

GESCHICHTE DES
FLUGPLATZES
ANKLAM 1934-1945
(STAND JUNI 1995)

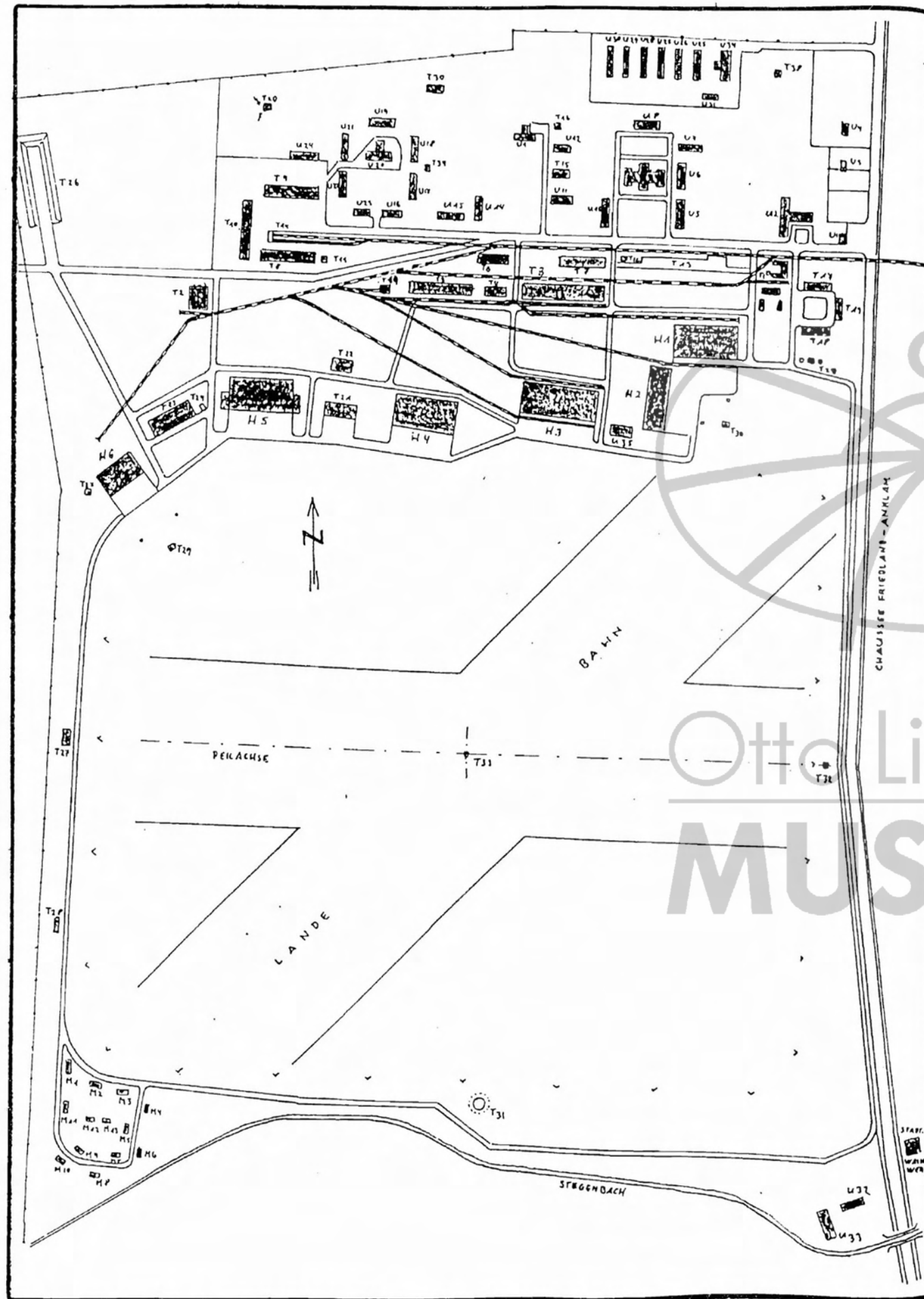
Peer Wittig

Am 20.5.1994 wurde mit der Eröffnung einer befestigten Start- und Landebahn auf dem Flugplatz Anklam ein neues Kapitel in der Geschichte des Platzes eingeläutet. Nur sehr wenig ist bisher über die Entstehungsgeschichte des Platzes bekannt. Seine flächenmäßige Ausdehnung und ein großes Trümmergelände lassen jedoch auf eine wechselvolle Geschichte schließen.

