

Studierendenworkshop 2022// Das Denkmal: Der Flugplatz Cottbus-Nord

Bereits 1910 unternahm der Fluglehrer Charlett auf dem "Großen Exerzierplatz" nahe der Rennbahn Cottbus Flugversuche mit einem selbst konstruierten Fluggerät. 1911 wurde hier eine Ortsgruppe des "Deutschen Luftflottenvereins" gegründet, die sich für den Umbau der Rennbahn als Flugplatz einsetzte. 1914 entstand zunächst ein kleiner Flugplatz mit einer Flugzeughalle nebst Werkstatt an der Sielower Landstraße, der 1916 auf ein Gelände westlich der Rennbahn ausgedehnt wurde. Hier war die Flieger-Ersatz-Abteilung Nr. 12 stationiert. Von den Bauten dieses Militärflugplatzes sind nur noch wenige Reste erhalten.

1925 entschied der Magistrat der Stadt Cottbus den Bau eines Verkehrslandeplatzes, welcher am 23.05.1927 den regelmäßigen Linienflugverkehr mit der "Riesengebirgslinie" aufnahm. Die Landung der amerikanischen Ozeanflieger Chamberlin und Levine machte den Flugplatz weltweit bekannt. 1931 erhielt der Flugplatz die amtliche Anerkennung als Flughafen I. Ordnung.



Abb.: Cottbus.- Notlandung der Ozeanflieger Clarence Chamberlin und Charles A. Levine mit ihrem Flugzeug Bellanca WB-2 "Columbia"
Quelle: Bundesarchiv, Bild 102-04364, Fotograf Georg Pahl

1933 schied Cottbus für den zivilen Flugverkehr aus und man begann mit dem Aufbau einer Verkehrsfliegerschule, die ab 01. 02.1934 auf Befehl des Reichsministers der Luftfahrt als "Flugzeugführerschule Cottbus" firmierte. Cottbus war einer von vier Fliegerhorsten in Brandenburg (Finsterwalde, Jüterbog-Damm und Döberitz) die systematisch den Aufbau der deutschen Luftwaffe vorbereiteten. In den folgenden Jahren bis 1940 sind der Flugplatz und der Fliegerhorst stetig ausgebaut worden. Ende der 30er Jahre entstand die sternförmige Start- und Landebahn. Ab 1941 lagerte die Bremer "Focke-Wulf GmbH" zum Schutz vor Luftangriffen einen Teil ihrer Produktion nach Cottbus aus. Bis Februar 1945 wurden hier Kampfflugzeuge vom Typ Fw-200 Condor, Fw-190 und Ta-152 in Großserie montiert.



Abb.: Blick auf Tower und Hangar 3
Quelle: DNK/ Mila Hacke

Nach 1945 wurde die Anlage von der Roten Armee und ab 1952 von der Volkspolizei-Luft und durch das Jagdfliegergeschwader 1 der ehemaligen DDR genutzt. Nach der politischen Wende 1989 war die Heeresfliegerstaffel 400 hier stationiert. 2003 zog sich das Militär vom Gelände zurück und verschiedene wirtschaftliche Nutzungen machten sich breit.

Die Ansammlung von sieben verschiedenen Hangars aus den Jahren 1932/1933 auf dem Flugplatz Cottbus, von denen heute fünf erhalten sind, ist für Deutschland einzigartig. Neben den Hangars als Teil der Flugzeugführerschule von 1933/35 gehören die Kasernen-Erweiterungsbauten von 1938/40 sowie die Vorgänger-Fliegerstation von 1914/16 zum Denkmalensemble.



Abb.: Hallen 1-4; Quelle: Bing

Die Halle 1 wurde 1933 nach einem Entwurf von G.E. Dellschau (Berlin) errichtet. Die Bogenhalle mit Stahlfachwerkträgern überspannt eine Fläche von 45 mal 30 Metern. 1955/57 wurde die Halle durch seitliche Anbauten ergänzt. An der Nordwestwand (Hallenrückseite) ragt eine Bürotribüne in die Halle. Die Halle wurde in den 1990er Jahren saniert.



Abb.: Blick in Hangar 1; Quelle: DNK/ Tell

Die Gebäude aus der Zeit des 1. Weltkrieges und den 1930er Jahre besitzen als älteste bauliche Zeugnisse der Geschichte der Cottbuser Luftfahrt am traditionellen Standort besondere orts- und regionalgeschichtliche Bedeutung. Es handelt sich um einen der wenigen in dieser Vollständigkeit überkommenen Militärkomplexe. Die Gesamtanlage veranschaulicht die seit 1933 zunächst verdeckt, ab 1935 offen verlaufenden Kriegsvorbereitungen der nationalsozialistischen Machthaber der "Friedensnation" Deutschland. Sie ist daher von wissenschaftlichem Interesse für die Erforschung der Militärgeschichte im Land Brandenburg in der Zeit des Nationalsozialismus. Daneben kommt dem Gesamtkonzept der gewachsenen Anlage, der Stellung der Baukörper zueinander und im Platzraum, der qualitätvollen Ausführung und dem gekonnten Umgang mit der beträchtlichen Baumasse, die hier traditionell noch in einzelne Baukörper aufgeteilt wurde, städtebaulicher und baugeschichtlicher Wert zu. Vor allem der ursprünglichen Anlage der Flugzeugführerschule als ein Zeitzeuge der Bauauffassung von Fliegerhorstbauten bis zur Mitte der 1930er Jahre kommt architekturgeschichtliche und baukünstlerische Bedeutung zu. In der konsequenten Verwendung der architektonischen Formen der Moderne – ent-



Kulturerbe in Bewegung
Deutsches Nationalkomitee
für Denkmalschutz

www.dnk.de

gegen dem sonst üblichen Heimatstil - ist die Flugzeugführerschule einschließlich der Bauten des Flugplatzes aus dieser Zeit in ihrer Originalität wohl einzigartig in Brandenburg. Gleichzeitig ist sie ein bedeutendes Beispiel für den Einfluss des "Neuen Bauens" auf die Militärarchitektur der 1930er Jahre über die Landesgrenzen hinaus.

Quelle: Denkmalbegründung des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege