

Vor 60 Jahren - Eröffnung des Royal Air Force Standortes Laarbruch Weeze

OPERATIONS RECORD BOOK				(Revised Sept. 1951)
in are contained in Form XX and A.P. 3040		OF (Unit or Formation) <u>Royal Air Force LAARBRUCH</u>		PAGE NO. <u>ONE</u> No. OF PAGES USED FOR MONTH <u>SEVEN</u>
DATE	TIME	SUMMARY OF EVENTS	COMPILING OFFICER	REF. TO APPENDICES
15.10.54		<p><u>Administration</u> Royal Air Force LAARBRUCH a station under the general administration, operational and technical control of Headquarters No. 2 Group, 2nd Tactical Air Force, opened up under the command of Group Captain G.W. Petre, D.F.C., A.F.C.</p> <p>MAP REFERENCE:- G.S.G.S. No.4072 FRANKFURT N.E. 50/6 Scale 1 in 500,000</p> <p><u>Site and Description.</u> Royal Air Force LAARBRUCH an airfield built to N.A.T.O. specification with a single runway - 10/28 2805 yards in length is situated between the Rivers Maas and Rhine four miles south of GOCH at position 5137 N 0610 E. The name LAARBRUCH is derived from the woods in which it stands and work on the site was first commenced on 1st October, 1953. The station is designed to accommodate an overall establishment of 2,800 personnel. In addition there are 82 officer and 310 airmen Married Quarters. Furthermore, there are two Airmen's Messes and two N.A.A.F.I. Canteens, each capable of accepting 1500 airmen. Some idea of the size and degree of dispersal within the station can be gained from the following distances:-</p> <p>(a) Officers Mess to Station Headquarters - $\frac{3}{4}$ mile (b) Officers Mess to nearest aircraft dispersal - $1\frac{1}{2}$ mile (c) Officers Mess to farthest aircraft dispersal - $3\frac{1}{2}$ miles (d) Round trip to Tech. Wing and all squadron hangars - 5 miles (e) Barrack Blocks to dispersals 2 - 4 miles (f) Station to nearest rail head, Weeze - $3\frac{1}{2}$ miles (g) Station Sick Quarters to Airmen's Married Quarters - $1\frac{1}{2}$ miles</p> <p><u>Policy.</u> The policy of Royal Air Force LAARBRUCH on this date is given in Headquarters No. 2 Group 2nd Tactical Air Force Organisation Circular No. 80/54.</p>	Flt.Lt. A.L. TAINHARE	Appendix "1"

Erste Eintragungen im geheimen Operationslogbuch:

15.10.54 – Royal Air Force Laarbruch, ein Stützpunkt unter dem Oberkommando des Hauptquartiers No 2 Gruppe, 2. Taktische Luftwaffe, eröffnete unter dem Kommando von



Grp Cpt G.W. Petre

Group Captain (Oberst) G.W. Petre, D.F.C., A.F.C. [Bezeichnung für zwei Orden: Distinguished Flying Cross, Air Force Cross].

Lage und Beschreibung: Royal Air Force Laarbruch ist ein Flugplatz, gebaut nach NATO-Standards mit einer Start- und Landebahn – 10/28 [Ost-/West-Ausrichtung], 2805 Yards lang [2565 m], und liegt zwischen den Flüssen Maas und Rhein vier Meilen [6,5 km] südlich von Goch. Der Name Laarbruch ist abgeleitet von den umgebenden Wäldern. Die Arbeiten am Standort begannen am 1. Oktober 1953. Die Station ist ausgelegt für eine Personalstärke von 2800. Zusätzlich gibt es 82

Häuser und Wohnungen für verheiratete Offiziere und 310 für verheiratete Mannschaftsdienstgrade. Zudem sind zwei Mannschaftskantinen sowie zwei NAAFI-Kantinen [Navy-Army-Air-Force-Institutes] vorhanden, von denen jede 1500 Personen bedienen kann.

