

Die Delhag wurde auch im Raum Störmede fündig. Ins Auge gefasst wurde das Gebiet östlich der Kreisstraße Störmede – Rüthen, ca. 2 Kilometer südlich Störmedes beginnend. Der dortigen landwirtschaftliche Nutzfläche schloss sich an deren Südrand ein Waldgebiet an, das sich noch heute bis zur Ortschaft Eringerfeld erstreckt. Erfüllte die relativ neue Kreisstraße (erbaut 1896) die erste Bedingung für einen Verkehrsanschluss, so war ein Bahnanschluss ebenfalls möglich, entweder als Abzweig von der Bahnlinie Dortmund-Kassel nahe Ehringhausen oder vom Geseker Bahnhof her. Eine Freileitung gab es nicht in unmittelbarer Nähe, blieb nur die Strom- und Wasserversorgung zu klären. Natürliche Wasservorkommen oder Brunnen auf diesem Gebiet der Haar gab es nicht, so dass eine Wasserleitung gelegt werden musste. Ein Brunnen könnte sinnvollerweise am Fuße der auslaufenden Haar angelegt werden, dort, wo natürlicherweise auch Quellen entspringen.

Am 1. Oktober 1934 prüfte der Kreisbauernführer (!) Heuse-Sengeling aus Lippstadt die Bodenbeschaffenheit des Gebietes, erkundete die Besitzverhältnisse und sprach mit den Eigentümern. Diese Vorgehensweise macht deutlich, dass die amtlichen Stellen nicht einfach entschieden und enteigneten, sondern durchaus bereit waren, landwirtschaftlichen Fachleuten die Einschätzung zu überlassen, mit dem Ergebnis, den Besitzern durchaus faire Bedingungen anzubieten. Man darf eben nicht vergessen, dass mit der Hitlerregierung nicht alle rechtsstaatlichen Möglichkeiten der Weimarer Republik verschwunden waren. Sich wehren und verzögern konnten die betroffenen Privatpersonen schon und eine öffentliche Auseinandersetzung war sicherlich nicht im Interesse der Delhag. Der Kreisbauernführer stellte fest, dass die Anlage des Rollfeldes wegen der sanften, fast vollständig ebenen Neigung des Hanges nach Norden keine größeren Bodenbewegungen notwendig machen würde. Günstig sei auch die schnelle Versickerung des Regenwassers; ungünstig bewertete er jedoch die Eigenschaften des Bodens, bei Regenfällen zu schmierigen und unter Umständen im Frühjahr, falls nur die Oberfläche auftaue, Probleme für Starts und Landungen zu bereiten. Das Gespräch mit den Grundstückseigentümern über eine Verpachtung ihrer Parzellen veranlasste den Kreisbauernführer zu dem Vorschlag, vom betroffenen v. Kettlerschen Grundbesitz mehr als das notwendige Land zu pachten, um die betroffenen kleineren Höfe mit Ersatzland zu versehen und so deren Existenz zu sichern zu können.¹

Die Delhag entschied, einen Vorvertrag mit den Grundstückseigentümern zu schließen. Natürlich waren aufgrund der geringen Zeitspanne im Sommer und Herbst 1934 keine genauen Grenzziehungen möglich, die Flugplatzanlage war noch in der Planung. So wurde im Vorvertrag auf die ungefähre Umgrenzung und Größe der zu verpachtenden Grundstücke hingewiesen; genauere Festlegungen der Grundstücksgrenzen sollten durch spätere Vermessungen erfolgen.² Als Pachtpreis schlug der Kreisbauernführer ein Angebot von 15 RM bis 25 RM je Morgen und Jahr vor, entsprechend der Bodengüte. Auf 10 Jahre, bis zum September 1944, wurde der Pachtvertrag abgeschlossen. Für die Verpächter selbst war er unkündbar, die Delhag konnte mit halbjähriger Frist kündigen. Land abzugeben hatten der Hof Maas, genannt Peitzmeier (17 Morgen); der Erbhof Gockel, genannt Böhner (60-70 Morgen); der Landwirt Josef Deiters, genannt Brink (8,5 Morgen); der Landwirt Josef Lammert (2,5 – 3 Morgen) und der Freiherr von Ketteler (232 Morgen). Das Gebiet der vier Erstgenannten lag östlich des Taubentalerwegs (Holzwindelweg) bei Lammerts Stall, das Kettlersche Gebiet lag östlich der Kreisstraße Störmede – Eringerfeld und nördlich des Eringerfelder Waldes in einer Länge von 1000 Meter an der Kreisstraße und in der ganzen Breite bis zum Taubentalerweg (Holzwindelweg).

