

Die Geschichte des Fliegerhorstes Oldenburg

Am 30. September 1993 wurde das Jagdbombergeschwader mit einem feierlichen Appell außer Dienst gestellt.

Mit der Schließung des Fliegerhorstes Ende 2006 fand die Geschichte Oldenburgs als Luftfahrtstandort ihr Ende.

Oldenburgs frühe Luftfahrterinnerungen reichen in die Zeit vor und während des ersten Weltkriegs zurück.

Die Fliegerei nahm zunächst ihren Anfang auf dem Rennplatz in [Ohmstede](#).

Bereits im Jahre 1912 fand dort ein aufsehenerregendes Schaufliegen statt. Ein mutiger Aviator stieg mit seiner „Grade“ bis auf 400 Meter und landete wider Erwarten unversehrt.

Der erste Weltkrieg beendete zunächst alle weiteren Planungen für einen zivilen Flugplatz in Oldenburg.

Erst im Sommer 1924 fand wieder ein Flugtag auf dem Gelände in Ohmstede statt.

Mit den Anfängen einer Segelfliegertruppe an der Oldenburger Ingenieursakademie im Jahre 1925 und der Gründung des "Landesluftfahrtvereins Oldenburg" 1927 nahmen grundsätzliche Gedanken über die Anlage eines regulären Flugplatzes auf der [Alexanderheide](#) konkretere Formen an.

Am 2. September 1925 behandelte der Stadtmagistrat Oldenburgs den Erwerb der Alexanderheide als zukünftiges Gelände für einen Flugplatz Oldenburg.

Erst am 6. Dezember 1932 beschloss der Rat der Stadt Oldenburg die Alexanderheide zu einem Flughafen auszubauen.

Die Planung sah ein Rollfeld im Durchmesser von ca. 600 Metern vor.

Nach intensiven Rodungs- und Planierarbeiten wurde am 18. Juni 1933 der Grundstein für eine erste Flugzeughalle auf dem Gelände gelegt. Nach nur 5-wöchiger Bauzeit war der Hangar am 22. Juli 1933 fertiggestellt.

Am 20. August 1933 wurde der Flugplatz mit einem Großflugtag durch den von seinen DO-X Flügen her bekannten Flugkapitän Friedrich Christiansen eröffnet.

Bereits ab 1934 entwickelte sich auf dem noch „zivilen Flughafen“ eine rege Bautätigkeit. Die noch getarnte neue deutsche Luftwaffe wollte den Horst übernehmen. Nach der offiziellen Bekanntgabe der Existenz einer deutschen Luftwaffe zogen erste Soldaten am 29. August 1936 auf dem Flugplatz Oldenburg ein. Um 0900 Uhr meldete der erste Flugplatzkommandant, Major Beaulieu-Marconney seine Truppen dem Standortältesten, General von Schauroth.

Zum ersten fliegenden Verband auf dem Gelände avancierte ab dem 1. August 1937 die "Flugzeugführerschule (B) Oldenburg", welche ab dem 1. April 1939 mit "Flugzeugführerschule A/B 32" bezeichnet wurde. Diese wurde später in FFS32 umbenannt und verlegte am 9. September 1939 nach Pardubitz/Böhmen.

Die "Flugzeugführerschule (B) Oldenburg" setzte den Schulgleiter Schneider-Grunau SG 38, die Arado Ar 66, Ar 68 und Ar 96, die Bücker Bü 131 und Bü 181, die Focke-Wulf Fw 44 und Fw 58, die Gotha Go 145, die Heinkel He 45 und He 72, die Junkers W 33 und W 34 sowie die Klemm Kl 35 ein. Zeitgleich mit der Errichtung der "Flugzeugführerschule (B) Oldenburg" wurden die Ausweich- und "Scheinplätze" Wehnen und Alt-Jührden angelegt.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verlegte die damalige Reichsluftwaffe einen ersten, wenn auch kleinen Verband an Einsatzmaschinen zum Standort "Kumpel", wie der Deckname des Fliegerhorstes Oldenburg lautete. Vom 3. Oktober bis 10. Dezember 1939 nahm die 10. Staffel der III. Gruppe des Zerstörergeschwaders 26 "Horst Wessel" mit ihren Messerschmitt Me 109D kurzzeitig Quartier in Oldenburg. Der Beginn des Jahres 1940 sah weitere kurzfristige Verlegungen von Kampfflugzeugverbänden zum Standort Oldenburg. So hielt sich die II. Gruppe des Kampfgeschwaders 54 "Totenkopf" mit ihren Heinkel He 111P vom Januar bis März und die Wettererkundungsstaffel 1 vom Februar bis Mai am Standort "Kumpel" auf. Nachfolger der Wekusta 1 wurden Stab, I. und II. Gruppe des Kampfgeschwaders 30 "Adler", die mit ihren Junkers Ju 88 jedoch lediglich Wochen im Mai in Oldenburg verweilten. Auch nur kurzzeitiger Gast war die Ergänzungsstaffel des Jagdgeschwaders 27 mit ihren Me 109E, die vom November 1940 bis zum Januar 1941 blieb. Vom März bis zum Mai 1941 war die II. Gruppe des Kampfgeschwaders 3 "Blitz" mit ihren Dornier Do 17Z und Ju 88A auf dem Fliegerhorst Oldenburg stationiert. Für das Jahr 1942 lassen sich heute keinerlei permanente Verlegungen auf den Fliegerhorst Oldenburg belegen.