Die Entstehung des Platzes hat weniger regionale Ursachen sondern ist eingebettet in die Wiederaufrüstung und Kriegsvorbereitung Deutschlands in den dreißiger Jahren. Ende des 1. Weltkrieges waren die deutschen Luftstreitkräfte auf Grund des Versailler Vertrages aufgelöst worden. Mit der Machtergreifung Hitlers 1933, begann der forcierte Aufbau einer neuen Luftwaffe, der man eine Schlüsselrolle bei der Neuordnung Europas zudachte. Aber bereits während der Zeit der Weimarer Republik war unter Umgehung der Beschränkungen des Versailler Vertrages mit der geheimen Luftrüstung begonnen worden, und es gab Überlegungen, Rüstungsbetriebe nach Mecklenburg und Pommern zur Entlastung der im Kriegsfall leicht zu störenden Ballungszentren zu verlagern.¹

Anklam, zugehörig zum Regierungsbezirk Stettin mit seiner günstigen verkehrstechnischen und zentralen Lage in Vorpommern und ehemaligem Standort einer bedeutenden Kriegsschule in Deutschland, dürfte sich deshalb für die Luftwaffe und Luftrüstungsindustrie besonders empfohlen haben. Zudem galt Vorpommern luftsicher und einem vermeintlichen direkten feindlichen Angriff als nicht ausgesetzt.² Wann die Entscheidung fiel, einen Flugplatz in Anklam zu errichten, war bisher nicht feststellbar. Unklar ist auch, von welcher Institution dieses Ansinnen an die Stadt herangetragen wurde und wer schließlich der Bauherr, Projektant usw. war. Im Heimatbuch des Kreises Anklam von 1935 läßt sich noch keinerlei Hinweis auf die Anlegung eines Flugplatzes oder des Arado-Flugzeugwerkes finden. Im Gegenteil, der Fabrikbesitzer Max Kujath bedauert die Verschrottung des einzigen größeren Industriebetriebes in Anklam, der Münterschen Eisengießerei, nach dem 1. Weltkrieg und mutmaßt, daß in absehbarer Zeit kaum ein neuer Industriebetrieb an deren Stelle treten dürfte.³ Dabei scheinen die Weichen für die weitere Entwicklung bereits gestellt gewesen zu sein, denn im gleichen Buch weist Stadtinspektor Richard Schwengbeck auf die gestiegene Bedeutung Anklams durch die Herlegung eines Arbeitsdienstlagers, einer SA-Sportschule und der weiteren Erschließung von Baugelände hin.⁴

Nach Augenzeugenberichten begannen im Herbst 1934 die Arbeiten an der Herrichtung des Platzes, noch bevor im März 1935 die bis dato geheime Luftwaffe legalisiert wurde und Hitler den Versailler Vertrag aufkündigte. Die Herlegung des Flugplatzes und des Arado-Werkes scheint für Anklam recht überraschend und unter großem behördlichen Druck gekommen zu sein, wurde aber gleichzeitig auch als Mittel



zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation Anklams gesehen und von den hiesigen Behörden, insbesondere dem Bürgermeister Bauer, unterstützt. Letzterer schrieb in seiner Begründung zum Antrag auf Genehmigung einer Anleihe zum Ankauf von Ländereien zur Anlage des Flughafens: „Es dürfte allgemein bekannt sein, daß die Stadt Anklam sich in einem Entwicklungsrückgang befand. Um diesen zu hemmen, mußte die Gelegenheit der Herrichtung eines Flughafens, wenn auch zunächst mit geldlichen Opfern, ergriffen werden. Aus den Zeiten des Niedergangs des Erwerbslebens, Eingehen von Industrieunternehmen und Erlahmen der sonstigen Geschäftswelt hatte die Stadt stark gelitten. Schon heute ist festzustellen, daß die Herlegung des Flughafens wieder einen Aufstieg bringen wird.“⁵

Zur Anlage des Platzes waren umfangreiche zusammenhängende Ländereien erforderlich, um die sich die Stadt auch bemühte. Nach eigenen Angaben stellte man zunächst 100 ha Land aus eigenem Besitz zum Zwecke der Umsiedlung von Pächtern zur Verfügung.⁶ Desweiteren sah man sich auch genötigt, im September 1935 ca. 105 ha Land der Grundbesitzerwitwe Pantel mit einer Hypothekenschuld von 108.500 GM und einer Schuld von 28.192,57 RM infolge eines auf dem Land lastenden Kredites zu erwerben.⁷ Es gelang der Stadt, die Hypothekenschuld auf Kämmereigüter beim Gut Cosenow zu übertragen.⁸