Die folgende Liste von Entfernungen gibt eine Idee von den Ausmaßen der Station:

- (a) Offiziersmesse zum Stationshauptquartier – 1,2 km
- (b) Offiziersmesse zum nächstgelegenen Flugzeugstellplatz – 2,4 km
- (c) Offiziersmesse zum weitesten Flugzeugstellplatz – 5,6 km
- (d) Rundfahrt zum Instandsetzungshangar und allen Staffelhanger – 8 km
- (e) Mannschaftsunterkünfte zu Arbeitsstellen – 3,2 km bis 6,4 km
- (f) Station bis zum nächsten Bahnhof, Weeze – 5,6 km
- (g) Krankenstation bis zu den Verheiratetenquartieren – 2,4 km

Luftaufnahme Herbst 1954

Knapp zehn Jahre nach dem Ende des 2. Weltkrieges wurde in nur einem Jahr Bauzeit von Oktober 1953 bis Oktober 1954 ein kompletter NATO-Flugplatz in der Hees nahe bei Weeze aus dem Boden gestampft.

Den Briten ging der Begriff Hees lautmalerisch nicht besonders gut über die Lippen, deshalb entschied man sich für den Namen Laarbruch. Auch dieser Name wurde oft eher mit einem „k“ am Ende ausgesprochen: Laarbruuk.

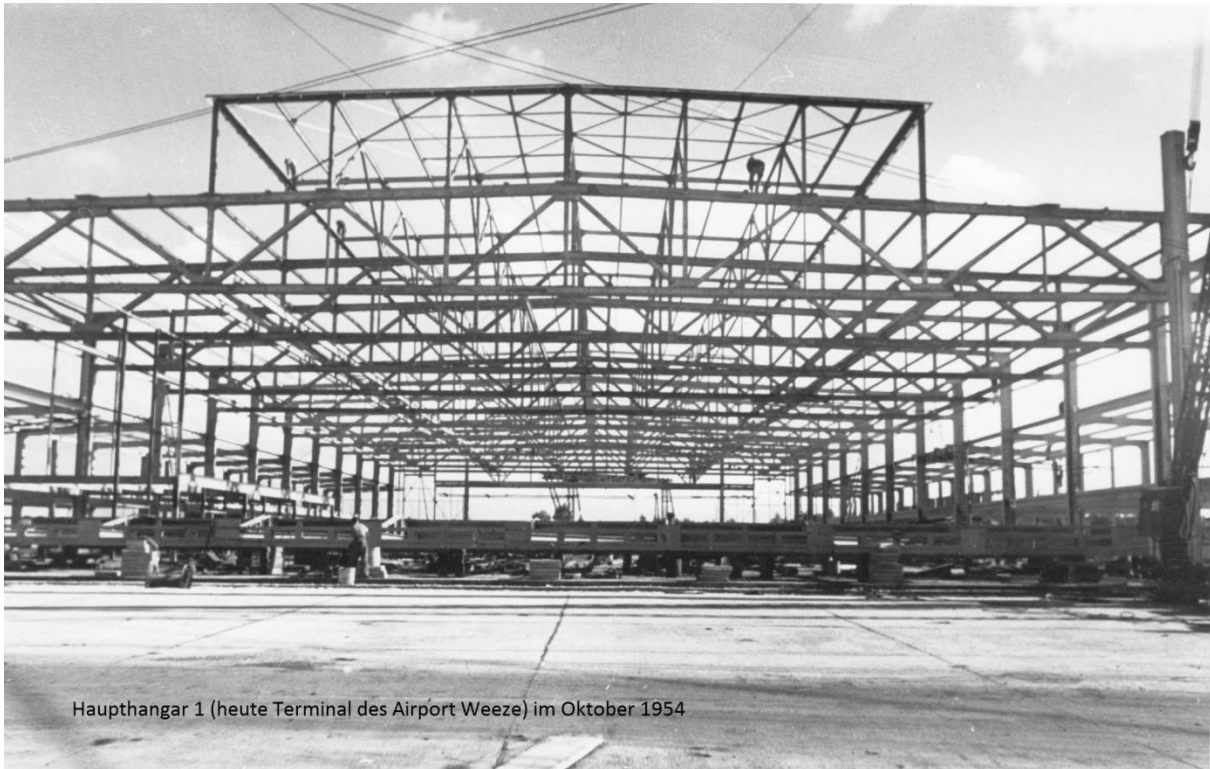


Royal Air Force Laarbruch sollte nach RAF Geilenkirchen, RAF Brüggen und RAF Wildenrath der vierte britische Flugplatz direkt an der niederländischen Grenze werden.

