

Natur- und Landeskunde

Zeitschrift für Schleswig-Holstein,
Hamburg und Mecklenburg

Herausgegeben vom Verein DIE HEIMAT, gegründet 1890



10–12

128. Jahrgang 2021

BERNHARD ASMUSSEN

Der nicht gebaute „Marinestützpunkt Langballigau“

Von einem „Marinestützpunkt Langballigau“ haben – wenn man sie fragt – weder die Einwohner der Gemeinde Langballig noch altgediente Marineangehörige je etwas gehört, und auch in den örtlichen Archiven und Chroniken der Landschaft Angeln finden sich keine Nachrichten darüber. Darum soll in diesem Heft der NATUR- UND LANDESKUNDE erstmals über dieses nie verwirklichte und vergessene Bauvorhaben an der Flensburger Außenförde berichtet werden.

I. Langballigau – „ein ländliches Idyll?“

Langballigau liegt, wie es in alten Topografien heißt, „am Strande des Flensburger Meerbusens“, drei Kilometer nördlich von Langballig an der Mündung der Langballigau.¹ Das kleine Fischerdorf gehörte zur Landgemeinde Langballigholz und bestand anfangs nur aus drei Katenstellen und einer Krugkate, als „Hafen“ für die Fischerboote diente die Langballigau. Ein „ländliches Idyll“ war dies für die Bewohner gewiss



Abb. 1: Langballigau an der Flensburger Außenförde (Quelle: Archiv Asmussen, auch in der Folge)

nicht, und Reichtum war in den Katen sicher nicht zu finden. Wohl aber waren hier eine stille Bescheidenheit und vielleicht auch eine gewisse „Vergnügtheit“ zuhause.² Erst um die Jahrhundertwende blühte Langballigau wegen der hier anzutreffenden besonders guten Fischgründe zu einem weithin bekannten Fischerort auf. Das Wirtshaus indessen wurde schon vorher „seiner reizenden Lage“ wegen oft besucht. Ähnlich wie in Steinberghaff, fand hier im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts ein zunehmend reger „Fremdenverkehr“ mit Sommerfrischlern vor allem aus dem nahen Flensburg statt. Das Gasthaus, 1888 an der Stelle einer alten Krugkate erbaut, brannte 1903 ab, wurde aber als „Strandhotel“ wieder aufgebaut und stand hier noch bis zu seinem Abbruch im Jahre 1974. Hinzu kam ebenfalls von 1888–1972 das vielbesuchte „Etablissement Ostseebad Hohenau, auf hoher Klippe direkt an der See gelegen und nur eine Stunde von Glücksburg entfernt“. Der erste regelmäßige Ausflugsverkehr per Dampfschiff von Flensburg erreichte Lang-



Abb. 2: Die Langballigau als Fischereihafen 1892, im Hintergrund die 1903 abgebrannte Gaststätte

balligau 1868 und wurde – begünstigt durch die 1886 errichtete Kleinbahnlinie Flensburg–Kappeln mit einem Bahnhof in Langballig – bis zum Ersten Weltkrieg betrieben. Auch nach der Abtretung Nordschleswigs ermöglichte die „Dampferstation“ vom neuen Hafen aus noch bis 1940 regelmäßige Schiffstouren vor allem nach Alsen, die erst 1965 als Fährverbindung nach Sønderborg neu belebt wurden. Dem „Fischereihafen“, dem aufkommenden „Fremdenverkehr“ und den „Badegästen“ sind den alten Chroniken des Kirchspiels Grundhof allerdings keine oder nur ein paar Randbemerkungen wert. Auch die seit 1906 erschienenen „Kreiskalender“ und „Kreischroniken“ nehmen kaum Notiz davon, und selbst eine fiktive „Dampferfahrt von Flensburg nach Kappeln“ im Jahre 1931 macht keinen Halt in Langballigau.³ Erst die „Chronik des Kirchspiels Grundhof“ von 1981 widmet dem „Hafen Langballigau“ etwas mehr Aufmerksamkeit.⁴