Zur Abgeltung des auf dem Land lastenden Notstands- und Betriebsmittelkredites bat die Stadt um die Genehmigung der Aufnahme eines Darlehens (Schuldübernahme), dem auch durch den Kreis und die Provinzialregierung stattgegeben wurde. Allerdings wurde in einem, seitens des Regierungspräsidenten Stettin verschickten, vertraulichen Schreiben des Reichs- und preußischen Innenministers vom 26.9.1936 künftig eine „allergrößte Zurückhaltung bei der Inanspruchnahme des Kapitalmarktes auferlegt, um die dort flüssig zu

Legende für das Bild links

Kopie eines Lageplan des Flugplatzes in Anklam

(Herkunft und Jahr unbekannt. Der Plan scheint grob mit den tatsächlichen Gegebenheiten übereinzustimmen. Die Lage einzelner Gebäude weicht aber von der auf vergleichbaren Luftaufnahmen ab. Vermutlich handelt es sich um einen Plan der die ursprünglich geplante Anlage wiedergibt)

Gesamtfläche: 197,00 ha	T1 Heizwerk Ost	T16 Gasprüfraum	T31 Kompensierscheibe	U6 Baracke	U21 Mannschaftswohnbaracke
H1 Flugzeughalle 50x120m	T2 Heizwerk West	T17 Autogaragen	T32 Z-Z Stand	U7 Baracke	U22 Mannschaftswohnbaracke
H2 Flugzeughalle 35x105m	T3 Ersatzteillager	T18 Autogaragen	T33 Rauchofen	U8 Krankensrevier	U23 Lehrsaalbaracke
H3 Flugzeughalle 50x120m	T4 Öl- und Farbenkeller	T19 Reparaturwerkstatt	T34 Sternkammer	U9 Wirtschaftskantine	U24 Schlepphalle
H4 Flugzeughalle 50x120m	T5 Annahme und Versand	T20 Druckerhöhungsanlage	T35 Peilerbaracke	U10 Kaserne	U25 Arbeiterwohnbaracke
H5 Werft 50x120m	T6 Verbrauchsmittelager	T21 Feuerwache	M1 Packmittellager	U11 Kantine für Zivil	U26 Arbeiterwohnbaracke
H6 Aufrüsthalle 57x40m	T7 Kistenlager	T22 Elektrokarrenhaus	M2-11 Pack- Muni-Bunker	U12 U - Geräte- Baracke	U27 Arbeiterwohnbaracke
	T8 Flackhalle	T23 Waffenmeisterei	M12-13 Gewehrmunition	U13 Offiziers- Messe	U28 Arbeiterwohnbaracke
	T9 Flackhalle	T24 Ölkeller	U1 Offiziers- Wohnbaracke	U14 Offiziers- Wohnbaracke	U29 Arbeiterwohnbaracke
	T10 Flacklagergebäude	T25 Funksendestelle	U15 Offz. -Wohnbaracke	U15 Offz. -Wohnbaracke	U30 Arbeiterwohnbaracke
	T11 Trafo Ost	T26 Justier-Schießstand	U16 Lehrsaal	U16 Lehrsaal	U31 Gerätebaracke
	T12 Trafo West	T27 Peilhaus	U17 Offz. - Wohnbaracke	U17 Offz. - Wohnbaracke	U32 Landwirtsch. Baracke
	T13 Verladerrampe	T28 Klaranlage	U18 Offz. - Wohnbaracke	U18 Offz. - Wohnbaracke	U33 Schafsstall
	T14 Kopframpe	T29 Tanklager I	U4 Kommandantur	U19 Offz. - Wohnbaracke	U34 Baulenitungsbaracke
	T15 Funkmeisterei	T30 Tanklager II	U5 Kaserne	U20 Messe- Baracke	U35 Lehrlingswohnbaracke