Am 1. Oktober 1953 war eine Abteilung des 5373. Flugplatzbaukommandos (Airfield Construction Wing) der 2. ATAF mit anfangs vier, bis zum Ende des Jahres acht Offizieren unter dem Kommando von

Squadron Leader Cookson auf Laarbruch eingerichtet worden. Bis zur offiziellen Inbetriebnahme des Standortes am 15. Oktober 1954 mussten unter anderem mehr als 40.000 Bäume gefällt werden. Um die 4000 Arbeitskräfte wurden in der Spitze während der Bauarbeiten benötigt.

Außer den Flugplatzanlagen für bis zu 60 Flugzeuge wurden innerhalb eines Jahres Unterbringungsmöglichkeiten für 2800 Luftwaffensoldaten, 219 Gebäude wie Kirchen, Kaufhäuser, Krankenhaus, Wasserwerk, Heizkraftwerke und Schulen sowie 392 Wohnungen für die Soldaten gebaut. Vieles, aber nicht alles war Mitte Oktober fertig und voll einsatzfähig. So wurde z.B. am großen Haupthangar Nr. 1 noch bis Ende Januar 1955 gebaut.



Haupthangar 1 (heute Terminal des Airport Weeze) im Oktober 1954

Bereits im September hatte es ein Richtfest zur Fertigstellung der Start- und Landebahn gegeben. Auf den Fotos sind u.a. Freiherr Vittinghoff von Schell (links) und Sqn Ldr Cookson zu sehen.



Erstaunlicherweise gab es in den lokalen Zeitungen und auch in der englischen Presse keine Berichte über die offizielle Eröffnung der Station. Allerdings galt noch der Besatzungsstatus, und von daher war der Weg zu offenen Beziehungen zur Bevölkerung und den Entscheidungsträgern im Rat der Gemeinde Weeze noch nicht geebnet. Immerhin hatte es, wie z.B. die Weezer-Uedemer Nachrichten berichten, im September eine Busrundfahrt des Weezer Gemeinderates über das fast fertige Gelände gegeben. Fotos durften allerdings aus Geheimhaltungsgründen nicht geschossen werden.

Erinnerungen / Memories

Interessante Erfahrungen zur Bauzeit teilte uns der junge britische Bauingenieur BRIAN RAPER (BScEng., FICE - Bachelor of Science Engineering) mit, der am 5. Oktober 1953 im Rahmen seiner Wehrpflicht nach Weeze versetzt wurde.

...

Als ich am 5. Oktober 1953 ankam, bestand die Einheit aus Sqn. Ldr. W. Cookson, Sqn. Ldr. Ron Bradshaw, Fl. Offs. Ken Buckley und W.O. Tasker. In der ersten Woche waren wir im Jägerhof-Hotel in Weeze untergebracht, bis unser temporärer Büro- und Wohnraum auf dem Baugelände fertig war. Diese Holzhütten wurden in der Nord-Ost-Ecke des Flugplatzes in einer Lichtung im Wald errichtet, die früher, wie ich glaube, für Pferd- und Trabrennsport gebraucht wurde.

Die Arbeiten auf dem neuen Flugplatz, der sehr nahe an der holländischen Grenze liegt, hatten im September begonnen mit dem umfangreichen Abholzen der Silberbirken. Es sollte ein sehr großer Flugplatz nach NATO-Normen werden mit mehr als 400 Gebäuden, darunter sechs Hangars.