Die III. Gruppe des Jagdgeschwaders 54 "Grünherz" mit ihren Me 109G-1/R-2, -G-4 und -G-6 hatte "Kumpel" als Heimatstützpunkt zwischen dem 27. März und dem 23. Juni 1943, gefolgt von einer längerfristigen Abordnung der "Reichsverteidigung": Vom Juni 1943 bis zum 13. Mai 1944 wurde die III. Gruppe des Jagdgeschwaders 11 auf dem Fliegerhorst Oldenburg stationiert. Zwischen Juli und November 1943 dienten deren Jagdflugzeuge der Me 109-Varianten G-1/R-2, -G-3, -G-4 und -G-6 der Abwehr alliierter Bomber am Tage. In der jeweils anschließenden Nacht wurden die Maschinen dann übernommen von der III. Gruppe des Jagdgeschwaders 300, die die Tagjäger unter dem Begriff "Wilde Sau" bei Dunkelheit gegen die alliierten Bombenverbände einsetzte. Nach der Verlegung der III./JG 300 im November 1943 übernahm die III. Gruppe des Jagdgeschwaders 302 deren Rolle bis zum Ende April 1944. Ab Januar 1944 nutzte sie als Einsatzmuster allerdings die Focke-Wulf Fw 190 in den Varianten A-5, A-6, A-7 und A-8.

III./JG 302 konnte im Rahmen ihrer "Wilde Sau"-Einsätze zurückgreifen auf die Maschinen der III./JG 11 und, ab März bis August 1944, auf Exemplare des Stabes des JG 11.

Zwischen August und November 1944 verlegte zunächst lediglich die 12. Staffel der III. Gruppe des Jagdgeschwaders 54 "Grünherz" mit ihren Fw 190A-8 und -D-9 auf den Fliegerhorst Oldenburg, ab September allerdings gefolgt von der kompletten III./JG 54 mit ihren "Dora 9".

Als letzter Verband wurden die 7., 8. und 9. Staffel der III. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 11 zwischen dem 29. März und dem 8. April 1945 auf dem Fliegerhorst "Kumpel" stationiert. Diese versprengten Restverbände nutzten verbliebene Me 109G und Fw 190A in letzten "Wilde Sau"-Einsätzen.

Oldenburg wurde von Luftangriffen weitestgehend verschont.

Dennoch erfolgte am 8. April 1944- Ostersonntag- ein Angriff von B-17 Bombern auf den östlichen Teil des Flugplatzes und verursachte zahlreiche Verluste.

Ein zweiter Angriff auf den Flugplatz erfolgte am 30. Mai 1944, verursachte aber aufgrund bereits verbesserter Schutzmaßnahmen nur geringen Personenschaden.

Am 3. Mai 1945 erreichten Kanadische Streitkräfte den Fliegerhorst. Am 9. Mai 1945 übergaben diese den Platz an das britische *'Corps of Royal Electrical and Mechanical Engineers- British Army of the Rhine'*, das auf dem Areal schließlich eine Werkstätte für Armeefahrzeuge einrichtete.

Ab 1951 übernahm die Royal Air Force Germany (RAFG) den Flugplatz und begann mit dem Bau einer festen Start-/Landebahn sowie zweier parallelen Rollwege.

Am 01. Juni 1952 verlegte das 124. Geschwader der RAFG auf den Fliegerhorst. Erster Einsatzverband war die 14. Staffel, ausgerüstet mit dem Waffensystem Hawker Hunter F4 und F6.

