

8. Geschichte und Technik in und um Rechlin (Norbert Biege)

Der Ort Rechlin, gelegen am Süden- bzw. -zipfel der Müritz, hat eine sehr interessante und wechselhafte Geschichte mit seiner Umgebung erfahren, besonders im Laufe der letzten 100 Jahre. Darüber wollen wir in diesem Beitrag berichten.

Die Gemeinde Rechlin besteht gegenwärtig aus den Ortsteilen: Vietzen, erstmals urkundlich erwähnt 1298. Boek besteht seit 1273, Rechlin selbst seit dem 24.8.1374, Retzow seit 1392 und Ellerholz mit 5 Bauernhöfen seit dem Jahre 1922.

Das Dorf Rechlin bestand 1842 aus einem Hof mit Pfarrkirche und neun Häusern mit 174 Einwohnern. Hervorzuheben ist das Gutshaus in Boek, in dem die Schriftstellerin Gertrud von Le Fort (1876-1961) einen Großteil ihrer Kindheit verbrachte, und das Schloss in Retzow, das ab 1810 nach Plänen eines unbekanntenen Meisters für einen Freiherrn von Hammerstein erbaut wurde. Im gesamten Gebiet um Rechlin wurde vorwiegend Landwirtschaft betrieben, in dünn besiedelter und vollkommen abgelegener Landschaft. Das gab den Ausschlag dafür, dass sich das Preußische Kriegsministerium bereits ab 1916 geeignetes Gelände suchte, um neue Flugzeugmuster umfassend erproben zu können, und das nicht zu weit von Berlin entfernt liegen durfte. So wurde bereits im November 1916 mitgeteilt, dass die "Errichtung umfangreicher flugtechnischer Anlagen an dem Südufer des Müritzsees" geplant sei. Laut Enteignungsgesetz vom 29.3.1845 hatte das Königlich Preußische Kriegsministerium bereits 1917 aus den Feldmarken des Dorfes Lärz, von Retzow mit Nebengut Rechlin, von Klopzow mit Nebengut Bolter Mühle, von Leppin mit Nebengut Roggentin und von dem Rittergut Ludorf Gelände in einer Größe von ca. 1377 ha für militärische Zwecke beansprucht. Aber erst im August 1918 wurde durch Großherzog Friedrich-Franz IV. von Mecklenburg-Schwerin die „Flieger – Versuchs- und Lehranstalt am Müritzsee“ offiziell ihrer Bestimmung übergeben. Bereits zu dieser Zeit gehörten die Flugplätze bei Mirow, Lärz und direkt an der Müritz dazu.

Das Ende des I. Weltkrieges verbunden mit dem Versailler Vertrag brachte vorerst alle Aktivitäten zum Erliegen, die Anlagen wurden gänzlich demontiert. Laut Versailler Vertrag war die militärische und zivile Motorfliegerei sowie die Entwicklung und der Bau von Motorflugzeugen in Deutschland verboten. Daher wurde seit Mitte der 20er Jahre die Möglichkeit geschaffen, die Erprobung von Flugzeugen und deren militärischer Ausrüstung im russischen Lipezk durchzuführen. Die Reichswehrführung bemühte sich aber weiterhin darum, wieder eine zentrale Erprobungsstelle für Landflugzeuge in Deutschland zu schaffen. Ein etwa 1925 eigens zu diesem Zweck gegründeter „Luftfahrtverein Waren e.V.“ hat dazu an der Müritz Gelän-

de erworben, dessen Eigentümer die Albatros-Flugzeugwerke geworden sind. Systematische Erprobungen waren daher erst ab etwa 1928 und nur im Sommer möglich. Die ersten Wohn- und Arbeitsgebäude wie „Cafe Achteck“ und „Schweizerhaus“ sind in dieser Zeit errichtet worden. Über „das Rechlin der Anfangsjahre“ wird im Rechliner Brief Nr. 24 wie folgt berichtet: „Als wir im Jahr 1926 unsere Arbeit in Rechlin begannen, waren wir zunächst nur ein sehr kleiner Haufen. Ich kann mich 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.“ So wurden in der Zeit von 1926-1933 z.B. als Einzelmuster der Fa. Albatros die Erkundungsflugzeuge L65b und ihre Weiterentwicklungen, die L76/77 und L78 erprobt. Dazu kamen das Erkundungsflugzeug He 41 der Fa. Heinkel und ihre Nachfolger, He 45 und He 46 und von der Fa. Arado der Jagdeinsitzer Ar SD1 und die Weiterentwicklungen Ar 64 und Ar 65. Die Dornier Do 11 kam als Kampfflugzeug dazu. Im Vordergrund stand in dieser Zeit, die ohne taktisch-technische Forderungen von den Herstellern entwickelten Flugzeug- und Motorenmuster beschleunigt zu erproben, um Kenntnisse vom technischen Stand der Luftfahrtindustrie zu bekommen. Bis 1935 nannte sich Rechlin zur Tarnung „Erprobungsstelle des Reichsverbandes der deutschen Luftfahrtindustrie“. Ab 1934 erfolgte der zügige Ausbau der Anlagen, Kern der E-Stelle war ein annähernd runder Grasplatz, um den sich die Gebäudegruppen mit den entsprechenden Funktionen anordneten. Auf dem heutigen Museumsstandort befanden sich die Hauptwache der Gruppe Nord, ein Zwischenlager für Flugzeug- und Motorenersatzteile und die Garagen für die Feuerwehr, es waren 40 Feuerwehrfahrzeuge stationiert und in Fahrbereitschaft.