Zeichnungen und Pläne wurden den deutschen Behörden AGA übergeben, die Angebote von deutschen Firmen einholten und dann die Arbeit vor Ort überwachten.

Bis Ende 1953 bekamen wir Verstärkung durch Fl. Offs. Bob Lewis und John Berry und dann später auch Fl. Offs. Carl Lang und John England. Mit acht Ingenieuren war es uns nur möglich, die wichtigsten Aspekte der Konstruktion der wichtigsten Bauwerke zu prüfen, z.B. die Landebahn, Hangars, Kesselhaus, Kläranlage, Abwasser. Wir waren alle sehr beschäftigt, aber es war eine interessante und wertvolle Erfahrung.



Obwohl unsere Wohnräume komfortabel waren, gab es nur minimale Catering-Einrichtungen, und die nächste R.A.F. Station war bei Brüggen, etwa 35 Meilen (56 km) entfernt. Wir bekamen daher eine Sonderzulage, so dass wir in deutschen Hotels oder Restaurants essen gehen konnten. Wir waren oft im Haus Komanns in Goch (links), wo wir Freundschaft schlossen mit Frau Komanns und ihren Töchtern Waltraud und Erika. Wir aßen auch zu Abend im Weißen Schwan in

Kevelaer, in Marienbaum und Well in Holland.

Das erste Flugzeug landete am 17. August 1954 auf R.A.F. Laarbruch. Es war ein Harvard Schulflugzeug der niederländischen Luftwaffe. Nachdem der Pilot eine Weile tief über den Bäumen gekreist war, machte er um halb neun abends eine Notlandung. Die Landebahn war noch nicht fertig und war deutlich als geschlossen markiert. Wir stürzten heraus, um den Pilot in Empfang zu nehmen und haben dann mit ihm in unserer Unterkunft gefeiert. Am folgenden Morgen kam einer seiner Kollegen, um das Flugzeug zu überprüfen. Danach war er in der Lage, sicher wieder zu starten.



Am 27. August kam der Flugplatzkommandeur in einem kleinen Flugzeug an, und er war nicht begeistert, als er entdeckte, dass er nicht der erste war, der hier landete. Die erste Staffel von ich glaube Canberras [Tatsächlich waren es Gloster Meteor der 541 Sqn.] kam am 28. Oktober 1954, und zwei weitere Staffeln [306 Sqn der niederländischen Königlichen Luftwaffe und No 79 RAF] landeten am 8. November.

Während der letzten drei Monate des Jahres 1954 waren wir sehr damit beschäftigt, alle Gebäude zu überprüfen und zu übernehmen. Jedes Gebäude musste doppelt gecheckt werden, bevor wir es im Namen der R.A.F. abnehmen konnten. Zwischenzeitlich kam immer mehr Personal an, und sie erwarteten natürlich, dass alles in Ordnung wäre. Ich erinnere mich allerdings, dass z.B. das Zentralheizungssystem einige Anlaufschwierigkeiten hatte und dass das Haus des kommandierenden Offiziers zweimal unter Wasser stand.

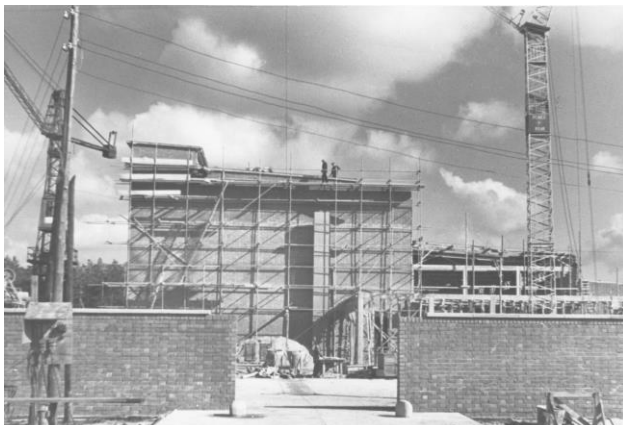


Haus des Flugplatzkommandanten

...