II. Der Fischereischutzhafen Langballigau

Die politische Lage nach der Abtretung Nordschleswigs an Dänemark im Jahre 1920 und die damit einhergehende Notlage der Fischerei führte vor 100 Jahren zu Überlegungen, in Langballigau einen Fischereihafen zu bauen. Die Flensburger Förde war zu einem Grenzgewässer geworden, und die traditionellen Fanggründe im Wenning-Bund, Nübel-Noor, Hörup-Haff und Alsensund waren verloren gegangen. Vor allem fehlte den Fischern an der Flensburger



Abb. 3: Blick von Hohenau auf die Aumündung mit der alten Dampferbrücke (1910)

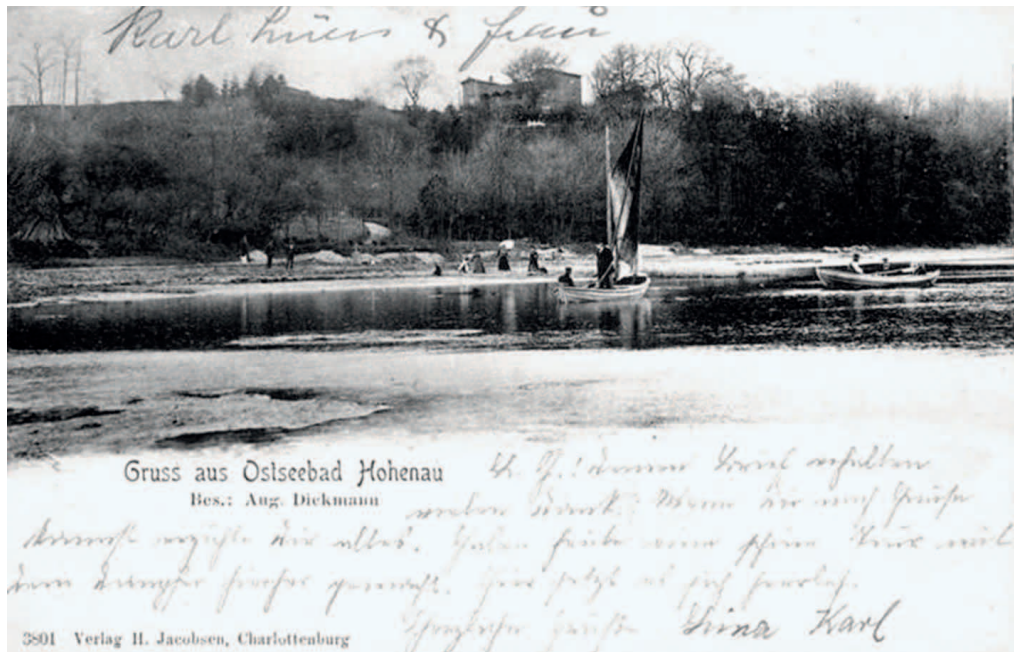


Abb. 4: Die Mündung der Langballigau, oben das Gasthaus Hohenau (1905)

Förde von Holnis bis Habernis die Stadt Sonderburg als Hafen und Absatzmarkt. Immerhin waren es mehr als 40 selbstständige Fischer, deren Existenz bedroht war, und so versprach die Reichsregierung 1920, aus dem so genannten 100-Millionen-Fonds die notwendigen Gelder für den Bau eines „richtigen“ Fischereihafens in Langballigau zu bewilligen. Vor allem der Fischereiverein von Langballigau setzte sich für den Bau eines Hafens ein, der den „hiesigen und nötigenfalls auch auswärtigen Fischerbooten, die in der Außenförde fischen, bei Sturm ausreichend Schutz gewähren“ könne. In den folgenden Jahren geschah jedoch zunächst – nichts. Erst 1923 kamen die Dinge wieder ins Rollen, und im Sommer 1925 beschloss die Gemeindevertretung von Langballigholz den sofortigen Beginn der Arbeiten. Im Protokollbuch heißt es: *daß der Plan des Tiefbauamtes in Flensburg, der für den Hafenbau in Langballigau aufgestellt ist und der nun genehmigt und durch Bewilligung des Staates, der Provinz, des Kreises und der Gemeinde finanziert wird, unverzüglich durchgeführt werden soll.* Am 1. August 1925 wurden die Arbeiten aufgenommen, und schon sechs Wochen später, am 17. September, meldeten die „Flensburger Nachrichten“: Zur Zeit