Es folgte am 28.07.1952 die *No 20 Squadron*, welche vom 26. Juli 1952 bis zur Übergabe der Station an die neue Bundesluftwaffe im Oktober 1957 in Oldenburg Heimat fand. In diesem Zeitraum setzte die 20. Staffel der *Royal Air Force* zunächst die Vampire als Jagdbomber ein, wechselte ab 1953 auf die North American „Sabre

Mk.6“ in der Tagjägerrolle und verwandte schließlich ab 1954 die „[Hawker 'Hunter F.4](#)“ und 'F.6' in der Jagdrolle.

Neu aufgestellt wurde am 01.08.1952 die *No 234 Squadron* auf der "*RAF Station Oldenburg*". Ausgerüstet mit dem Jagdbomber „[Vampire](#)“ blieb diese Staffel vom 1. August 1952 bis zum Oktober 1953.

Ab dem 12. August 1952 stationierte die *RAF* neben der *No 234 Sqn* und der *No 20 Sqn* noch die *No 26 Sqn* auf der "*RAF Station Oldenburg*". Sie blieb, wie die *No 20 Sqn*, bis zur Übergabe des Flugplatzes an die neue deutsche Luftwaffe. Die *No 26 Sqn* setzte allerdings lediglich die Vampire in der Jagdbomber- und die Sabre in der Tagjägerrolle ein.

Im Jahre 1956 fügte die *Royal Air Force* den beiden permanent auf dem Flugplatz Oldenburg stationierten *No 20* und *No 26 Sqn* noch bis zur Übergabe an die Bundeswehr die mit dem Jagdflugzeug [Hunter](#) ausgerüstete *No 14 Squadron* hinzu. Die Chronik des Fliegerhorstes Oldenburg verzeichnet für den Zeitraum der Belegung durch die *Royal Air Force* ein besonders dramatisches Ereignis, das in einer Katastrophe endete: am 22. Juli 1955 bekam eine Hunter bei der Landung Bodenberührung mit einer Tragfläche. Die Maschine überschlug sich und kollidierte mit zwei Feuerwehrfahrzeugen und dem mobilen Tower. 3 Tote und mehrere Verletzte waren bei der Katastrophe zu beklagen; der Pilot der Hunter entging dem Desaster unverletzt.

Am 22. Oktober 1957 übergaben britische Offiziere in einer feierlichen Zeremonie "*Royal Air Force Station Oldenburg*" an den ersten Kommandierenden General des Luftwaffen Gruppenkommandos Nord, Generalmajor Harlinghausen.

Der Fliegerhorst Oldenburg war Bundeswehrstandort geworden.

Erster Luftwaffenverband wurde die 'Waffenschule der Luftwaffe 10' (WaSLw 10). Die WaSLw 10 war am 1. April 1957 auf dem Fliegerhorst Nörvenich im Rheinland als Ausbildungsstätte zukünftiger deutscher Tagjagdflugzeug-führer aufgestellt worden.

Unter Führung von [Oberstleutnant Wehnelt](#) hatte die Schuleinheit den Auftrag, Flugzeugbesatzungen mit Hilfe von der kanadischen Luftwaffe überlassenen Tagjagdflugzeugen des Typs Canadair CL.13B 'Sabre Mk.5' (Lizenzbau der North American F-86E; Luftwaffe-Kennungen BB-101 bis BB-176) auszubilden sowie die personellen und materiellen Voraussetzungen für die neuen deutschen Jagdgeschwader zu schaffen.

Wenig später entschied die Luftwaffe die WaSLw 10 vom Fliegerhorst Nörvenich zum Fliegerhorst Oldenburg zu verlegen. So trafen die ersten der insgesamt 75 Sabre Mk.5 für die WaSLw 10 aus Nörvenich gegen Ende Oktober 1957 auf dem Fliegerhorst in Oldenburg ein.

Die [Sabre Mk.5](#), die auf zwei Staffeln aufgeteilt wurden und ihre gesamte Einsatzzeit ausschließlich bei der WaSLw 10 verblieben, waren zuvor von der Firma Scottish Aviation in Renfrew auf den Einsatz bei der Luftwaffe umgerüstet worden. Sie leisteten einen wertvollen Beitrag zur Beschleunigung der Pilotenschulung für die später ausgelieferten 225 Sabre Mk.6 der Einsatzgeschwader.

Anderthalb Jahre nach der Aufnahme der WaSLw 10, verfügte die Luftwaffe mit "Aufstellungsbefehl Nr. 118" die Aufstellung des [Jagdgeschwaders 72 \(JG72\)](#) auf dem Fliegerhorst Oldenburg.