Probleme

Die Schwierigkeiten und Probleme, von denen Ingenieur Brian Raper berichtet, waren immerhin so groß, dass Group Captain / Flugplatzkommandant G. W. Petre sich genötigt sah, sie noch im Oktober in einem ausführlichen Bericht niederzulegen:



Mitte Oktober waren erst 49 Gebäude fertig abgenommen. Zur Erinnerung: 219 Gebäude wie Kirchen, Kaufhäuser, Krankenhaus, Wasserwerk, Heizkraftwerke und Schulen sowie 392 Wohnungen für die Soldaten wurden gebaut. Von zwei Kesselhäusern arbeitete vorerst nur eines. Und dieses verfügte lediglich über die Kapazität, 70 Prozent der Wohn- und Dienstgebäude mit Strom und Wärme zu

versorgen. Kesselhaus 1 sollte zum 1. Dezember in Betrieb gehen, jedoch zeigten Tests bereits Ende Oktober, dass der Termin zur Inbetriebnahme nicht zu halten war. [Bild 9] Die Notwendigkeit für eine ausreichende Energieversorgung würde sich ab Mitte November verschärfen, da ab dann der Bezug der Married Quarters / Häuser für verheiratete Soldaten vorgesehen war. Die Möblierung dieser Häuser lief allerdings auch sehr schleppend an.

RAF Laarbruch war ausgelegt für 2800 Soldaten. Am 15.10.1954 war die Gesamtstärke des Personals gerade mal 382, davon 35 Offiziere.

Sicherheit

Im Bereich der Sicherheit zeigten sich Riesenprobleme. Über 4000 Arbeitskräfte befanden sich zu diesem Zeitpunkt noch auf der Riesenbaustelle. Der Sicherheitszaun um das Gelände war noch nicht fertiggestellt, und es war möglich, an vielen Stellen unbemerkt in die militärischen Sicherheitsbereiche einzudringen. Die Zeitungen berichteten von etlichen Diebstählen kleinerer Gegenstände wie Kabel, aber auch vom Abhandenkommen ganzer Aggregate und Pumpen.

Die vielen Baufahrzeuge sorgten täglich für ein Verkehrschaos.

RAF-Polizei



Die für die Sicherheit verantwortliche RAF-Polizei befand sich noch im Aufbau. Seit Anfang September führten drei Polizeiunteroffiziere nächtliche Patrouillen durch. Verstärkt wurden sie am 8. September durch elf deutsche GSO-Wachleute (German Service Organisation). [Bild 10] Am 2. Oktober kamen drei weitere GSO-Hundeführer mit ihren Tieren dazu, so dass es ab 3. Oktober dann regelmäßige Hundepatrouillen gab.

Medizinische Versorgung

Auch die Versorgung von Krankheitsfällen war zu Beginn unzureichend. Seit 9. Oktober arbeitete die Krankenstation mit einem medizinischen Offizier, einem Unteroffizier und sechs Pflegern in begrenztem Umfang. Group Captain Petre mahnte an, dass diese Krankenstation für den vollen Umfang an Personal, für Familien, die ab 15. November vor Ort sein sollten und für vollen Flugbetrieb personalmäßig stark aufgestockt werden müsste.

Sport und Erholung

Von den zahlreichen Sportmöglichkeiten, die die Soldaten in späteren Jahren gerne nutzten, konnten sie zu Beginn nur träumen. Einige Sportstätten wurden provisorisch hergerichtet durch Fl. Off. B.W. Dove-Dixon. Auf beschlagnahmten Flächen außerhalb des Sicherheitszaunes, westlich der Startbahn, trainierten die Soldaten Fußball. Dies führte bald zu Turnieren gegen benachbarte RAF-Stützpunkte.

Das Kino mit 300 Sitzplätzen sowie einer Theaterbühne samt Orchestergraben befand sich noch im Bau. Mit dem Cinemascopefilm „Lucky me“ („Das blonde Glück“ - Doris Day) wurde das Laarbrucher ASTRA

am 16. Dezember 1954 eröffnet.



