

*Das Streckenfeuer Trebsen (gelber Pfeil) war das erste der Nachtflugroute Leipzig-Breslau. Luft-Navigationskarte in Merkatorprojektion Bl. Deutschland, Generalstab der Luftwaffe 1940*

Sekunden lang sichtbar war (bei mittlerer Sicht aus der Luft etwa 65 km weit) und nach 3,8 s Pause erneut aufblitzte.

Die Entwicklung des Zivil-Flugverkehrs fand zu Beginn des 2. Weltkrieges ein abruptes Ende. Der Sommer-Flugplan 1939 beinhaltete noch 3 werktägliche Verbindungen Leipzig-Breslau. Für den 2-stündigen Flug bezahlten die Fluggäste 33,- bzw. 50,- RM (Hin- und Rückflug: 59,40 RM). Doch bereits am 30. August musste der Flughafen Leipzig/Halle den zivilen Luftverkehr zugunsten der Luftwaffe einstellen.

Bei Kriegsbeginn übernahm die Luftnachrichten-Truppe (Ln) der Wehrmacht die Leuchtfeuer. Zuständig für die Anlage bei Trebsen war das Flughafenbereich-Kommando 7/III Großenhain, örtlich die Ln-Stelle der Fliegerhorst-Kommandantur A(o) 37/III in Brandis. Eventuell noch zur Nacht- und Blindflugausbildung der dortigen Flugschüler genutzt, stellte das Flugstreckenfeuer Trebsen seine Tätigkeit, wg. möglicher Ausnutzung durch feindliche Luftmächte, spätestens 1942 ein. Das bis dahin wohl noch 2-mal wöchentlich erfolgte Blinken (Di + Fr) verschwand vom Trebsener Nachthimmel.

Während einige Leuchtfeuer noch im oder kurz nach dem Krieg auf Funk umgerüstet wurden, kam das Leuchtfeuer am Wedniger Colm nicht wieder in Betrieb. Bis zur Demontage war die Anlage noch Kinder-, „Abenteuerspielplatz“.



**SOLARPARK TREBSEN**  
**Ökonomie und Ökologie**  
 Betriebsstättenleiter Patric Blum

**Trebsen erleben e.V.**  
 Weinbergsiedlung 10, 04687 Trebsen  
 Tel: 034383 / 41272  
 Email: [uwe.baumann.hv@t-online.de](mailto:uwe.baumann.hv@t-online.de)  
 Web: [www.muldental-history.de](http://www.muldental-history.de)



## **EINLADUNG**

zum

### **9. Frühlingsspaziergang**

„Natur trifft Moderne“

**Bienen - Schafe - Solarmodule**

Imker, Schäfer, Elektriker, Jurist  
 plaudern aus dem Nähkästchen

**Sonntag, 10. Mai 2015,**  
**ab 09.00 Uhr**

**Start: Parkplatz B 107/Schulberg**

Tel. (bei Fragen): 0173 / 9479519

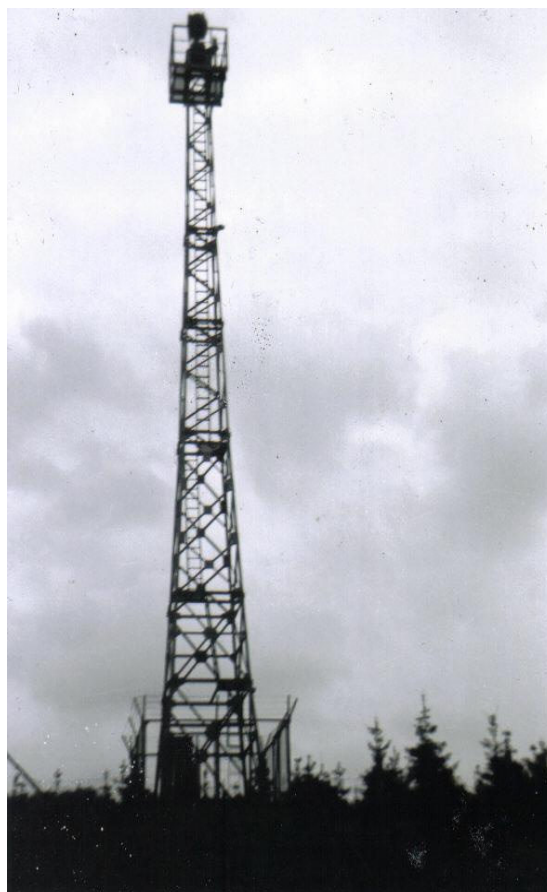
## Einsam stand er im Walde und blinzelte...

von Dirk Reinhardt

Auf dem Gipfel des Wedniger Colm (192,8 m ü. NN), umgeben von Nadelbäumen, erhob sich vor vielen Jahrzehnten eine in der Trebsener Bevölkerung als „Funkturn“ bezeichnete Stahlgitterkonstruktion. Dies stellte aber richtigerweise ein „Flugstreckenfeuer“ – eine elektrisch betriebene Scheinwerferanlage – dar. Obwohl einstmals vielerorts derartige Anlagen gebaut worden sind, findet man davon heute nur wenige Reste. Auch auf dem Wedniger Berg ist nur noch die inzwischen überwucherte Grundplatte vorhanden.