Die Vermessungsarbeiten wurden zügig ausgeschrieben und schon am **23. Oktober 1934** erhielt der vereidigte Landvermesser Ahrens aus Soest den Zuschlag.

Die für den Flugplatz Störmede in Anspruch genommene Gesamtfläche belief sich insgesamt auf 84,37 Hektar, davon 70,2 Hektar Ackerland. Interessant ist zu vermerken, dass die Delhag zwar noch 1934 als Vertragspartner unterschrieb, jedoch die Leitung der Planungen in die Hand der Tarnbehörde „Deutsche Verkehrsflieger-Schule“ (Münster) übergab.

¹ Bundesvermögensamt Nr. 23, Schreiben Kreisbauernschaft an Bauleitung Verkehrsfliegerschule Münster 2.10.1934

² Bundesvermögensamt Nr. 23, Vertragsabschriften vom 12. Oktober 1934

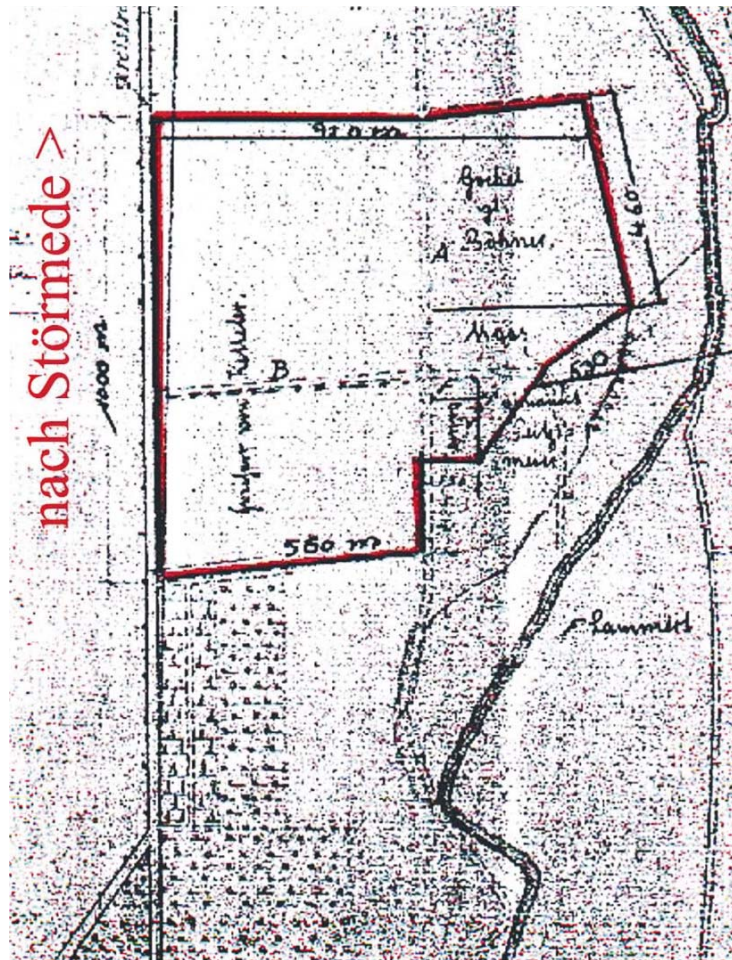


Abb. 1: Die Skizze zeigt die Umriss des vorgeplanten Rollfeldes. Westliche Länge 1000 Meter bis zum Wald, nördliche Breite ca. 920 Meter. Der Holzwindelweg teilte das Gelände in einen West- und Ostteil: Das westliche Gebiet war v. Kettelerscher Grundbesitz, die östlich gelegenen Teile gehörten Störmeder Landwirten. Es gab noch einen Querweg „B“ von West nach Ost, der jedoch aufgehoben wurde. Die neue Trasse am Nordrand des Waldes sollte diese Querverbindung ersetzen.³ Skizze: Bundesvermögensamt

Zwar war mit den Pachtverträgen nun eindeutig klar, dass in der Nähe Störmedes ein Flugplatz gebaut werden sollte, jedoch war über eine militärische Anlage noch kein Wort gefallen. Der Handlungsträger „Verkehrsfliegerschule“ ließ in der Öffentlichkeit eher auf eine zivile Nutzung schließen. Auch dem Geseker Bürgermeister Feldmann war das Projekt im eigentlichen Umfang wohl nicht bekannt. Er hatte aber von „der geplanten Einebnung eines im Amtsgebiet Störmede gelegenen Flugplatzes gehört“,⁴ und wies

Münster auf das Arbeitsdienstlager in Geske hin. Da der Bestand an Winterarbeiten klein war, wollte Feldmann auf diese Weise für den Arbeitsdienst eine sinnvolle Beschäftigung erreichen. Indessen aber wurden die Arbeiten von privaten Firmen ausgeführt, um mit diesem Projekt Arbeitsplätze zu schaffen. Für die Regierung Hitler war es ein vorrangiges Ziel, die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Dieses Versprechen hatte Hitler gegeben, von seiner Erfüllung hing für ihn alles ab. Rüstungsprojekte, zu denen auch der Flugplatzbau zählte, dienten eben diesem Zweck.

