftung gefunden werden kann.

Nach der Kirche in Rechlin Nord ist das Wohnhaus der Bolter Mühle das zweitälteste Gebäude der Gemeinde Rechlin. Es wird in Etappen bis 2013 zu einem Hotel mit Gastwirtschaft umgebaut. Geplant sind auch die Instandsetzung von Mühlengebäude und Graben, um die Mühle in ihrer alten Funktion wiederherzustellen. Das Schloß in **Retzow** war nach 1945 zunächst Unterkunft für Umsiedler. Ab 1952 ist es im Zuge der Verwaltungsreform des damaligen Landkreises Neustrelitz ein Kreisfeierabendheim geworden. 1992 restauriert, dann 1994 geräumt, wurde es durch den neuen Landkreis Mecklenburg-Strelitz an einen Investor verkauft und ist seitdem ungenutzt. Seit 2010 hat die „LIG-Liegenschaften, Immobilien, Grundstücke GmbH“ mit Sitz in Berlin vor, aus dem Retzower Schloß ein Vier-Sterne-Superior-Hotel zu machen. Planungen für die Sanierung, Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen einschließlich des neu zu gestaltenden Parks sind in Arbeit. Es sollen 95 Suiten und Appartements mit einem Wellness-Bereich entstehen. Zur Verbesserung des Umfeldes ist der Umzug von Einwohnern nach Rechlin und der Abriss von Plattenbauten notwendig. Das Bombodrom ist inzwischen Geschichte:

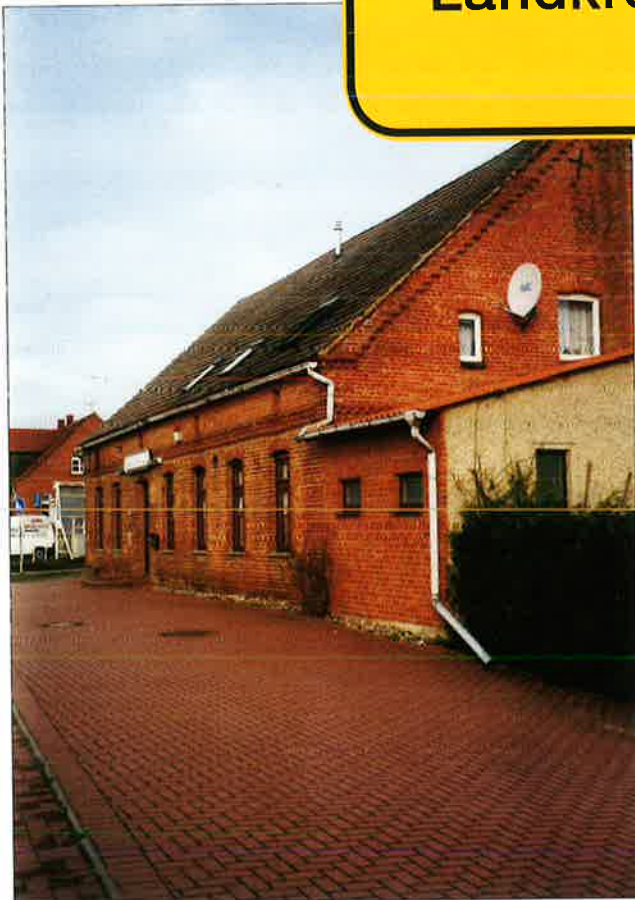
Wegen schwerer Planungsfehler im Abwägungsprozeß durch die Bundeswehr und daraus resultierender Gerichtsentscheidungen ist dieses Vorhaben im Sommer 2009 vom Bund aufgegeben worden. Die Bundesluftwaffe wollte in der Kyritz-Ruppiner-Heide auf einem ehemaligen Truppenübungsplatz der GUS-Truppen einen Luft-/Boden-Schießplatz in Betrieb nehmen. Dies hätte die touristische Entwicklung im weiträumigen Umkreis u.a. wegen des Fluglärms nachhaltig beeinflusst.