wird vor der Mündung der Langballigau ein Hafenbecken durch den Bagger „Flensburg“ geschaffen. Der größte Teil der herausgehobenen Erdmasse, Moorerde und Torf, war für den Bau der das Hafenbecken an zwei Seiten begrenzenden Molen unbrauchbar und wurde mittels Schuten in die Mitte der Förde gebracht und dort versenkt. Mit der brauchbaren Bodenmasse wird an der Ostseite des neuen Hafens und der jetzigen Dampferbrücke eine 100 m lange, mit schweren Steinen gepflasterte Mole gebaut, an deren Kopf die Anlagebrücke für die Dampfer errichtet wird. Die alte Brücke bleibt bestehen als Anlagebrücke der Fischerboote. Die westliche



Abb. 5: Die neue Aubricke beim „Strandhotel“ (1903)



Abb. 6: Der Fischereischutzhafen 1948

Grenze des Hafens wird eine 150 m lange, ebenfalls mit schweren Steinen versehene Mole bilden. Die beiden Molen nähern sich am äußeren Ende bis auf 15 Meter, und hier, zwischen den Molenköpfen, ist der Hafeneingang, zugleich auch die Mündung der Langballigau, die das Hafenbecken reinhalten soll. Es arbeiten zur Zeit etwa 20 Mann an dem Werk. Unzählige große Steine sind angefahren und harren ihrer neuen Bestimmung.

Die Mündung der Langballigau war auf eine Wassertiefe von 2,50 m ausgebaggert worden, und an der Westmole wurden zwei Anlegestellen für die Boote der Fischerei aufgestellt und des Zolls eingerichtet. Damit war der Bau des Fischereihafens im Jahr 1926/28 abgeschlossen, und es wurde in den folgenden 20 Jahren nichts Wesentliches

mehr daran getan. Klagen über die zu geringe Wassertiefe im Hafenbecken und die für die kleine Landgemeinde Langballigholz viel zu hohen Unterhaltungskosten beschäftigten die Gemeindevertretung jedoch immer wieder. Der Antrag der Gemeinde Langballigholz von 1927, der preußische Staat möge den Hafen übernehmen, blieb jedoch erfolglos.

Der kleine See am heutigen Campingplatz im Wiesengelände „Kummle“ oder „Kummelmay“ ist übrigens eine Hinterlassenschaft des Zweiten Weltkrieges und ist aus einer Baggerkuhle zum Zwecke des Kiesabbaus entstanden, man munkelte aber damals auch vom Bau eines U-Boot-Hafens an der Mündung der Langballigau.⁵

Die Frage der Unterhaltung und Finanzie-



Abb. 7: Langballigau und „Kummle“ auf einem Gemälde von Hedda Theen-Pontopiddan (um 1940)



Abb. 8: Der gleiche Blick 50 Jahre später (Foto: Günther Walberg)



Abb. 9: Zoll-Motorbarkasse „Albatros“ in Langballigau 1931–1937 (Foto: Archiv Asmussen)

rung des Hafens blieb auch nach dem Zweiten Weltkrieg lange Zeit ungelöst. Nachdem sowohl der Bund als auch das Land Schleswig-Holstein 1954 die Übernahme der Trägerschaft endgültig verweigert hatten, übernahm der Landkreis Flensburg den Hafen, renovierte ihn und gab ihm den Namen: „Kreishafen Langballigau“.⁶