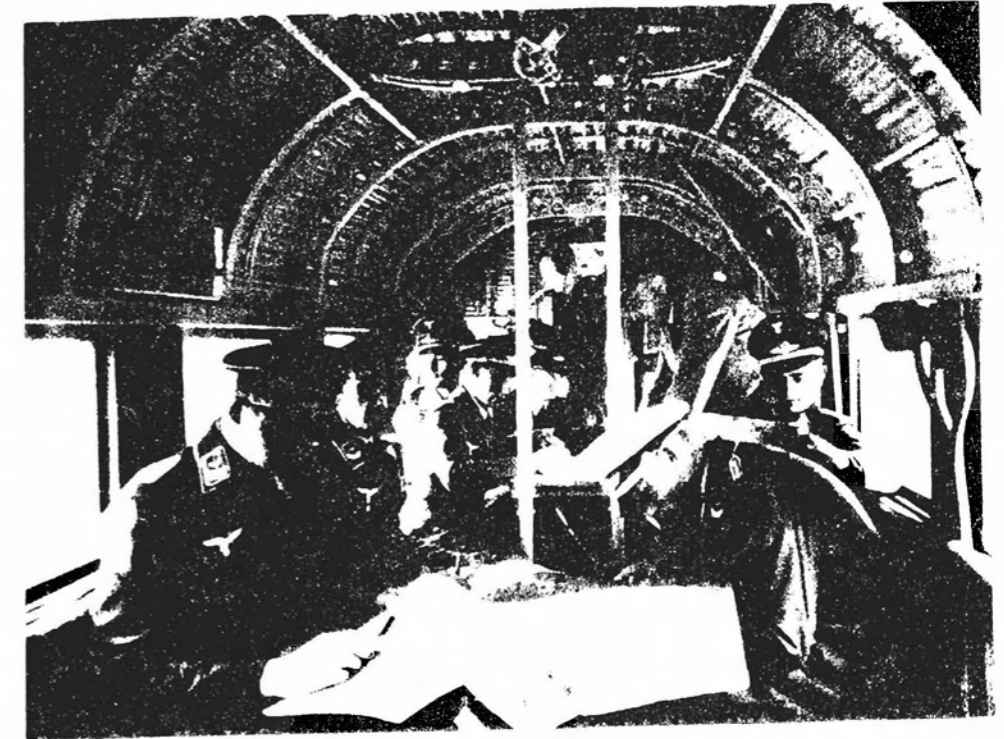
Am 9.1.1936 marschiert die Fliegerhorstkompanie in Anklam ein und wird durch Bürgermeister Bauer (zweiter Zivilist von rechts) und Landrat Dr. Becker (erster Zivilist von rechts) begrüßt. Im Vordergrund der Kommandeur der Fliegerhorstkompanie Oberstleutnant Deunert. Foto: Kurt Rossow, Anklam

machenden Gelder ebenfalls in erster Linie seitens des Reiches Wehrmachtzwecken zuführen zu können.⁹

Im weitem heißt es: „Die Förderung und finanzielle Sicherung der Aufrüstung des deutschen Reiches liegt mir nicht weniger am Herzen wie ihnen. Die Aufbringung der Mittel für diese wichtigste Reichsaufgabe erfolgt aber grundsätzlich durch das Reich, und das Reich behält es sich vor, sich im Rahmen der ihm zustehenden Hoheit aus den gesamten öffentlichen Einkünften denjenigen Teil zu sichern, den es für die Durchführung dieser Aufgabe für notwendig hält.“¹⁰

In einem Schreiben des Landrates zur Unterstützung des Antrages zur Darlehensaufnahme wird noch einmal betont, welche finanziellen Leistungen die Stadt zugunsten des Wehrmachtswirtschafts übernommen hatte: Unentgeltliche Hergabe von etwa 432 Morgen Acker aus eigenem Besitz, desgleichen von 187 Morgen aus dem von Pantel, Anklam übernommenen Gelände. Für das von der Stadt zuerworbene Land erhält die Stadt einen Zuschuß vom Luftfahrtministerium in Höhe von 59.000 RM. Die Übereignung dieser Flächen hat miet-, pacht- und pfandfrei zu erfolgen. Auch frei von dinglichen Lasten jeglicher Art.¹¹

Noch 1936 wurde der Eigentumserwerb durch die Stadt im Grundbuch vermerkt. Um 1939 erfolgte dann der Eigentumswechsel von der Stadt an den Reichsfiskus Luftfahrt. Was zu diesem Wechsel führte, ob und



Vom Dezember 1937 bis Juli 1938 befand sich in Anklam eine Navigationsschule. Das Foto entstand vermutlich während dieser Zeit und zeigt Offiziere im Hörsaalflugzeug vom Typ Ju 52. Foto aus: Wörterbuch des Flugwesens, Leipzig 1937

welchen Ausgleich die Stadt erhielt, war bisher nicht feststellbar. Die Stadt zahlte jedoch bis 1946 die Tilgungsraten und Zinsen aus dem übernommenen Notstands- und Betriebsmittelkredit von Pantel.¹²

Mit Beginn der Arbeiten am Flugplatz wurden Anlagen und Gebäude in einem Umfang und Tempo in Beton gegossen, wie Anklam es bis dahin und auch danach nicht wieder erlebte. Gleichzeitig mit der Anlage des Flugplatzes begann der Aufbau der Siedlung in der Pasewalker Allee für die künftige Flugplatzgarnison. Zunächst nutzte man aber die ehemalige Kriegsschule als Unterkunft. Am 9. Januar 1936 marschierte die Flugplatzgarnison unter großer Anteilnahme der Anklamer Bevölkerung in Anklam ein und belegte den Platz. Offizielle Inbetriebnahme und Fertigstellung des Flugplatzes soll 1937 erfolgt sein.