Einkaufsfahrten in die benachbarten Niederlande, z.B. Nimwegen, wurden angeboten und gerne in Anspruch genommen. Die Niederländer wurden als sehr freundlich und entgegenkommend beschrieben, was auch an sehr unkomplizierten Grenzkontrollen festgemacht wurde.

Treibstoffversorgung

Um den notwendigen Flugzeugkraftstoff lagern zu können, mussten die Tanklager noch fertiggestellt werden. Ein großes Problem zeigte sich im Transport der gefährlichen Treibstoffe nach Laarbruch. Der Stationskommandeur favorisierte einen eigenen Eisenbahnanschluss Laarbruchs. Sehr konkrete Pläne sahen vor, dass das Gleis zwischen Kevelaer und Weeze Richtung Hees abzweigen sollte und durch das jetzige Wildschweingehege direkt zum Flughafen führen sollte.

Gegen die zwischenzeitliche Umladung von Kesselwagen auf LKW-Tankwagen am Bahnhof Weeze hatte sich schnell Widerstand der Gemeindeverwaltung geregt, der dann auch zum Erfolg führte.

Darunter hatten dann die Uedemer zu leiden. Der Eisenbahntransport erfolgte nun bis zum Bahnhof Goch. Dann wurden die Kesselwaggons umgekoppelt und über die Boxteler Bahn bis zum Bahnhof Uedem transportiert. Dort wurde das Kerosin von 1954 bis zur Fertigstellung einer Pipeline im Jahre 1958 in Tankwagen umgefüllt. Die schweren britischen Tankwagen fuhren dann jedoch trotzdem durch den Ortskern von Weeze.



Flugbetrieb

Die ersten offiziellen Flugbewegungen auf der seit September fertigen Start- und Landebahn hatten mit Besuchen und Bauinspektionen höherer Offiziere der 2. TAF (Tactical Air Force) zu tun.

Am 15. Oktober überführte ein Pilot der 79. Staffel ein Verbindungsflugzeug Prentice Percival, das zur weiteren Benutzung durch die Stabsstaffel auf RAF Laarbruch verbleiben sollte.

Am 20. Oktober landeten die ersten Düsenjets auf Laarbruch: Eine Meteor des 34. Geschwaders aus Bückeburg machte eine Zwischenlandung, zwei weitere Meteor wurden zu Inspektionsarbeiten eingeflogen.

Die ersten „eigenen“ Flugzeuge waren neun Meteor Aufklärer der 541. Staffel, die am 28. Oktober 1954 von RAF Gütersloh hierher verlegt wurden.



Viererformation Gloster Meteor PR10 - 541 Squadron

Zwei Wochen später, am 8. November, wurde die holländische 306. Aufklärerstaffel mit ihren F84 Thunderjets von RAF Bückeburg nach Laarbruch verlegt.

Auch die 79. RAF-Staffel kam am 8. November mit Meteor Aufklärern. An diesem Tag wurde der Flugbetrieb mit diesen drei Staffeln vollständig aufgenommen.

Am 13. Dezember flog die 69. Staffel mit Canberra-Flugzeugen ein, ebenfalls aus Gütersloh abkommandiert.

Damit war die Belegung mit Flugzeugen, die RAF Laarbruch anfangs zu einem reinen Stützpunkt für Fotoaufklärer machte, vorerst komplett.

Die Flugstaffeln hatten ein recht straffes Pensum an Flugstunden abzuleisten. Für die 79. und 541. Squadron z.B. waren jeweils 385 Flugstunden auf den einsitzigen Meteor-Aufklärern angesetzt, aber auch 35 Flugstunden auf den zweisitzigen Trainerversionen.

Personal

Schon während der Bauzeit hatte die deutsche Bevölkerung davon profitiert, dass der Bau des Flugplatzes viele Arbeitskräfte benötigte. Die Sicherheitskräfte rekrutierten auch deutsche Wachleute. In Zeitungsannoncen wurden Arbeitskräfte für die Küchen und Kantinen gesucht.