Schüler des 3. Schuljahres der Volksschule Grundhof beschrieben den Hafen im Fach „Heimatkunde – eine Erdkunde für die Kleinen?“ 1957 so: *Langballigau hat einen künstlichen, d. h. von Menschenhand angelegten Hafen. Jedoch waren die Vorbedingungen für einen Hafen, der ein geschützter und tiefer Ankerplatz für Schiffe sein soll, günstig. Die Au*

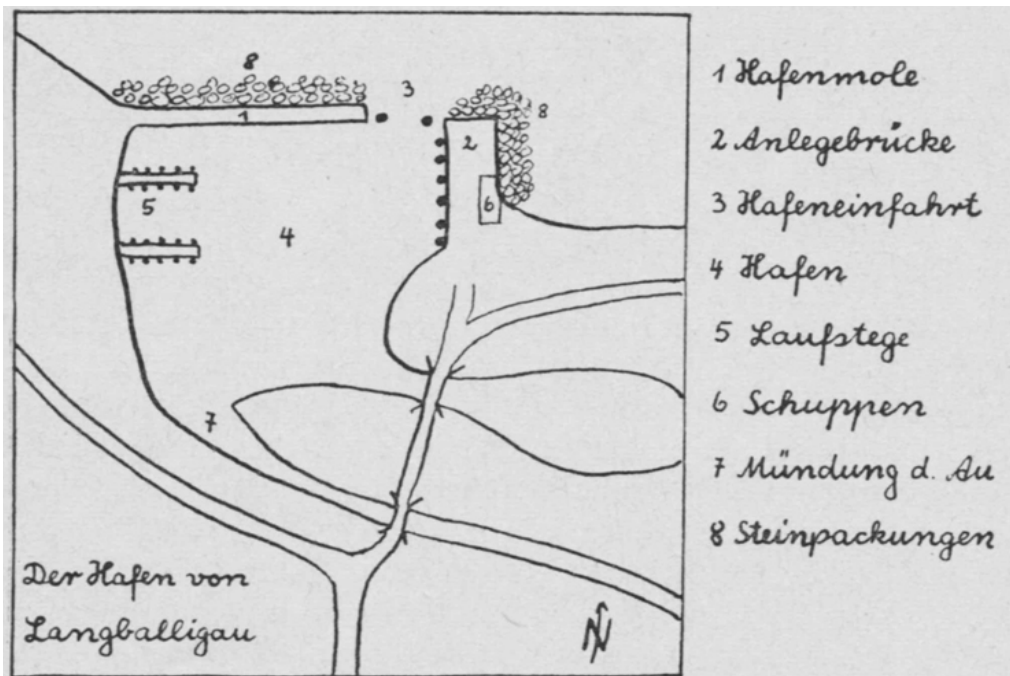


Abb. 10: Schülerzeichnung 1957 (Illustrierter Kreiskalender)

*mündet hier, so daß eine kleine Einbuchtung entstand, die leicht durch eine Hafenmole so abgeschlossen werden konnte, daß nur noch eine enge Hafeneinfahrt frei blieb. Die Mole fängt die anrollenden Wellen ab und hält die Wasseroberfläche des Hafens ruhig. Der Hafen selbst wird ständig ausgebaggert, damit er nicht versandet und die nötige Tiefe behält. Der Hafen besitzt eine große Anlegebrücke und Laufstege, an denen die Schiffe anlegen können und über die die Menschen ihren Weg an Land finden. Nicht alle Schiffe können an Brücken liegen. Sie werfen einen Anker im Hafen oder legen sich an eine Mole. Der Hafen von Langballigau ist ein kleiner Fischereihafen. Er bietet den Fischkuttern Schutz vor dem Unwetter. Im Schuppen am Hafen verstauen die Fischer ihre gefangenen Fische, nämlich Heringe, Makrelen und Dorsche, bis sie von Fischhändlern abgeholt werden. An einem Stangengerüst trocknen und flicken die Fischer ihre Netze für die nächste Ausfahrt.*⁷