Im Rahmen der Territorialorganisation der Luftwaffe in Deutschland gehörte Anklam von 1935-1938 zum Luftkreis 1 Nordostdeutschland, ab 4.2.1938 nach Neugliederung zur Luftwaffengruppe 1 (Ost) und schließlich ab 1939 zur Luftflotte 1 (Ost), Luftgaukommando III mit Sitz in Berlin. Der Flugplatz Anklam besaß den Status eines Fliegerhorstes, das bedeutete nach der damaligen Definition: Es handelt sich um einen voll ausgebauten Platz, auf dem auch in Friedenszeiten dauernd Flugbetrieb stattfand, mit einem Rollfeld, das Starts und Landungen in möglichst allen Flugrichtungen erlaubte, Werfthallen, Werkstätten, guten Verkehrsverbindungen, festen Unterkünften für das fliegende, technische und sonstige Personal, kommunalen Versorgungsleitungen für Gas, Wasser, Strom usw., luftnachrichtentechnischen Anlagen usw.¹³

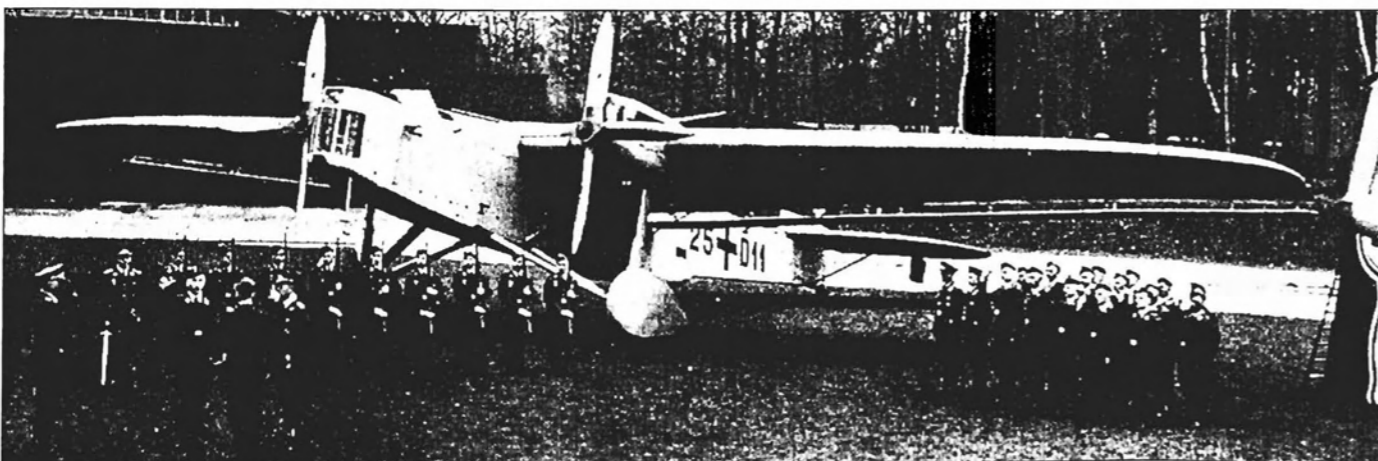
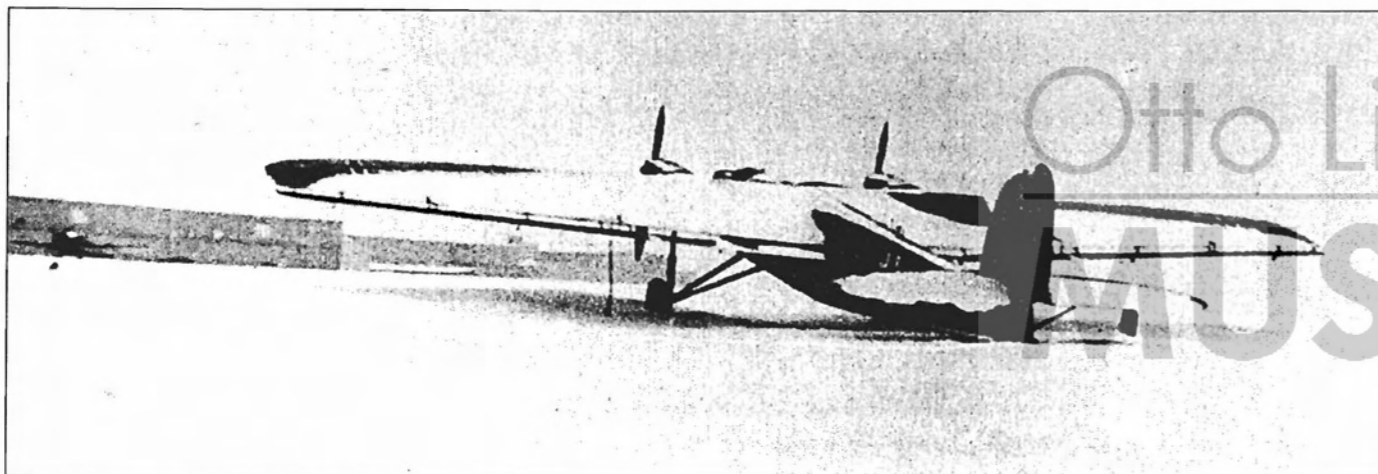
Hauptsächlich diente der Platz als Standort für den Luftpark I im Luftgau III und als Arbeitsplatz für die Flugzeugführerschule (C)5 später B5 (Kampffliegerausbildung) Neubrandenburg. Ersteres bedeutet, hier erfolgte die Übergabe der Flugzeuge von der Luftfahrtindustrie an die Einheiten der Luftwaffe bzw. das Aufstellen neuer Luftwaffeneinheiten oder auch das Auffrischen von Einheiten nach dem Fronteinsatz. Unter zweitem verstand man einen Nebenplatz einer Flugzeugführerschule, der den Hauptplatz im laufenden Schulbetrieb entlasten sollte.¹⁴