Am 1. September 1959 übernahm [Major Erich Hohagen](#) das Jagdgeschwader 72 als dessen erster Kommodore. Er verlegte den Verband im Oktober 1959 nach Leck/Nordfriesland.

Hier wurde das JG 72 schließlich am 11. November 1959 offiziell in Dienst gestellt.

Am 11. November 1961 ging das Kommando des Jagdgeschwaders 72 von Oberstleutnant Hohagen an [Major Friedrich E. Obleser](#) über.

Im Juni 1962 wurde das JG 72 der NATO unterstellt.

Die augenzwinkernde Aufnahme der 2. Staffel des JG 72, der "Füchse", im Jahre 1962 in die neu gegründete Gemeinschaft der "Tiger Association", derjenigen Verbände, die im Staffelwappen ein "tiger-ähnliches" Symbol führten, brachte den "Foxes" ihre erste Teilnahme an einem "Tiger Meet", das im Gründungsjahr der "NATO Tigers" erstmals auf der amerikanischen Basis Woodbridge in Großbritannien abgehalten wurde. Möglichen Unwillen auf Seiten der anderen Teilnehmer ob des doch nicht unerheblichen Abweichens eines Fuchses von einem Tiger soll der Pilot der teilnehmenden JB-363 gleich nach seiner Landung zuvorgekommen sein mit dem herausfordernden Satz *"Believe it or not, this IS a tiger!"* ("Ihr könnt es ruhig glauben, das IST ein Tiger!"). Dem wollte offensichtlich niemand widersprechen, so dass die "Foxes" seit jenen Tagen zu den ersten Mitgliedern der "NATO Tigers" gehörten.

Am 16. Juli 1959 wurde den beiden vorhandenen Staffeln der WaSLw 10 auf dem Fliegerhorst Oldenburg eine dritte Staffel angefügt. Diese 3./WaSLw 10 hatte die Schulung zukünftiger Piloten auf dem Allwetterjäger North American [F-86K](#) zur Aufgabe, von dem die Luftwaffe insgesamt 88 Exemplare geordert hatte. Erste Maschinen dieses Typs trafen am 10. September 1959, vom Depotstandort Erding kommend, bei der WaSLw 10 ein. Die Flugzeuge wiesen bereits JE-Kennungen auf, sollten sie doch schnellstmöglich von dem neu aufzustellenden Jagdgeschwader 75 übernommen werden. Dessen Aktivierung fand schließlich am 1. Oktober 1960 auf dem Fliegerhorst Leipheim statt. Allerdings wurde der Verband kurze Zeit später wieder aufgelöst, auf den Fliegerhorst Neuburg/Donau verlegt und in Jagdgeschwader 74 umbenannt. Die Maschinen erhielten daraufhin JD-Kennungen. Anfang 1960 trafen die ersten 18 Exemplare der von der Luftwaffe bestellten wesentlich leistungsfähigeren [Sabre Mk. 6](#) als Ersatz der doch in die Jahre gekommenen Sabre Mk.5 ein.

Zunächst für den Fliegerhorst Oldenburg ohne jede Bedeutung, wurde am 1. April 1962 auf dem Fliegerhorst Erding in Bayern das [Aufklärungsgeschwader 54](#) (AG 54) ins Leben gerufen. Dieser Verband hatte die von der "Flugzeugunion Süd"

(Messerschmitt, Heinkel, Dornier) in Lizenz gefertigte [Fiat G.91/R3](#) vorrangig in der Aufklärer- und sekundär in der Erdkampfunterstützungsrolle einzusetzen.

Bedeutung für den norddeutschen Flugplatz erhielt die Indienststellung des AG 54 allerdings Mitte Dezember 1962, als das Aufklärungsgeschwader 54 unter Führung seines Kommandores, [Oberstleutnant Dedekind](#) damit begann, auf den Fliegerhorst Oldenburg zu verlegen. Seinen Abschluss fand die Überführung am 3. April 1963.

Mit Abschluss der Ausbildung auf F-86 verlegten die letzten Teile der Waffenschule 10 Ende 1962 nach Jever.

Für den Fliegerhorst Oldenburg verblieb das Aufklärungsgeschwader 54 mit seinen Fiat G.91 als einziger fliegender Verband.

Zwischenzeitlich war das Jagdgeschwader 72 auf dem Fliegerhorst Leck von der 4. Luftverteidigungsdivision der 7. Luftwaffendivision unterstellt worden. Am Tag der offiziellen Übergabe, dem 19. April 1963, erhielt das Jagdgeschwader 72 aus den Händen Brigadegeneral Wehnelts das offizielle Geschwaderwappen.