III. Aufbau der Bundesmarine

Fast völlig vergessen ist, dass in den späten 1950er Jahren der kleine Küstenort Langballigau als Marinehafen wieder ins Gespräch kam. Deutschland war nach dem Zweiten Weltkrieg entmilitarisiert worden, nur einige Kleinverbände der ehemaligen Kriegsmarine blieben unter alliierter Oberkommando im Einsatz, um Minen vor den deutschen Küsten zu räumen oder Zoll- und Polizeiaufgaben des Seegrenzschutzes wahrzunehmen. Diese Verbände bestanden teilweise bis 1956 fort und bildeten nun den personellen und materiellen Grundstock der neu aufgestellten Bundesmarine. Im Vordergrund ihres Auftrages stand die Sicherung der eigenen Handelswege in der Nordsee, der Ostseezugänge und der westlichen Ostsee sowie die beschränkte Beteiligung an der Sicherung der Seeverbindungen im Atlantik.⁸

Am 1. Oktober 1957 wurde vom Bundesministerium für Verteidigung⁹ mit dem Befehl Nr. 70 das „3. Schnellbootgeschwader“ aufgestellt, und wenige Wochen später das S-Boot „Jaguar“ in Dienst gestellt.¹⁰ Es war das erste Schnellboot, das kein Nachbau der Kriegsboote war, sondern eine Neukonstruktion unter Berücksichtigung der Erfahrungen des 2. Weltkrieges darstellte. Schnell folgten die anderen neun Boote, bis 1959 die

Aufstellungsphase abgeschlossen war. Die ersten Boote nahmen bereits ab 1958 an nationalen und NATO-Manövern teil, und die ersten Auslandsreisen der jungen Bundesmarine führten nach Chatham, Visby, Cherbourg und Brest. Fast immer waren es die ersten Auftritte deutscher Marinesoldaten nach dem Kriege mit durchweg positiven Ergebnissen. Sie bezeugten das einwandfreie Auftreten der Besatzungen, aber auch den Willen der Bevölkerung, die jungen Deutschen wieder in der Gemeinschaft der freien Völker „willkommen“ zu heißen.¹¹ Das Wappen des 3. Schnellbootgeschwaders weist mit seiner Palme auf den Mittelmeereinsatz der 3. Schnellbootflottille im 2. Weltkrieg in Italien und Tunesien hin (Afrika-Flottille). Das Eiserne Kreuz steht für soldatische Werte und Tapferkeit im Einsatz und für Recht und Freiheit.

Zum ausdrücklich „vorläufigen Heimathafen“ für das Geschwader war Flensburg-Mürwik bestimmt worden; denn im dortigen Marinestützpunkt und in der Torpedo- bzw. Nachrichtenschule der ehemaligen Kriegsmarine war die notwendige Infrastruktur noch vorhanden. Doch schon bald nach der Gründung der Bundesmarine fiel die Entscheidung, neben den beiden alten, historisch gewachsenen Marinehäfen Kiel und Flensburg einen dritten großen Marinestützpunkt in der westlichen Ostsee zu bauen. So heißt es in dem Aufstellungsbefehl des Marineführungsstabes für das 3. Schnellbootgeschwader militärisch kurz und knapp: *Endgültiger Heimathafen wird Langballig (nicht vor Ende 1959)!* Hier bot sich der bereits bestehende, allerdings nach dem Krieg ziemlich verfallene Fischereischutzhafen für einen Ausbau zum „Marinestützpunkt Langballig“ an. 1950 hatte der Landkreis Flensburg vorläufig die Trägerschaft übernommen, nachdem Versuche, den Bund zur Übernahme zu bewegen, gescheitert waren. Nun erinnerte man sich offenbar an diese Bemühungen!