Ein derartiger Fliegerhorst lief natürlich Gefahr, im Kriegsfall Ziel feindlicher Angriffe zu sein. Deshalb wurden auch für Anklam im Laufe der Zeit Ausweich-, Abstell-, und Auflockerungsflächen angelegt. Diese befanden sich bei Dennin, Spantekow, Iven und Sanitz. Wieviele Personen auf dem Flugplatz tätig waren ist ebenfalls nicht bekannt. Schätzungen von Zeitzeugen schwanken zwischen 200 und 2000. Die Fliegerhorstkompanie soll ca. 120 Personen umfaßt haben, Fliegerhorstkommandant und gleichzeitig Standortältester in Anklam war ein Oberstleutnant Deunert.

Nach dem Bombenangriff vom 17. August 1943 auf Peenemünde verlagerte man das dortige Armaturenlabor nach Anklam. Hauptaufgabe des Labors war der Entwurf, die Konstruktions-, die Arbeitsvorbereitung, die Prüfung und die industrielle Fertigungsaufsicht von

*Bild unten:
Fliegerhorst im Winter 1940
im Vordergrund eine
Ausbildungsmaschine Do 23.
Im Hintergrund die
Flugzeughallen und davor
eine Junkers W 34
Foto: Kurt Rossow, Anklam*

*Bild ganz unten:
Anklam war Arbeitsplatz für
die Flugzeugführerschule (C)
5 später B5 (Kampffliegeraus-
bildung) Neubrandenburg.
Auf dem Bild Rekruten-
vereidigung auf dem
Fliegerhorst Neubrandenburg
vor einer Do 23
Foto aus: Wörterbuch des
Flugwesens, Leipzig 1937*



Ventilen für die Raketen A4 und Wasserfall. Ca. 220 Zivilisten und militärische Spezialisten sollen von Peenemünde nach Anklam abkommandiert worden sein. Direktor des unter dem Decknamen „Karls-hagen X“ geführten Labors war Hans J. Lindenmayr. Im Sept./Okt. 1944 zerstörte ein Bombenangriff das Labor. Es wurde anschließend nach Friedland verlagert.¹⁵

Im November 1944 soll Hermann Göring die nach Anklam zur Auffrischungskommandierte III./JG 1 besichtigt haben.¹⁶ Am 29. April 1945 wurde der Platz nach kurzem Gefecht durch die rote Armee mit geringen Beschädigungen eingenommen. Die Fliegerhorstkompanie soll aber den Platz vorher verlassen haben. Bis 1947 erfolgte die Demontage und Sprengung aller Flugplatzanlagen. Heute erinnern nur noch ein Ruinenfeld und die noch vorhandenen Betonflächen an diese Zeit.