Der Verband behielt es, trotz zukünftiger Änderungen des Einsatzauftrages und der Geschwaderbezeichnungen, bis zum letzten Tag in unveränderter Form bei. Die drei Symbole auf luftwaffenblauem Grund zeigten den hoch aufragenden Bug eines Wikingerschiffes als Ausdruck der Kampfkraft und der geografischen Lage als damals nördlichster Verband der Luftwaffe. Die beiden stilisierten Flugzeuge standen als Sinnbild für den fliegerischen Einsatzauftrag und die NATO-Rose als Zeichen der Unterstellung und Integration im nordatlantischen Verteidigungsbündnis.

Am 15. Juli 1964 erließ das Bundesverteidigungsministerium den "Befehl für die Verlegung und Umbenennung des Jagdgeschwaders 72". Dem Befehl zufolge hatte das Geschwader vom Fliegerhorst Leck auf den Fliegerhorst Oldenburg zu verlegen und sich mit dem dort verbliebenen Personal der Fliegerhorststaffel des zum 01.10.1964 aufgelösten Aufklärungsgeschwaders 54 neu zu gruppieren. Nach dieser Verschmelzung wurde der Verband in Jagdbombengeschwader 43 umbenannt. Seit seiner Indienststellung hatte das JG 72 mehr als 53000 Flugstunden absolviert.

Im Gegensatz zur Außerdienststellung und Standortverlegung des Jagdgeschwaders 72, hatte das Geschwaderwappen der Einheit Bestand. Auch die beiden Staffeln "Vikings" und "Foxes", einschließlich ihrer nunmehr doch schon veralteten Einsatzmuster Sabre VI, blieben auf dem Flugplatz in Oldenburg bestehen.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1964 wurde schließlich aus dem Jagdgeschwader 72 und dem aufgelösten Aufklärungsgeschwader 54 offiziell das neue Jagdbombergeschwader 43 gebildet und der 4. Luftwaffendivision unterstellt und in der neuen Einsatzrolle „Jagdbomber“ der NATO unterstellt.

Von nun an hatten die betagten Sabre VI nicht mehr die Tagjagdrolle, sondern die Erdzielbekämpfung zur Aufgabe!

Erster Kommodore des neuen Verbandes wurde [Oberstleutnant Benno Schmieder](#), der seit Dezember 1963 letzter Kommodore des Jagdgeschwaders 72 gewesen war.

Oberst Schmieder übergab den Verband am 14. Januar 1966 an [Oberst Heinz-Günther Kuring](#).

Am 02. Mai 1966, anderthalb Jahre nach Änderung des Einsatzauftrages für die Sabre VI von der Jagd- in die Jagdbomberrolle und der Indienststellung des JaboG 43, setzte die erste Fiat G.91/R3 vom Fliegerhorst Leipheim kommend, auf dem Fliegerhorst Oldenburg auf!

Die Auslieferung der Fiat G.91/R3 war bis Ende 1966 abgeschlossen.

Zwischenzeitlich wurde der Fliegerhorst Oldenburg zur "Schleuse" für die Sabre VI. Insgesamt 90 Exemplare dieses Typs waren von der damaligen Bundesregierung an Persien verkauft worden. Die Maschinen wurden auf dem Fliegerhorst Oldenburg zusammengezogen und zwischen dem 14. März und dem 3. November 1966 in den Iran überführt.

Nachdem das JaboG 43 bis zum Ende des Jahres 1966 ihre sämtlichen "Ginas" erhalten hatte, wurde die Sabre VI mit dem letzten Flug am 20. Dezember 1966 aus Oldenburg verabschiedet.

1967 erfolgte die Erweiterung der Start-/Landebahn um jeweils 200m Sicherheitsüberrollstrecke auf beiden Seiten.

Das Jagdbombergeschwader 43 wurde mit der neuen Aufgabenstellung "Erdzielbekämpfung/Aufklärung" am 1. Mai 1967 in Leichtes Kampfgeschwader 43 umbenannt.

Gleichzeitig erfolgte eine Neuverteilung der Aufgaben innerhalb der beiden Einsatzstaffeln: die frühere 1. Staffel, die "Vikings", wurde nun zur 2. Staffel, die frühere 2. Staffel, die "Foxes", zur 1. Staffel .

Einsatzpriorität für die 1. Staffel bekam die Aufklärung, während die Erdzielbekämpfung Vorrang bei der 2. Staffel hatte.