Ausgedehnte Flächen im Bereich der Ortschaften Klopzow, Leppin, Schillersdorf, Qualzow und Roggentin wurden vom Reich aufgekauft und ca. 1.300 Bewohner 1934/35 umgesiedelt. Der ersten Ausbauphase der E-Stelle 1932/33 musste auch das Dorf Rechlin, außer der Kirche weichen. Ab 1934 wurde die Siedlung Vietzen (heute Rechlin) in 4 Etappen vom Süden her beginnend zwischen dem Dorf Vietzen und der Gruppe West der E-Stelle errichtet. Mit einem Areal von 150 qm war die E-Stelle Rechlin die größte der insgesamt 10 deutschen Erprobungsstellen. Ab 1935 wurde Rechlin endgültig zur „Erprobungsstelle der Deutschen Luftwaffe“. Sie diente der Mustererprobung aller Landflugzeuge, ihrer Triebwerke, Ausrüstungsgegenstände und Bodengeräte, die zur Verwendung in der Luftwaffe vorgesehen waren. Bei Flugzeugen bedeutete dies z.B. das Erreichen der geforderten Geschwindigkeiten, der Steigleistung, Reichweite, Gipfelhöhe, Festigkeit, Stabilität und Steuerbarkeit. Untersucht wurden weiter die Wartbarkeit, Führerraumgestaltung, Reparaturfreundlichkeit und weitere Aspekte, die Auswirkungen auf den späteren Einsatz bei der Truppen hatten. Man muss sich dabei vor Augen halten, dass in Deutschland von 1930-1945 mehr als 120.000 Flugzeuge gebaut wurden. Es sollte aber auch

nicht vergessen werden, dass im Rahmen dieser Erprobungen in der Zeit von 1927-1945 mehr als 300 Angehörige der E-Stelle tödlich verunglückt sind. Zu den bekanntesten Größen auf der E-Stelle Rechlin gehörten unter anderen: Hanna Reitsch, Melitta von Stauffenberg und Heinz Rühmann.

Auch andere wichtige Bauvorhaben wurden durchgeführt, so unter anderem 1936 der Bau der Stichbahn von Ellerholz nach Rechlin (Nord) und der Verbindungskanal Mirow-Lärz-Kleine Müritz, der in einer Rekordzeit von nur 10 Monaten gebaut wurde als neuer Verbindungsweg zur Havel-Wasserstrasse. Was bisher wenig bekannt war: Rechlin wurde mehrere Jahre regelmäßig mittels einer Ju 52/3m von der Deutschen Lufthansa angefliegen. Diese hatte Anfang 1937 auf Veranlassung des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) eine Sonderstrecke Berlin- Rechlin- Travemünde und zurück eingerichtet, in die 1939 auch Tarnowitz einbezogen wurde. Mit einer speziell ausgerüsteten Ju 52 mit zusätzlichen Sauerstoffgeräten und Kälteisolierung im Rumpf versorgte eine Rechliner Besatzung die Bergsteiger einer Nanga Parbat-Expedition während ihres Aufstiegs. Der Flugplatz Lärz wurde ab 1939 mit befestigten Start- und Landebahnen für die Erprobung immer schwererer und schnellerer Flugzeugmuster ausgebaut. Die ersten propellerlosen Versuchsmuster sind ab 1942 auf dem Flugplatz Lärz erprobt worden. Ab Herbst 1944 begann die Erprobung des bemannten Fluges einer Flugbombe Fi 103 (bekannt unter V1). Diese fliegende Bombe sollte praktisch als Selbstopfer-Einsatz zielsicherer eingesetzt werden können. Das Personal der E-Stelle entwickelte sich von 1931 mit weniger als 100 Mitarbeitern über 1938 mit insgesamt 3.313 Personen bis Ende 1943 mit insgesamt 4.078 Personen, davon weit über 50% Zivilangestellte und auch über 100 Lehrlinge. Außerdem wurden Angehörige des männlichen und weiblichen Reichsarbeitsdienstes in Rechlin eingesetzt für die unterschiedlichsten Arbeiten. Infolge der verschärften Arbeitskräftesituation sind ab 1941 zunehmend Kriegsgefangene, Fremd- bzw. Zwangsarbeiter⁵⁸ und schließlich KZ-Häftlinge in Rechlin eingesetzt worden. Die Unterbringung erfolgte in einem 1939 in Retzow errichteten Barackenlager, das nur 200 m vom Nordeingang des Flugplatzes Lärz entfernt lag. Während in der ersten Zeit Einheiten des Reichsarbeitsdienstes (RAD) untergebracht waren und danach überwiegend italienische Arbeitskräfte in den 12 Baracken dieses Lagers mit Wirtschaftsbaracke und Küche, waren es ab Frühjahr 1943 zwischen 1.200-2.000 männliche Häftlinge, die täglich 10-12 Stunden für den ständigen Ausbau der Start- und Landebahnen eingesetzt und durch SS-Mannschaften bewacht wurden.