Nachfolgende Aufstellung gibt Auskunft über die Geschichte des Flugplatzes Anklam von 1934 bis 1945:

Lagebeschreibung:

im Mündungsbereich der Peene am Oderhaff 53°50'00"N 13°40'30"O; Höhe ca. 10m

Offizielle, genaue Bezeichnung in zeitlicher Reihenfolge:

1935-1945:	Fliegerhorst Anklam
um 1937:	Teilluftpark A des Luftgaus III
?-1945:	Luftpark I/III und Teile des Luftparks I/I

Datum der Inbetriebnahme: vermutlich 1937

Besitzer/Betreiber in zeitlicher Reihenfolge:

bis 1935/1936	Grundbesitz der Witwe Pantel
1936-1939	Stadtgemeinde Anklam
1939-1945	Reichsfiskus Luftfahrt

Nutzer/Anlieger in zeitlicher Reihenfolge:

1935	Deutsche Luftwaffe, verschiedene fliegende Einheiten, Navigationsschule, Luftparks, Arbeitsplatz Flugzeugführerschule.
------	--

Beschreibung Fliegerhorst:

Platzgröße: 1300 x 800m; Rollfeldgröße: 1200 x 450m

Grasbahn, Randbeleuchtung des Rollfeldes, Flugzeughallen und Flugplatzgebäude, entlang des Nordrandes ca. vier Hallen mit asphaltierten Vorfeldern 5.2km südwestlich des Flugplatzes bei Sanitz verbunden mit dem Flugplatz durch die Straße Anklam/Sanitz, die verbreitert worden war, Bahnanschluß von der Hauptstrecke Berlin-Stralsund an den Nordrand und zum Munitionslager am Südrand, in unmittelbarer Nähe befanden sich außerdem:

Dennin: Flugplatz, 1250 x 580m, Iven: Ausweich-, Abstell- und Auflockerungsfläche, 1200 x 600m, Spantekow: Ausweich-, Abstell- und Auflockerungsfläche 1200 x 600m

Verwendung/Geschehen:

- 1935-1937: Anlage des Fliegerhorstes
 1935-1936: Fliegerhorst der Deutschen Luftwaffe
 ?-1945: Luftpark im Luftgau III, Junkerslehrwerkstatt
 01.04.1937-01.10.1937: III. Gruppe des Sturzkampfgeschwaders 162 mit Hs 123 aufgestellt (ansch. Verlegung nach Breslau)
- Dez. 1937-01.07.1938: Navigationslehrgang (Ju 52)
 Frühjahr 1939: kurzzeitige Stationierung der II. Gruppe des Kampfliegergeschwaders 1 der Luftwaffenlehrdivision Greifswald
- Okt. 1940-15.10.1943: Arbeitsplatz der Flugzeugführerschule (C)5 Neubrandenburg (Hauptplatz) (Ju 52; Ju 88; Do 23; He 111; He 177)
- Ab 1942: Segelfluggbetrieb
 15.10.1943-Juli 1944: Arbeitsplatz der Flugzeugführerschule B 5 Neubrandenburg (Hauptplatz)
- nach 17.08.1943-Sept./Okt. 1944: Verlagerung des Amateurs Labors von Peenemünde nach Anklam
- 18.08.1943-Sept. 1943: Erprobungskommando 16
 18.03.1944-21.03.1944: Industriejagdschutzschwarm
 15.10.1944-28.11.1944: III./Jagdgeschwader 1 Auffrischung nach Invasionseinsatz (Me 109)
- 04.08.1944: 1. Bombenangriff
 25.08.1944: 2. Bombenangriff
 23.09.1944: britischer Bordwaffenangriff
 1944/1945: Zwischenlagerung von V1- und V2-Teilen aus Peenemünde?
- März/April 1945: Zwischenlandeplatz für Teilkkräfte der Luftflotte 6 bei der Rückführung aus dem Osten
- 04./05.03.1945: 1 FW 189 der NAG 3; 1 Si 204 und 1 FW 190 der Nachtnahaufklärungsstaffel 4/31
- 06.03.1945: III./JG1 verlegt von Stolp nach Anklam (Me 109)
 08.03.1945: wird in Anklam die 1./NSG 4 (Ju 87) erwähnt
 20.03.1945-04.04.1945: Stab/Jagdgeschwader 51 Wiederauffüllung nach Rückzug aus Ostpreußen
- April 1945: II./Kampfgeschwader 4 Einsatz im Kommando Helbig gegen die Oderbrücken und zur Versorgung Berlins
- 04.04.1945: Objektschutz durch Teile 121, leichte Flakabteilung
- 1945-1947: Demontage und Sprengung der Flugplatzanlagen