Nachdem die NATO bereits 1960 eine multinationale Eingreiftruppe ins Leben gerufen hatte, die ohne große Vorwarnzeit innerhalb der "Alliierten Befehlsgebung in Europa" ("Allied Command Europe") eingesetzt werden konnte, wurde die 2. Staffel des LeKG 43 der "[ACE Mobile Forces](#)" ("[AMF](#)") unterstellt. Inoffiziell als "NATO-Feuerwehr" betitelt, hatten die Kräfte der AMF zur Aufgabe, schnellstmöglich und ortsnah an Brennpunkten die zu dem Zeitpunkt und auf dem Kriegsschauplatz erforderlichen Einsätze wahrzunehmen.

Am 12. Juni 1968 erreichte der Verband die 100.000ste Gesamtflugstunde auf allen im Verband geflogenen Typen .

Am 8. September 1970 übernahm [Oberstleutnant Walter Bugl](#) das das LeKG 43 von Oberst Kuring.

Die Arbeiten zum Bau von insgesamt 30 Shaltern sowie diverser anderer verbunkelter Anlagen begann 1971, endeten 1973 und hatten mehrmalige Verlegungen des Geschwaders auf den Fliegerhorst Ahlhorn zur Folge.

Die nächste Geschwaderübergabe fand am 9. Oktober 1974 statt, als Oberst Bugl das Kommando an [Oberst Heinz Laube](#) übergab.

Der 10. April 1975 ging insofern in die Geschwaderchronik ein, als die 100.000ste Gesamtflugstunde des LeKG 43 auf der Fiat G91 erfliegen wurde.

Am 11. Mai 1975 erreichte der Verband die 200.000ste Gesamtflugstunde.

Ab 1979 liefen die Vorbereitungen auf die Umrüstung auf das neue von Dassault-Breguet-Dornier entwickelte Waffensystem Alpha-Jet an.

Teil dieser Phase war im September 1979 eine Vorausabteilung aus Piloten des LeKG 43 und des LeKG 41 aus Husum, die den Aufbau einer umfangreichen taktischen Waffensystemausbildung in einem sonnenverwöhnten Teil Europas zur Aufgabe hatte. Mit der Umrüstung von der Fiat G. 91 auf den Alpha Jet hatte die Luftwaffenführung verfügt, die taktische Waffenausbildung vom Standort Decimomannu auf Sardinien, den größten Teil der Anfangsschulung sowie die taktische Aus- und Weiterbildung auf den portugiesischen Flugplatz Beja zu verlegen.

Nur Monate später, nämlich am 29. Mai 1980, war das 'Deutsche Luftwaffenübungsplatzkommando' geboren! Unmittelbar darauf nahm das Kommando seinen Dienst mit fabrikneuen Alpha Jets der so genannten 'Luftnahunterstützungsversion' auf.

Mit Wirkung vom 01. Oktober 1979 wurde das 'Leichte Kampfgeschwader' wieder in Jagdbombergeschwader 43 umbenannt.

Das Geschwader bekam gleichzeitig mit [Oberst Uwe Vieth](#) einen neuen Kommodore.

Am 23. Oktober 1980 landete der erste A-Jet auf dem Fliegerhorst in Oldenburg. Das Ende der "Gina"-Ära für das Oldenburger Geschwader war schließlich am 30. Januar 1981 gekommen.

Das Jagdbombergeschwader 43 konnte seinen Flugbetrieb mit dem Muster Alpha Jet am 1. April 1981 aufnehmen.

[Oberst Dieter Krah](#) übernahm mit diesem Datum die Führung des Geschwaders als neuer Kommodore.

Bemerkenswerterweise vergingen lediglich sieben Monate, bis das Geschwader bereits die 10.000ste Flugstunde auf dem neuen Einsatzmuster verbuchen konnte. Den Höhepunkt des Jahres 1984 bildeten für das Jagdbombergeschwader 43 die Feiern anlässlich des 25-jährigen Bestehens des Verbandes, ein Ereignis, das am 11. November mit einem "[Tag der offenen Tür](#)" begangen wurde. Mehr als 70000 Besucher gaben dem Anlass den verdienten Rahmen.

Am 21. März 1986 übernahm [Oberstleutnant Hans Jürgen Merkle](#) das Kommando über das JaboG 43 von Oberst Krah.

Nachdem bereits im Rahmen der Feierlichkeiten anlässlich des 25-jährigen Bestehens des Jagdbombengeschwaders 43 von Verbandsseite offiziell die Patenschaft für das damalige Jagdgeschwader 400 übernommen worden war, konnte am 22. Mai 1986 endlich das Denkmal für die "[Raketenjäger](#)"-Einheit auf dem Fliegerhorst Oldenburg eingeweiht werden.