Lediglich das nebenstehend abgebildete alte Foto zeigt den etwa 21 m hohen stählernen Gittermast, der auf der als Fundament dienenden Betonplatte montiert war. Die ganze Konstruktion war von einem etwa 2,5 - 3 m hohen Stacheldrahtzaun mit Übersteigschutz umzäunt, der verhindern sollte, dass Unbefugte den Turm bestiegen. Ein auf der Betonplatte befindliches Schaltheus aus Stahlblech beinhaltete die zur Stromversorgung der Anlage nötigen Elektrobetriebsmittel, wie Schraubsicherungen, Schaltrelais usw. Über innerhalb der Mastkonstruktion verlegte Schutzrohre führte die Elektro-Leitung nach oben. Der Zugang auf den Turm erfolgte über ein fest installiertes Stahlleiternsystem. Bis etwa zur Hälfte des Turms führten 3 versetzt angeordnete Leitern auf ein Zwischenplateau. Von dort aus ging es über eine fast senkrecht führende Leiter mit ca. 35 Sprossen aufwärts zu der verschließ- und nach oben aufschwenkbaren Einstiegs Luke der oberen Plattform.

Diese befand sich in ca. 19 m Höhe und war rundum begehbar. Die quadratische Plattform maß etwa 2,8 x 2,8 m, bestand aus gelochtem Stahlblech und war rundum mit einem 2 m hohen Stahlgeländer gesichert. Mittig über der Bodenklappe befand sich ein weiteres stählernes Gerüst für einen runden Behälter, der in 20,4 m Höhe das Leuchtensystem der Scheinwerferanlage beinhaltete. Die beidseitig in diesem Scheinwerferbehälter befindlichen Öffnungen sollten wohl den Lichtkegel des Leuchtfeuers auf vorgegebene Richtungen eingrenzen.



**Flugstreckenfeuer auf dem Wedniger Colm**  
*Foto: Helmut Keller (via Manfred Garbers)*

Doch wofür diente die Anlage eigentlich genau? Wie bereits angedeutet, hatte dies mit dem Flugverkehr zu tun – die Anlage sollte nämlich (ähnlich einem Leuchtturm in der Schifffahrt) den auf der Strecke Leipzig-(Dresden)-Breslau (heute Wrocław) im Nachtflugbetrieb verkehrenden Flugzeugen eine Orientierungshilfe geben.

Ab den 1920er Jahren hatte der zivile Flugverkehr in Deutschland schwunghaften Auftrieb genommen. Das Land war überzogen von einem dichten Netz an Fluglinien, die auch ins Ausland führten. Zu dieser Zeit gewann der Ballungsraum Leipzig-Halle immer mehr an Bedeutung als Handels- und Verkehrsknoten, insbesondere in Ost-West-Richtung. Vom 1927 eröffneten Flughafen Schkeuditz (ab 1928 „Halle/Leipzig“) führte ab 1930 eine Route ins damalige Breslau, wodurch der schlesische Wirtschaftsraum besseren Anschluss an das internationale Verkehrsnetz erreichte. Da man schon seit 1926 einen Teil der Lufttransporte (Post u. Fracht) während der Dunkelheit abwickelte, begann die Deutsche Luft Hansa (gegr. am 6. Januar 1926, ab 1934 „Lufthansa“) Anfang der 1930er Jahre auch mit Nachtflügen zwischen Leipzig und Breslau.

Zuvor hatte sie natürlich die Flugroute, die über Trebsen führte, für diesen Nachtflugbetrieb ertüchtigt: Neben den mit Nachtbefeuerungsanlagen ausgestatteten Flughäfen installierte man alle 20 - 25 km entlang der Route Flugstreckenfeuer, schuf damit eine s.g. „Lichterstraße“.

Diese „Leuchtfeuer“ strahlten aber nicht ständig. So sind für den Sommer 1939 feste Betriebszeiten bekannt. Die Feuer wurden abends 40 Minuten nach Sonnenuntergang bis 01.00 Uhr eingeschaltet. Nach einer Pause waren sie dann von 03.00 Uhr bis 40 Minuten vor Sonnenaufgang wieder in Betrieb zu nehmen. Das Flugstreckenfeuer an sich war ein Blinklicht, das 0,2