Im **Februar 1935** konnten die kleineren Hofstellen mit Ersatzland abgefunden werden durch v. Kettelersches Land. Die Nutznießer mussten sich verpflichten, an die v. Kettelersche Verwaltung alle Zahlungen weiterzuleiten wegen des Flugplatzes, betreffend Pacht und Ackerbestellung.⁵ In den Verträgen war nun konsequenterweise die Rede von einem „Sportplatz für die Verkehrsfliegerschule Münster“. Im Jahre 1935 begannen auch die ersten Bauarbeiten am Flugplatz. Federführend wurde die Bauleitung des Friedensfliegerhorstes Lippstadt, verantwortlicher Bauführer war der Bauinspektor Oberste Wilms. Die Lippstädter Bauleitung unterstand einer Nachfolgeorganisation des „Luftamtes“ in Münster.

Nachdem nun mehr und mehr Hitlers Aufrüstungspläne Form annahmen und Hitler sich sicherer fühlte, wurden auch die regionalen Tarnbehörden enttarnt und entsprechend ihrer militärischen Funktion benannt. Am 8. März gab Hermann Göring die Gründung einer neuen Luftwaffe offiziell bekannt. Aus der „Verkehrsfliegerschule Münster“ wurde das Luftkreiskommando. In seiner Rede vom 31. Mai 1935 gab Hitler zum ersten öffentlich Mal zu, dass *die Zahl der Flugplätze, der Einsatzhäfen nicht nur nicht vermindert, sondern überall vermehrt wurde. Bombenflugzeuge seien auf das eifrigste verbessert, weiterentwickelt und würden durch immer größere und vollendetere Typen ersetzt.*⁶

³ Bundesvermögensamt B 153,

⁴ Bundesvermögensamt Nr. 23 Der Bürgermeister an das Luftamt Münster Schreiben vom 17.10.1934

⁵ Bundesvermögensamt Nr. 23, Kettelersche Gutsverwaltung an das Luftamt Münster Schreiben vom 20.02.1935

⁶ zitiert nach „Geske, Salzkotten, Störmede 1935“, S. 341

Das neue „Baugelände Einsatzhafen Störmede“ wurde Sperrgebiet, der unbefugte Zutritt war untersagt. In besonderen Fällen wurden Passierscheine ausgestellt; auch der Baron v. Ketteler erhielt erst nach Rücksprache mit dem Luftkreiskommando die Erlaubnis, das Baugelände zu betreten, um dort sein Jagdrecht ausüben zu können.⁷ Wachpersonal musste eingestellt werden. Die Bewerberauswahl nahm der Luftwaffenreserveoffizier Arnold Bockelmann aus Geseke vor. Aus Störmede erhielten einige Männer eine Zusage und damit eine Verdienstmöglichkeit.⁸ Für die Bauleitung Lippstadt blieben für die Jahre 1935 und 1936 folgende Projekte zu planen und auszuführen: Einen Gleisanschluss herzustellen für den Flugplatz, die Anlage eines Rollfeldes nach den erforderlichen Gesichtspunkten, Bodenarbeiten, Betonarbeiten, Verlegen von Kanalisation für einen später geplanten Bau der Fliegerhorstgebäude und weiterer Anlagen. Für den Gleisanschluss lagen zwei Alternativen vor: Entweder einen Anschluss von Ehringhausen her über die Reichsstraße 1 (heutige B 1) zu legen oder aber die Nähe des Geseker Bahnhofes zu nutzen. Man entschied sich im Januar 1935 für die letztere Variante. Hier bot sich die vorteilhafte Möglichkeit, in der Nähe der Zementwerke sich an die dort liegenden Gleisanlagen anzuschließen, ohne große Straßen wie die Reichsstraße Nr. 1 (Hellweg) überqueren zu müssen.

⁷ Bundesvermögensamt Nr. 23, Bauleitung Lippstadt an Luftkreiskommando Münster Schreiben vom 27.04.1935

⁸ Akten des ehemaligen Amtes Störmede Nr. 11