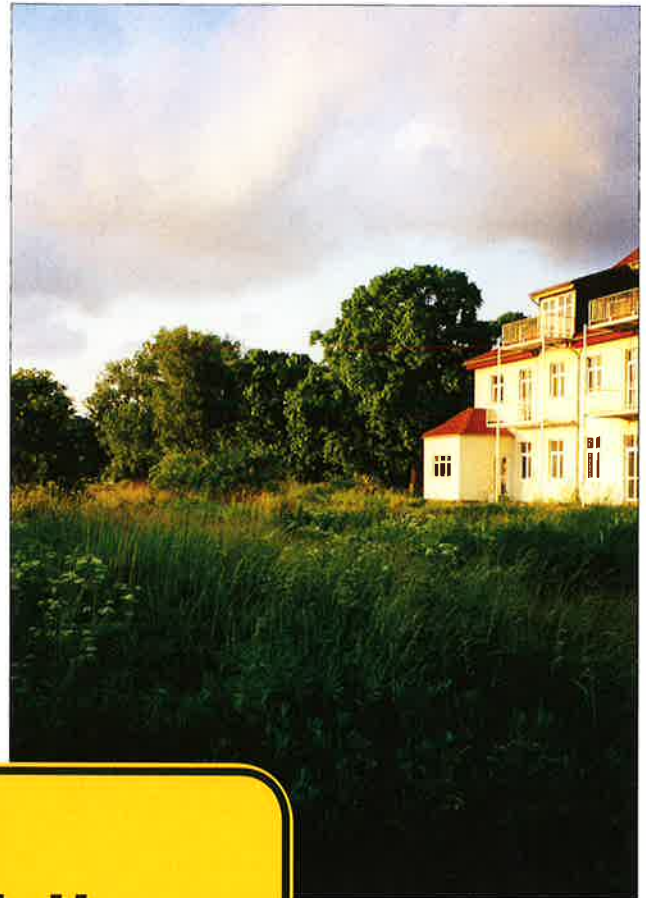
Seit 1992 haben Privatpersonen, touristische Unternehmen, betroffene Anliegergemeinden in Brandenburg und M-V wie Lärz und Rechlin und seit 2002 das Aktionsbündnis „Freier Himmel e.V.“ dagegen interveniert. Mit Demonstrationen zu Wasser und zu Land, mit Petitionen an die Parlamente und Klagen vor Verwaltungsgerichten wurde gegen eine militärischen Nutzung protestiert. Bis zum April 2006 haben 16 erfolgreiche Gerichtsverfahren dies verhindert. 2003 schlossen sich die Ämter Rechlin, Röbel-Land, die Städte Mirow, Wesenberg, Röbel sowie einzelne Gemeinden des Amtes Neustrelitz-Land zur „SÜD-ALLIANZ“ zusammen, um die klagenden Gemeinden Rechlin und Lärz finanziell zu unterstützen. Das AB „Freier Himmel e. V.“ ist im Herbst 2010 mit dem Tourismuspreis Mecklenburg Vorpommern ausgezeichnet worden.