In den Folgezeiten arbeiteten regelmäßig bis zu 600 deutsche (und niederländische) Zivilisten in den verschiedensten Bereichen auf dem Flugplatz. Busse und Tankwagen wurden von Deutschen gefahren, aber auch bei der Flughafenfeuerwehr waren etliche Zivilisten beschäftigt.

Wurfsendung!

Der Flugplatz Laarbruch

sucht zur sofortigen Einstellung:

HAUSHALTERINNEN , 5-Tage-Woche = 45 Stunden	DM 397,— monatlich
TAGESHILFEN , 5-Tage-Woche = 45 Stunden	ca. DM 400,— monatlich
ZIMMERMÄDCHEN , 6-Tage-Woche = 51 Stunden	DM 468,— monatlich

Laut Tarifvertrag zahlt der Arbeitgeber eine Zusatzversicherung, Weihnachtsgeld und Entlassungsgeld.

Für o. g. Berufe ist ebenfalls eine Kurzbeschäftigung möglich.

Ferner suchen wir:

Arbeiter	DM 2,70 p. Std. = 43 Std. wöchentlich
Gartenarbeiter	DM 2,86 p. Std. = 43 Std. wöchentlich
Kraftfahrzeugmechaniker	DM 3,40 p. Std. = 43 Std. wöchentlich
Schlosser	DM 3,40 p. Std. = 43 Std. wöchentlich
Anstreicher	DM 3,40 bis DM 3,80 p. Std. = 43 Std. wöchentlich
Elektriker	DM 3,90 bis DM 4,05 p. Std. = 43 Std. wöchentlich
Kraftfahrer	DM 3,18 p. Std. = 50 Std. wöchentlich Führerschein der Klasse II erforderlich

Für unser Offizierskasino und andere Großküchen

Köche	DM 686,— monatlich
Kochhelfer	DM 554,— monatlich
Servierpersonal	DM 554,— monatlich
Küchenhelfer bei einer 51-stündigen, wöchentlichen Arbeitszeit.	DM 468,— monatlich

Auch für die o. g. Berufe treffen die Sondervergünstigungen unseres Tarifvertrages zu.

All unseren Beschäftigten steht unsere Werksküche zur Verfügung, die zu einem geringen Preis ein gutes Mittagessen ausgibt. Unterkunft für alleinstehende Personen ist ebenfalls vorhanden. Für Ihren persönlichen Bedarf haben wir eine eigene Kantine, in der Sie während der Mittagszeit und nach Feierabend Ihre Einkäufe tätigen können.

Fahrtkosten können Ihnen teilweise rückerstattet werden.

Zu weiteren Auskünften ist gern bereit

DEUTSCHES PERSONALBURO
Royal Air Force, Laarbruch
Block 3, Telefon Weeze 421, App. 264

Geboten wurden Monatslöhne von z.B. 468 DM für Zimmermädchen bei einer Wochenarbeitszeit von 51 Stunden. Auch Köche für das Offizierskasino hatten 51 Stunden bei einer 6-Tage-Woche zu arbeiten für einen Lohn von 686 DM. Kfz-Mechaniker und Schlosser arbeiteten 43 Stunden die Woche für einen Stundenlohn von 3,40 DM.



Maler Martens, der von Ende 1954 bis 1999 auf Laarbruch gearbeitet hat, berichtet von seiner Einstellung. Er hatte bereits während der Bauzeit für eine externe Firma auf dem Flugplatz gearbeitet, die ihn nach Abschluss der Arbeiten entlassen hatte. Das Arbeitsamt wollte ihn in Ermangelung anderer Stellen auf einen Bauernhof schicken. Stattdessen ging Heinrich Martens am 28. November 1954 zum Personalbüro des Flughafens. Dort wurde er gleich eingestellt. Auf die Frage, ob er dann am 1. Dezember zur Arbeit erscheinen sollte, hieß es nur: „Tomorrow“, also gleich anderntags am 29., noch kurz vor Monatsende.