Anfang Juli 1944 wurden die Männer gegen Frauen aus dem KZ-Ravensbrück ausgetauscht, unter ihnen auch zahlreiche Kinder. Retzow wurde eines der 60 Außenlager des Frauen-KZ Ravensbrück. Die Belegungsstärke

58 Siehe Zeitzeugenbericht im Anhang: Rechlin war meine Bestimmung - Benedykt Bolinski, ein polnischer Zwangsarbeiter in Rechlin.

schwankte zwischen 1.300 und 3.000 meist russischen und französischen Frauen. Diese mussten ebenfalls schwere Erdarbeiten und Ausbesserungsarbeiten nach Bombenangriffen durchführen und auch Schützengräben ausheben bei einer Verpflegung von 1 Schnitte Brot pro Tag und unregelmäßiger Wassersuppe und unmöglichen sanitären Verhältnissen. Originalberichte überlebender Häftlinge im Rahmen von Prozessen gegen leitende SS-Angehörige des Außenlagers Retzow bestätigen diese Fakten. Im Herbst 1944 brach im Lager Typhus aus und es begann ein Massensterben. Regelmäßig wurden Transporte so genannter „lebensunfähiger“ Frauen zusammengestellt, die nach Ravensbrück zurückgebracht und dort getötet 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 1945 56 Tote und 71 Überlebende vor, die dann von den Retzower Einwohnern versorgt wurden. 1950 sind 221 Leichen aus Einzel- und Massengräbern in Retzow exhumiert und eingäschert worden. Ein Gedenkstein am Kietz in Waren erinnert heute an sie. Obwohl die Alliierten das Geschehen in Rechlin ständig verfolgt haben, was aus Luftbildaufnahmen ab 1942 ersichtlich ist, stand aber die Bombardierung deutscher Großstädte im Vordergrund. Der erste Angriff auf den Flugplatz Lärz ist am 24. Mai 1944 erfolgt, allerdings war Lärz an diesem Tag nur Ausweichziel. Am 25.8.1944 erfolgte ein gezielter Angriff auf die E-Stelle, während 22 Minuten wurden ca. 400t Bomben abgeworfen. Am 10. April 1945 erfolgte der zweite schwere Luftangriff auf Rechlin und Lärz, eine Gegenwehr erfolgte nicht mehr, das Ende der E-Stelle war gekommen. Bis zum 30. April 1945 hatten die meisten Familien der E-Stelle Angehörigen Rechlin verlassen. Beim Einmarsch der Roten Armee am 2. Mai 1945 stießen die Vorausabteilungen auf keinen Widerstand, die Anlage wurde durch den Betriebsleiter übergeben. Der Ort Rechlin wird zum militärischen „Städtchen“ erklärt und in einen deutschen und sowjetischen Teil getrennt. Nach einer Volkszählung am 29.10.1946 hatte die Groß-Gemeinde Rechlin mit Flüchtlingen 1.800 Einwohner. Neben Rechlin, Vietzen und Ellerholz gehörten auch Retzow, Kotzow, Boek, Amalienhof und Zartwitz dazu.

Quellennachweis:

Luftfahrttechnischen Museums Rechlin e.V (Hsg.).

Vom Propeller übers Strahlflugzeug zum Rettungsboot.

Geschichte und Technik in und um Rechlin, Rechlin 2002