Vietzen

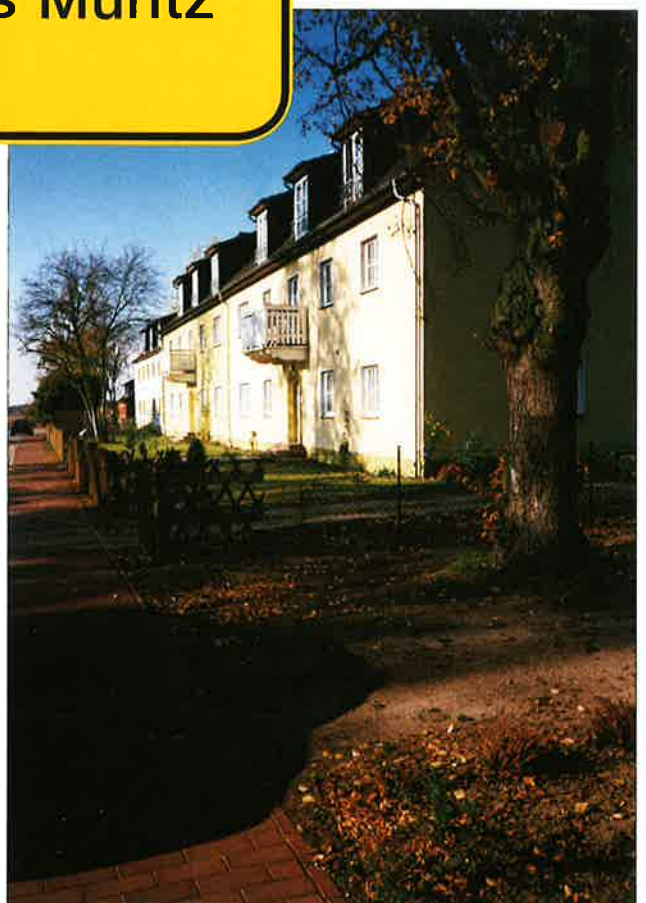
Landkreis Müritz





Rechlin

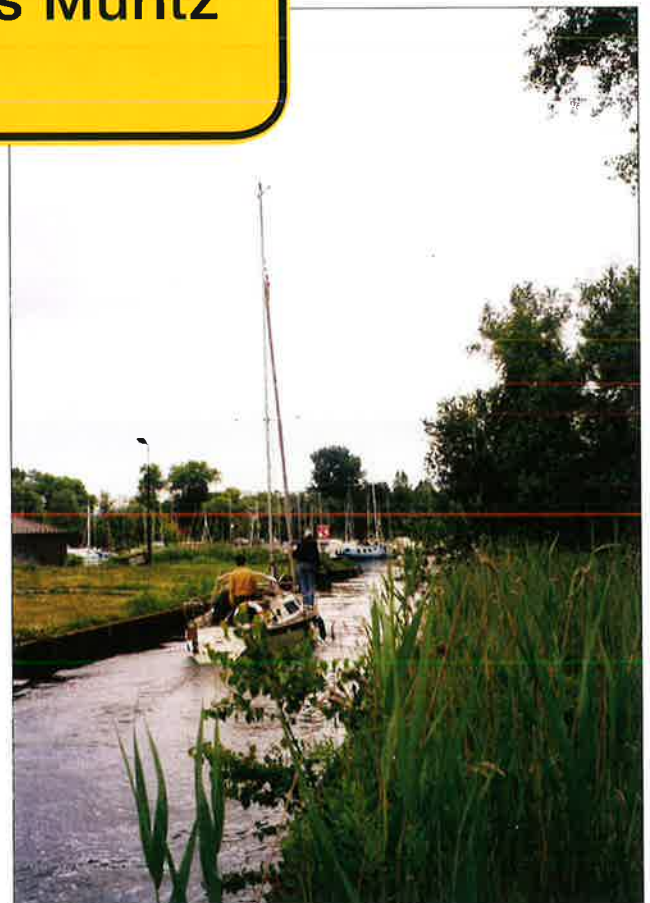
Landkreis M $\ddot{u}$ ritz





Rechlin Nord

Landkreis Müritz





Retzow

Landkreis Müritz





Boek

Landkreis Müritz





Wache in der Müritzstraße



Kommandantur

Ansichten nach dem Abzug der GUS-Truppen 1993



Plattenbauten



Soldatenklub



Kasernenbereich 1993



naturnah



Ferienzentrum Yachthafen RECHLIN

IN RECHLIN an der Seepromenade finden Sie die Ferienanlage Yachthafen Rechlin direkt am See in ruhiger Lage. Rechlin liegt am Südufer der Müritz und grenzt an den Müritzer Nationalpark. Am See befinden sich ein Badestrand und ein Kinderspielplatz.