Fünf Jahre nach Einführung des Waffensystems Alpha Jet war bereits die 50000ste Flugstunde des Verbandes auf diesem Einsatzmuster am 25. September 1986 erreicht.

Im November 1987 erfolgte der spätere deutsche Astronaut Hauptmann [Thomas Reiter](#) die 300.000ste Flugstunde aller je im Oldenburger Geschwader eingesetzter Typen.

Vier Jahre nach Übernahme der Patenschaft für das "Raketenjäger-Geschwader" JG 400 durch das Jagdbombergeschwader 43 und zwei Jahre nach der Einweihung eines Denkmals für diese geschichtsträchtige Einheit auf dem Gelände des Fliegerhorstes in Oldenburg übergab der dienststranghöchste Offizier der *Royal Air Force*, Air Marshall Sir Patrick Hine, am 5. Mai 1988 eine 1945 erbeutete Messerschmitt Me 163 "Komet", ein "Kraftei", des RAF-Museum St. Athan an den Traditionsverband des JG 400 auf dem Oldenburger Flugplatz.

Nach monatelangen Renovierungsarbeiten wurde die Maschine (Werknummer 191904) am 21. Oktober 1988 der Öffentlichkeit vorgestellt und anschließend im Traditionsraum des JaboG 43 ausgestellt.

Das Flugzeug später an das Luftwaffenmuseum in Berlin-Gatow übergeben.

Der nächste Kommodorewechsel fand für das JaboG 43 am 29. September 1988, als Oberst Merkle die Amtsgeschäfte an [Oberstleutnant Rüdiger Schad](#) übergab.

Der 18. Mai 1989 bedeutete für das Jagdbombergeschwader 43 ein besonderes Datum, da die 100.000ste Flugstunde auf dem Alpha Jet erreicht wurde, was Generalmajor Busch nur zu gern in sein persönliches Flugbuch eintrug.

Das sich mit der möglichen deutschen Wiedervereinigung abzeichnende Ende des "Kalten Krieges" war aber auch beim Jagdbombergeschwader 43 auf dem Fliegerhorst Oldenburg das unglaubliche und bestimmendste Thema des Jahres 1989. So war es kein Wunder, dass in jenen Tagen zwischenmenschliche, "innerdeutsche" Beziehungen weitaus wichtiger wurden als militärische Sachzwänge. Ähnlich mussten fünf Piloten des JaboG 43 gedacht haben, die am 11. April 1990 mit Fahrzeugen "auf gut Glück" nach Laage fuhren, dem beinahe "auf gleicher Höhe" liegenden, aber doch "so weit entfernten" Fliegerhorst der NVA der DDR. Die Fliegerkollegen des *Jagdbombengeschwader 77 "Gebhard Leberecht von Blücher"* waren über den so überraschenden Besuch aus Westdeutschland derart erfreut, dass eine Abordnung des ost-deutschen Verbandes samt Familien am 18. Mai zu einem Gegenbesuch nach Oldenburg aufbrach!

"Offiziell" wurde der "Austausch deutsch-deutscher Beziehungen" durch eine Einladung des JGB-77 an das JaboG 43 eingeleitet, der die Oldenburger am 29. Juni 1990 nur zu gern nach-kamen. Dass nur einen Tag zuvor ein Kommando von zwölf Alpha Jets für ein dreiwöchiges Training nach Goose Bay aufbrach, erschien in der Euphorie eines möglichen zusammenwachsenden Deutschlands eher nachrangig. Auch der Einmarsch der irakischen Armee in Kuwait am 2. August 1990 wurde zu dem Zeitpunkt in Deutschland lediglich "zur Kenntnis genommen".

Dagegen verschaffte sich ein Ereignis am Vorabend der deutschen

Wiedervereinigung nahezu Weltgeltung: Am 25. September 1990 trafen sich, schon brüderlich initiiert, Maschinen "von Ost und West" über der Ostsee zu einer

gemeinsamen Formation: Drei Alpha Jets des Jagdbombergeschwaders 43 der westdeutschen Bundeswehr flogen Seite-an-Seite mit zwei Sukhoi Su-22 des *Jagdbombengeschwaders 77 "Gebhard Leberecht von Blücher"* der NVA der DDR! Geschichtsträchtiger konnte eine "Wiedervereinigung in der Luft" kaum demonstriert werden!