Der Grund für diese Planung war wohl, den weiten Weg von Flensburg zu den Übungs- und Schießgebieten in der westlichen Ostsee zu vermeiden. Dieser Weg führt durch das enge Fahrwasser der „Pappelallee“ und an der „Tonne 6“ vorbei, die – fast liebevoll „Schwiegermutter“ genannt – vor den großen Steinen bei Holnis-Haken warnt. Tatsächlich

Der Bundesminister für Verteidigung
Führungsstab der Marine
VII B 1 - Tgb.Nr. 8578/57 n.f.D.

Bonn, den 13. 9. 1957

M. Walling
der M. 20

Aufstellungsbefehl Nr. 70 - Marine -
für das
3. Schnellbootgeschwader

Vorg.: Aufstellungsplanung für das Hj. 1957/58 - VII B 1 - Tgb.Nr. 2688/57 geh.
vom 28.2.57, lfd.Nr. 3

1) Allgemeines:

Das 3. Schnellbootgeschwader - 3.S GSCHW - ist ab 1.10.57 mit dem Geschwaderstab aufzustellen. Die Indienststellung der Schnellboote, voraussichtlich beginnend ab Oktober 1957, wird durch Indienststellungsbefehle gesondert angeordnet.

Das 3. Schnellbootgeschwader gliedert sich im Endziel in

- a) Geschwaderstab
- b) 10 Schnellboote - Typ 55 -
- c) 2 Begleitschiffe

Vorläufiger Heimathafen ist Flensburg-Mürwik. Der Geschwaderstab sowie Teile der Bootsbesatzungen (bis zur Indienststellung der Begleitschiffe) sind in der Anlage der ehem. Torpedo- bzw. Nachrichtenschule in Flensburg-Mürwik unterzubringen. Notwendiges Unterkerftsgerät ist bei der Standortverwaltung Flensburg anzufordern.

Endgültiger Heimathafen wird Langballig (nicht vor Ende 1959).

Das 3. Schnellbootgeschwader ist eine Wirtschaftseinheit und wird versorgungsmäßig dem Marine-Stützpunktkommando Flensburg zugeteilt. Bis zum Eintreffen eines eigenen Truppenverwaltungsbeamten erfolgt die veraltungsmäßige Betreuung gleichfalls durch das Marine-Stützpunktkommando Flensburg.

Dienststellennummern:

3. Schnellbootgeschwader	7 3 0 2 0 0 5 0 0 0 (Sammelband)
Stab 3. Schnellbootgeschwader	7 3 0 2 0 0 5 0 1 0

Abb. 11: Aufstellungsbefehl BMVg vom 13.9.1957. Dieses Schriftstück aus dem Bundesarchiv/Militärarchiv ist das einzige auffindbare Dokument über den geplanten, aber nie verwirklichten Bau eines Marinestützpunktes in Langballigau

war Mürwik kein besonders gut geeigneter Stützpunkt für einen Kampfverband der Marine, wenn man an eine schnelle Reaktion auf einen überraschend vorgetragenen Angriff, an ein Verminen der Flensburger Förde oder an den Eiswinter 1963 denkt, in dem

die Förde monatelang zugefroren oder durch Treibeis blockiert war. Aber vielleicht spielten schon damals finanzielle Gründe und erhoffte Synergieeffekte mit der Marineschule und der Marinefernmeldeschool eine Rolle.



Abb. 12: Schnellboot „Jaguar“ mit Geschütz- und Radarattrappe (1957)

Die Wahl des für Wasserbauten zuständigen Bundesministeriums für Verkehr fiel allerdings nicht auf Langballigau, sondern auf das Schlei-Noor südlich der Schleimündung bei Olpenitz. Im Januar 1958 kaufte die Oberfinanzdirektion Kiel das dazu benötigte Gelände und entschied mit Zustimmung der Marine: „Der Stützpunkt wird durch Ausbaggerung und Anlandung zwischen Molen aus der bundeseigenen Wasserfläche der Schleimündung geschaffen“. Am 2. März 1959 begannen die Arbeiten „im Wasser des Schleinoors“, wie auf einem großen, bei den Baggerarbeiten gefundenen Findling am Eingang des Stützpunktes zu lesen war.¹²