IHR HAUS bietet 18 komfortable und großzügige Ferienappartements und Ferienwohnungen für 2-6 Personen mit großem Balkon oder Terrasse und eigenem Stellplatz. Der Yachthafen mit 84 Liegeplätzen, darunter Dauer- und Gastliegeplätze, hat Strom-, Wasser- und Entsorgungsanlagen, moderne sanitäre Einrichtungen und bietet die Möglichkeit für Kleinreparaturen und Skippertraining. Gemütliche Gastronomie, Frühstücksraum, Segel- und Motorbootschule, Bootscharter, Fahrrad- und Kanuverleih sowie weitere Aktivitäten besonders im Wassersportbereich. **APPARTEMENTS** mit vollwertiger Küchenzeile, Duschbad, Schlafzimmer, Wohn- und Esszimmer, Sat-TV, Radio sowie Telefon. **WOHNUNGEN** mit Küche inkl. kompletter Küchenzeile, Duschbad, 2 Schlafzimmer und Wohnzimmer.

Preis pro Einheit und Nacht
in Fewo ohne Frühstück

ab 50 €

Ferienzentrum Yachthafen RECHLIN

Fritz-Reuter-Str. 52 · 17248 Rechlin

Telefon 039823) 20520 · Fax 27852



Gasthaus zum Seeadler

Ausflugsrestaurant im Müritzparadies

- Regionale Küche
- Große Fischkarte
- Hausgemachter Kuchen
- Familienfeiern, Klassentreffen & Firmenevents

Herzlich willkommen

Tel.: 039823/2530 und 253241 (Apr.-Okt.)



Müritzparadies

Naturferienpark am See

- Ferienhäuser und Ferienwohnungen
- Feriendörfer "Müritzufer" und "Alte Fahrt"
- Naturcampingplatz Bolter Kanal
- Bootshafen Bolter Kanal
- Badestrand an der Müritz

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Müritzparadies * Am Müritzufer 6 * 17248 Boeker Mühle

Fon: 039823/2530 * www.mueritz.com





**Atelier
Werkstatt
Verkauf**

Müritz-Miniaturen

Boeker Strasse 36
17248 Rechlin / OT Boek
Fon: 03 98 23 / 218 10
mai: mueritz-zinn@t-online.de
www.mueritz-miniaturen.de

Zinnfigurenmuseum im Gutshaus Boek



Das Zinnfigurenmuseum und die Firma Müritz-Miniaturen befinden sich im Gutshaus des Nationalparkdorfes Boek.

Das Nationalparkdorf Boek ist der südliche Eingangsbereich zum Müritz-Nationalparks an Deutschlands größtem Binnensee der Müritz.

In unserem Museum erfahren Sie alles über die Geschichte der Zinnfiguren und die Art und Weise ihrer Herstellung.

Erleben Sie mit hunderten von Figuren und in einer Vielzahl von Dioramen dargestellte Geschichte mit Zinnfiguren.

Der Höhepunkt für unsere kleinen Gäste das 4 Meter lange Diorama "Märchenland".

Öffnungszeiten des Museums

01. Mai - 31. Oktober
täglich 10.00 Uhr - 17.00 Uhr



Erleben Sie Guts- und Landwirtschaftsgeschichte

Im Jahre 1963 als Agrarhistorisches Museum Alt gegründet, widmet sich das AGRONEUM Alt Schwerin unter dem Motto „Leben und Arbeiten auf dem Land“ der Agrargeschichte Mecklenburgs von 1848 bis zur Gegenwart. Einzigartig ist die Katzenzeile, die das Wohnen und Leben auf dem Lande im Wandel der Zeit zeigt.