Amerikanische Luftaufnahme vom Fliegerhorst Anklam vom 04.07.1944. Deutlich sind Ausmaß und Größe der Flugplatzanlagen zu erkennen. Auf dem Rollfeld erkennt man Flugzeuge der Typen Ju 88 und He 111. Die oben und an der Straße nach Friedland gelegenen Gebäude gehörten zur Fliegerhorstkompanie, die hinteren Gebäude zur Fliegerhorstschule und die unteren Hallen und Gebäude zum Luftpark.
 Foto: Luftbilddatenbank Ingenieurbüro H.G. Carls

Archive und Literaturquellen:

- /1/ Archiv Flugservice Berlin
- /2/ Archiv Museum im Steintor Anklam
- /3/ Militärisches Zwischenarchiv Potsdam
- /4/ Vorpommersches Landesarchiv Greifswald
- /5/ Archiv Jürgen Zapf in Birkenfeld/Nahe
- /6/ United States Air Force Historical Research Center
- /7/ Luftbilddatenbank Würzburg
- /8/ Georg Brütting: Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Band III, Stuttgart 1979
- /9/ Matthew Cooper: Die Luftwaffe 1933-1945 Eine Chronik, Stuttgart 1988
- /10/ Jochen Prien, Peter Rodeike: Einsatz in der Reichsverteidigung Jagdgeschwader 1 und 11, Eutin

1 Vgl. Uwe Schröder: Zur Entwicklung der pommerschen Wirtschaft in der Zeit des Nationalsozialismus (1933 bis 1939). In: Baltische Studien, Neue Folge, Band 78, Marburg 1992.

2 ebenda

3 Vgl. Max Kujath im Heimatbuch des Kreises Anklam, Anklam 1935, S....

4 Vgl. Richard Schwengbeck im Heimatbuch des Kreises Anklam, Anklam 1935

5 Vorpommersches Landesarchiv Greifswald, Rep. 38 Anklam Nr. 1766, Blatt 9 und 10, Schreiben des Bürgermeisters der Stadt Anklam an den Landrat des Kreises Anklam vom 24.06.1936 betreff Genehmigung einer Anleihe zum Ankauf von Ländereien zum Anklamer Flughafen

6 ebenda

7 ebenda

8 Vorpommersches Landesarchiv Greifswald, Rep. 38b Anklam Nr. 1766, Blatt 17, Schreiben der Deutschen Zentralbodenkredit-Aktiengesellschaft vom 31.01.1936 an den Bürgermeister der Stadt Anklam bezüglich der Beleihung Frau Magarete Pantel.

9 Vorpommersches Landesarchiv Greifswald, Rep 38b Anklam Nr.... Blatt 59 und 60 Abschrift eines Rundschreibens des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern vom 26.09.1936 an die Landesregierungen, weitergeleitet an die Landräte und Bürgermeister der Gemeinden bezüglich der Leistungen der Gemeinden bei der Verlegung von Garnisonen

10 ebenda

11 Vorpommersches Landesarchiv Greifswald, Rep 38b, Nr. 1766 Blatt 58, Schreiben des Landrates des Kreises Anklam vom 19.09.1936 an den Regierungspräsidenten in Stettin bezüglich der Darlehensaufnahme der Stadt Anklam

12 Vorpommersches Landesarchiv Greifswald Rep. 38b Anklam Nr. 1766 Blatt 64 Mahnung der Finanzabteilung des Landrates vom 28.06.1946 zur Zahlung der rückständigen Leistungen aus der Tilgung der Notstands und Betriebsmittelkredite

13 Vgl. Karl Ries, Wolfgang Dierich: Fliegerhorste und Einsatzhäfen der Luftwaffe, Stuttgart 1993

14 ebenda

15 nach Angaben von Walter Wiesmann Huntsville, Alabama

16 Vgl. Jochen Prien, Peter Rodeike: Einsatz in der Reichsverteidigung von 1939 bis 1945 Jagdgeschwader 1 und 11 Teil 3, 1944-1945, S. 1308 Bericht von Ofhr. Hubert Heckmann