Abb. 13: Das Wappen des 3. Schnellbootgeschwaders

Damit hatte sich der Bau eines „Marinestützpunktes Langballig“ erledigt. Konkrete Baupläne wurden nicht gefunden und sind wohl auch nicht vorhanden.¹³ Bemerkenswert ist auch, dass die örtlich zuständige Gemeinde Langballigholz überhaupt nicht in die Planungen einbezogen worden war.¹⁴ Auf jeden Fall wären sowohl seeseitig wie auch an Land umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich geworden, angefangen von einem ausreichend großen Hafenbecken mit Anlegebrücken für 10 Schnellboote und 2 Begleitschiffe/Tender bis hin zu den Stabs- und Unterkunftsgebäuden und den notwendigen Versorgungseinrichtungen (Offizier-, Unteroffizier- und Mannschaftsmessen, Sanitätsbereich, Sportanlagen, Heizwerk, Wasserver- und -entsorgung etc.) für rd. 700 Soldaten, Beamte und Arbeitnehmer. Nichts davon wurde gebaut, und so blieb Flensburg-Mürwik der Heimathafen des 3. Schnellbootgeschwaders bis



Abb. 14: Eiswinter 1963



Abb. 15: Die „Schwiegermutter“

zu seiner Außerdienststellung im Jahre 1997.¹⁵ Heute sind nicht nur der nicht gebaute Marinehafen Langballigau, sondern auch die Marinestützpunkte Flensburg-Mürwik (heute „Sonwik“) und Olpenitz (heute „Ostseeresort Olpenitz“) Geschichte. Fast aber hätten die Marinesoldaten als „Botschafter in Blau“ den Namen „Langballigau“ in die weite Welt hinausgetragen ...

IV. Marina Langballigau – das schönste Tor zur dänischen Inselwelt

Dem „Fremdenverkehr“ und den „Badegästen“ wurde – obwohl schon seit fast 100



Abb. 16: Dieser Gedenkstein erinnert noch heute an den Marinestützpunkt Olpenitz, auch „Olposibirsk“ oder „Porto Sando“ genannt (Foto: Internet)

Jahren bekannt – lange Zeit nur geringe Aufmerksamkeit geschenkt.¹⁶ Das hat sich erst in den letzten 50 Jahren grundlegend geändert, und heute ist die Gemeinde Langballig, wozu Langballigau seit 1970 gehört, ein anerkannter Erholungs- und seit 1988 auch Luftkurort. Der Naturstrand, ein geschütztes Tal mit seltenen Pflanzen- und Vogelarten und das nahe gelegene „Landschaftsmuseum Angeln“ in Unewatt machen Langballigau zu einem attraktiven und viel besuchten Ferien- und Erholungs-



Abb. 17: Die „Marina Langballigau“ heute (Foto: www.sejlerens.com/de/haefen/langballigau)

ort. Der Hafen ist längst kein Fischereihafen mehr, wenn es auch heute noch einzelne Fischer gibt, die hier zur Freude der Camper und Touristen täglich ihren frischen Fang anbieten.

Die Hafeneinfahrt und das Hafenbecken wurden im Frühjahr 2016 ausgebaggert. Die heutige „Marina Langballigau“ bietet Platz für etwa 220 Segel- und Motorboote und verfügt sowohl über eine Slipanlage als auch über einen Mastenkran. Gleich hinter der Hafeneinfahrt liegt auf der Ostseite eine Zollstation. Für Sicherheit und Ordnung sorgen ein Zollboot und der Rettungskreuzer „Werner Kunze“ der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“. Ein großer Campingplatz, vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, Gaststätten, Eisdielen, Grillplatz u. v. m. runden das touristische Angebot ab.¹⁷

Man mag beklagen, dass die frühere Beschaulichkeit des kleinen, abgeschiedenen Fischerdorfes – jedenfalls in den Sommermonaten – einem lärmenden Tourismus gewichen ist. Wäre Langballigau aber – wie geplant – Marinestützpunkt geworden, hätte es die „Marina Langballigau“ vermutlich nicht gegeben – oder sie wäre erst jetzt im Rahmen von „Konversionsmaßnahmen“ für aufgelöste Bundeswehrliegenschaften entstanden! Die Segler meinen, Langballigau sei heute „das schönste Tor zur dänischen Inselwelt“. An diesem Spruch ist gewiss etwas dran ...