Im Weihnachtsurlaub 1990 wurde das Personal der beiden Fliegenden Staffeln des JaboG 43 erstmals seit Bestehen des Verbandes komplett in den Dienst versetzt. Am 17. Dezember wurde schließlich die bevorstehende Verlegung eines Teiles des Geschwaders im Rahmen der AMF in das türkisch-irakische Grenzgebiet angekündigt.

Unmittelbar nach Weihnachten 1990 reiste ein Erkundungskommando des JaboG 43 von Oldenburg in die Türkei, um die Lage und Möglichkeiten vor Ort auf dem Flugplatz [Erhac](#) abzuklären.

Am 2. Januar 1991 geriet der mögliche scharfe Einsatz für das Jagdbombergeschwader 43 in Realitätsnähe: Aufgrund eines Beschlusses des 'Defence Planning Committee' der NATO hatte die No 432 Sqn (verstärkt durch Teile der No 431 Sqn) zur zusätzlichen Absicherung der Türkei gegen einen möglichen nördlichen Vorstoß des Irak alle notwendigen Vorbereitungen zur Verlegung auf den osttürkischen Stützpunkt Erhac zu treffen! Für das Jagdbombergeschwader 43 auf dem Fliegerhorst Oldenburg begann die NATO-Operation "ACE Guard '91"!

Am Morgen des 6. Januar 1991, zwischen 02.40 und 05.35 Uhr, starteten schließlich insgesamt 18 Alpha Jets der 2. Staffel (verstärkt) des Jagdbombergeschwaders 43 vom Fliegerhorst in Oldenburg in Richtung des türkischen Flugplatzes Erhac, Heimat der F-4E und RF-4E der *Filos* (Staffeln) 171, 172 und 173. Der letzte Alpha Jet des JaboG 43 landete um 14.15 Uhr in der Osttürkei.

Auf dem Fliegerhorst Erhac erlangten die Einsatzmaschinen am 12. Januar 1991 ihre Einsatzbereitschaft. Erste Übungsflüge unternahmen die Alpha Jets des JaboG 43 am Folgetag.

Am 16. Januar 1991 entbrannte im Deutschen Bundestag in Bonn eine lebhafte Debatte über die eventuell bevorstehende Ausgabe des "Bündnisfalles", was den "scharfen Einsatz" deutscher Einsatzmaschinen unter NATO-Führung zur Folge gehabt hätte. Die Abgeordneten votierten letztendlich jedoch für die Fortführung des "Übungsbetriebs mit gespannter Aufmerksamkeit" des eingesetzten JaboG 43. Am frühen Morgen des 17. Januar 1991, kurz vor 03.00 Uhr Ortszeit, begann schließlich der Luftschlag der alliierten Verbände gegen den Aggressor Irak, eine Luftoffensive, die einging in die Geschichte unter dem Namen "Operation Desert Storm".

Im Verlauf der Luftkriegshandlungen über dem Irak und den Übungsflügen des JaboG 43 in der Türkei wurden die insgesamt auf dem türkischen Stützpunkt Erhac stationierten 204 deutschen Soldaten zwischen dem 2. und dem 9. Februar 1991 ausgetauscht durch Personal vom Standort Oldenburg und durch Angehörige des Jagdbombergeschwaders 41 aus dem holsteinischen Husum.

Am 23. Februar 1991 begann die groß angelegte alliierte Bodenoffensive gegen den Irak, die, nach den verheerenden Schlägen der Koalitionsluftstreitkräfte, schließlich am 28. Februar 1991, um 06.00 Uhr Ortszeit, zum Waffenstillstand führte.

Das Jagdbombergeschwader 43 verlegte unmittelbar danach wieder nach Oldenburg.

Letzter Kommodore des Jagdbombergeschwaders 43 wurde am 26.03.1991 [Oberst Volkhard Dessau](#). Am 30. September 1993 wurde das Jagdbombergeschwader 43 offiziell außer Dienst gestellt. Ein Jahr später, am 1. November 1994, 61 Jahre nach seiner Einweihung erfolgte die offizielle Entwidmung des Flugplatzes Oldenburg. In seiner langen Geschichte hat das Geschwader auf allen in Oldenburg eingesetzten Flugzeugen über 400000 Flugstunden geflogen.

Bis zur endgültigen Auflassung des Fliegerhorstes Oldenburg im Jahre 2006 war die Flugabwehrraketengruppe 24 Hausherr auf dem Fliegerhorst. Am 04. Februar 1993 wurde die Traditionsgemeinschaft Jagdbombergeschwader 43 e.V. durch den ehemaligen Kommodore, Oberst Heinz-Günther Kuring, aus der Taufe gehoben.