Bei einem Streifzug durch das neu strukturierte und erheblich erweiterte Freigelände begegnen Sie alter und neuer Technik auf beeindruckende Weise. Vom Holzhaken, den die Ochsen zogen, bis zum Großtraktor, von der Trog- zur Windmühle: Der technische Fortschritt ist deutlich erkennbar.

täglich von
10.00 bis 18.00 Uhr



AGRONEUM
Alt Schwerin

Dorfstraße 21 ■ 17214 Alt Schwerin ■ Tel. 03991 782565
www.museum-alt-schwerin.de
museumaltschwerin@landkreis-mueritz.de



Erleben Sie Weltgeschichte in einem kleinen Dorf



Im kleinen mecklenburgischen Dorf Ankershagen verlebte der weltbekannte Archäologe Heinrich Schliemann (1822-1890) von 1823 bis 1831 seine Kindheit. Hier wurden nach Schliemanns Worten „Hacke und Schaufel für die Ausgrabung Trojas und der Königsgräber von Mykene geschmiedet und geschärft“.

Das Heinrich-Schliemann-Museum wurde im Jahre 1980 im ehemaligen Elternhaus des Archäologen eingerichtet. In der Dauerausstellung zeigt es u. a. Originalfunde aus Troja und sehr schöne Nachbildungen aus dem „Schatz des Priamos“ und aus Mykene (sog. Agamemnon-Maske). Im Außengelände des Museums steht ein 6 m hohes hölzernes „Trojanisches Pferd“, das als Spielgerät (Rutsche) gestaltet ist. Großer Beliebtheit erfreut sich das ehemalige Kinderzimmer Schliemanns, ein „Erlebnisbereich für Kinder und Jugendliche“.



Heinrich-Schliemann-Museum
Lindenallee 1, 17219 Ankershagen
T: 039921 3252
F: 039921 3212
info@schliemann-museum.de
www.schliemann-museum.de

Öffnungszeiten:

April bis Oktober:
Di-So 10-17 Uhr (Juni bis August auch Mo)
November bis März:
Di-Fr 10-16 Uhr, Sa 13-16 Uhr

Führung nach Voranmeldung.
Wechselnde Sonderausstellungen und
museumpädagogische Angebote. Jeden
1. Sonntag im Monat spezieller Vortrag zu
Leben und Werk Heinrich Schliemanns.

Quellenangaben

„Testpilot auf Beuteflugzeugen“ H.-W. Lerche, Motorbuchverlag Stuttgart, 4. Aufl. 1986
„Die deutsche Luftfahrt – Flugerprobungsstellen bis 1945“ H. Beauvais/K. Kössler/M. Mayer/
Chr. Regel, Bernard & Graefe Verlag 1998
„Vom Doppeldecker zum Strahlflugzeug“ Chr. Regel, JET & PROP 3/98
„Melitta Gräfin Stauffenberg“ G. Bracke. Langen Müller 1990
„Hanna Reitsch – Fliegen mein Leben“ Ullstein Verlag 1996
„Rechliner Briefe“ Nr. 2, 21, 23, 24, 25, 38, 41, 45, 46, 47
herausgegeben von Zeitzeugen zur Erprobungsstelle Rechlin, 1976-1984
„Aus der Geschichte der Erprobungsstelle Rechlin der deutschen Luftwaffe und des Nebenlagers
des KZ Ravensbrück in Retzow/Rechlin“ H. Baetcke, H. Roß, E. Mahnke i. A. des Kreisverbandes
Bund der Antifaschisten Waren-Röbel e.V. 1999
Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin
„Rechliner Schiffbauer - einst und jetzt“ Teil 1 1948-1980“ Autorenkollektiv
Sammlungen chronistischer Daten von H. Roß und A. Schneider
Archiv des Vereins „Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e. V.“
Redaktionsschluss: Januar 2011

Mitgewirkt haben bei der Zusammenstellung bzw. Korrektur folgende Vereinsmitglieder:
N. Biege, J. Krämer, Chr. Regel, W. Standfuß, J. Stark, H. Vollrath, K. Wegner, E. Zapke

Nachdruck oder Vervielfältigung, auch auszugsweise, nicht gestattet.