Anmerkungen

- 1 JOHANNES VON SCHRÖDER: Topographie des Herzogthums Schleswig, S. (1837, 1854); HENNING OLDEKOP: Topographie des Herzogthums Schleswig, S. V 70f. (1906); BERTHOLD HAMER: Topographie der Landschaft Angeln, Band 2, S. 14f. (1995)
- 2 Verf., dessen Großeltern Fischer in Ohrfeldhaff an der Geltinger Bucht waren, kennt dies aus eigener Anschauung

- 3 KREISAUSSCHUSS FLENSBURG: Der Landkreis Flensburg (1931), S. 13f.
- 4 OCKE NERONG: Das Kirchspiel Grundhof (1895); JUL. CHRISTENSEN: Chronik des Kirchspiels Grundhof (1952); NIK. NIELSEN: Das Kirchspiel Grundhof (1957); WALTER SCHMIDT: Der Hafen Langballigau, in: Chronik des Kirchspiels Grundhof (1981), S. 45f.
- 5 WALTER SCHMIDT: Langballigau / Langballigholz – wie es einmal war (1984²), S. 46
- 6 WALTER SCHMIDT: Langballigau / Langballigholz – wie es einmal war (1972, 1984²)
- 7 EMMERICH CHRISTIANSEN: Heimatkunde, eine „Erdkunde für die Kleinen?“, in: Illustrierter Kreiskalender für den Landkreis Flensburg 1957, S. 92f.
- 8 HANS FRANK (Hrsg.): Die deutschen Schnellboote im Einsatz – 1956 bis heute (2007)
- 9 Das Bundesministerium für Verteidigung (BMVg) wurde erst 1961 als eines der „klassischen“ Ressorts in „Bundesministerium der Verteidigung“ umbenannt
- 10 BMVg – FüM – VII B 1 – vom 13. Sept. 1957 (Bundesarchiv-Militärarchiv – Ref. 70 – vom 07.09.2005)
- 11 KARL-ERICH HOUTROUW (Hrsg.): Chronik des 3. Schnellbootgeschwaders (1998) und Schreiben an Verf. vom 22.11.2005. Kapitän zur See Houtrouw war Kommandeur des 3. Schnellbootgeschwaders von 1993–94
- 12 www.freundeskreis-schnellboote-korvetten.de/haefen/olpenitz.html
- 13 Irgendwelche Baupläne oder andere Unterlagen konnten weder im Bundesarchiv/Militärarchiv noch im Landesarchiv Schleswig-Holstein und im Kreisarchiv Schleswig-Flensburg gefunden werden
- 14 Auch in den Protokollbüchern der Gemeindevertretung Langballigholz noch im Amtsarchiv Langballig (früher Kirchspielarchiv Grundhof) lassen sich keine Hinweise auf das Vorhaben finden
- 15 Verf. war von 1989–1993 Leiter der Truppenverwaltung des 3. Schnellbootgeschwaders und der Schnellbootflottille in Flensburg-Mürwik sowie von 1997 bis 2003 der Flottille der Minenstreitkräfte in Kappeln-Olpenitz
- 16 WIEBKE JENSEN: Entwicklung und wirtschaftliche Auswirkung des Fremdenverkehrs im Küstengebiet zwischen Langballigau und Dolerupholz, in: Kreischronik für den Landkreis Flensburg (1968), S. 88f.
- 17 <https://sejlerens.com/de/haefen/langballigau/>