

# Flugplätze der Luftwaffe 1934 - 1945 - und was davon übrig blieb



# Flugplätze der Luftwaffe 1934 – 1945

## Berlin & Brandenburg

---

© 2007 by Jürgen Zapf

<b>Nummer</b>	<b>Name</b>	<b>Klassifizierung</b>
1.	Bautzen-Litten	Feldflugplatz
2.	Bautzen-Stiebitz	Feldflugplatz
3.	Brandis	Fliegerhorst
4.	Briesing	Ausweichfläche
5.	Canitz	E-Hafen
6.	Chemnitz	Feldflugplatz
7.	Delitzsch	Industrieplatz
8.	Dresden-Hellerau	Feldflugplatz
9.	Dresden-Klotzsche	Fliegerhorst
10.	Euba	Feldflugplatz
11.	Görlitz	Fliegerhorst
12.	Großenhain	Fliegerhorst
13.	Groß-Rückertswalde	Feldflugplatz
14.	Grüngräbchen	Notlandeplatz
15.	Hartmannsdorf bei Chemnitz	Ausweichfläche
16.	Helmsdorf	Ausweichfläche
17.	Kamenz	Industrieplatz
18.	Kemnitz	Feldflugplatz
19.	Kleinraschütz	Feldflugplatz
20.	Königsbrück	Ausweichfläche
21.	Königsfeld	Ausweichfläche
22.	Leipzig-Mockau	Industrieplatz
23.	Leipzig-Schkeuditz	Industrieplatz
24.	Leutewitz	E-Hafen
25.	Löbnitz	Feldflugplatz
26.	Mittweida	Feldflugplatz
27.	Möritz	E-Hafen
28.	Oschatz	Fliegerhorst
29.	Plauen/Vogtland	Fliegerhorst
30.	Pomßen	Feldflugplatz
31.	Rostig	Ausweichfläche
32.	Schneeberg	Ausweichfläche
33.	Taucha	Ausweichfläche

<b>Nummer</b>	<b>Name</b>	<b>Klassifizierung</b>
34.	Wildenhain	Ausweichfläche
35.	Wurzen	Ausweichfläche
36.	Zwickau	Industrieplatz

DEUTSCHLAND

BRANDIS

FLUGPLATZ

Koordinaten:

51° 19' 45" N

Höhe: 180 m

12° 39' 10" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 88

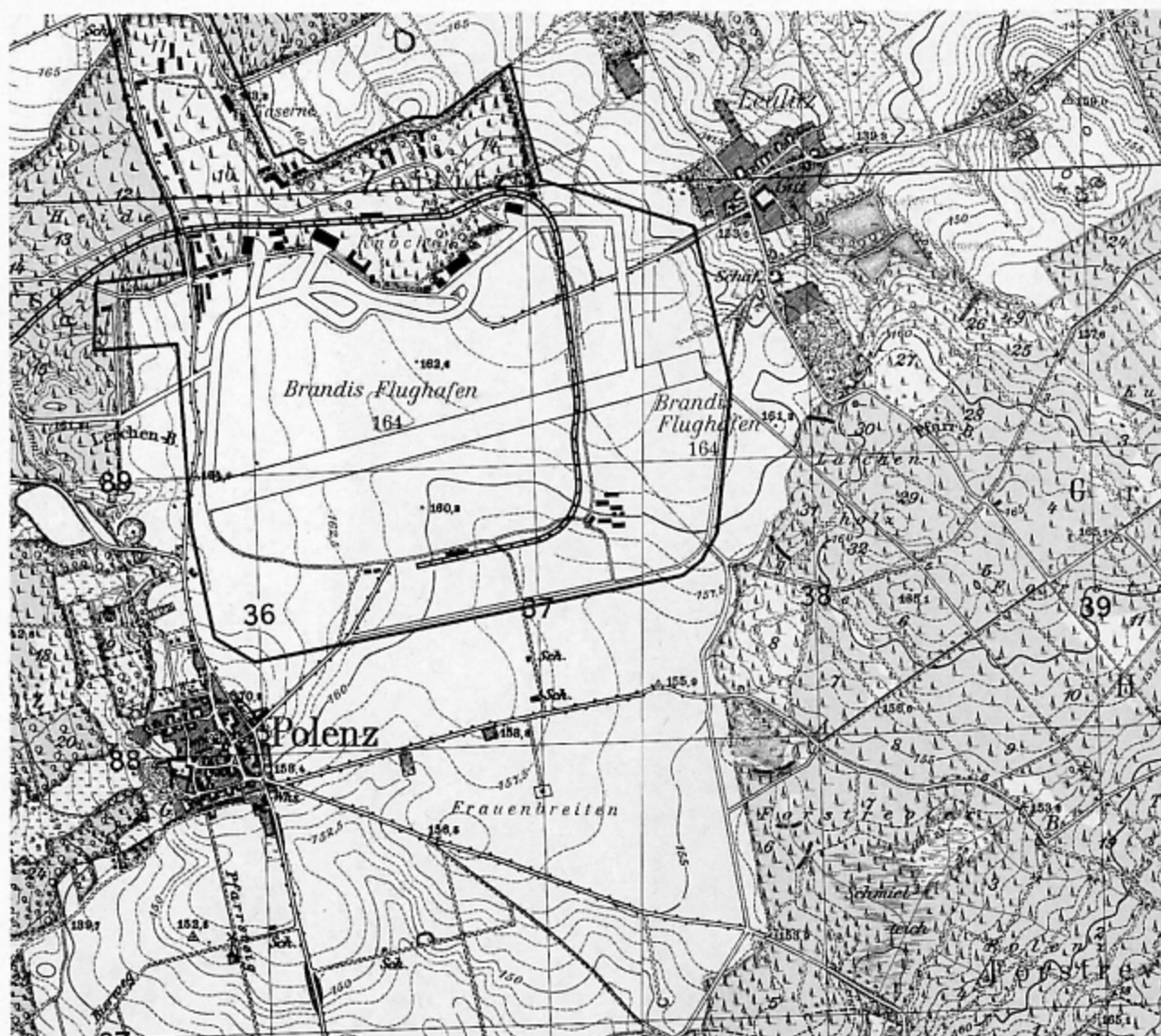
**Örtliche Lage und Bezugspunkte:**

18,5 km ostwärts LEIPZIG; 2,8 km ost-südostwärts von BRANDIS und unmittelbar nordnordostwärts des Dorfes POLENZ. Der Flugplatz liegt in waldigem Gelände. Der gewundene Lauf des Flusses MULDE 6,4 km ostwärts sollte einen Orientierungspunkt ergeben.

**Hindernisse:**

**Norden:** Flugzeughallen und Flugplatzgebäude

Der Flugplatz ist an allen Seiten außer im Süden von Wald umgeben.



**Brandis:** Auf dem Ausschnitt des Messtischblattes sind die Anlagen des Fliegerhorstes gut zu erkennen. Die Gebäude des Unterkunftsgebietes und des technischen Bereiches befinden sich alle am Nordrand des Rollfeldes. Interessant ist, dass die Gleise der Fliegerhorstbahn im Osten die Startbahn überqueren und dann entlang des Südrandes verlaufen.

**Ausmaße:**

915 m Nord / Süd, 1.370 m Ost / West. Rechteckige Form. Eine Erweiterung nach Osten, die kürzlich eingeebnet worden ist und die möglicherweise nutzbar ist, ergibt eine längste Rollstrecke von 1.830 m.



(Ergänzung des Verfassers : In einer undatierten Karte, vermutlich aus dem Jahr 1943 wird eine Startbahn von 1.400 x 80 Meter angegeben. In der Karte „Bodenorganisation im Reichsgebiet, Stand 01.01.1945“ wird eine Startbahn von 1.800 x 80 Meter angegeben.)

#### **Anlagen :**

##### (a) Treibstoff und Öl:

Betankungsschleife in der Ringstraße am Nordrand. Zapfstellen (i) an der Südostecke und (ii) am Südrand.

##### (b) Wasser: Vorhanden

##### (c) Telefon, Funk usw.:

Adcock-Peilstelle 1460 m südsüdostwärts „Landeleitstrahlanlage“ ausgerichtet entlang der Ostnordost / West-südwest-Startbahn.

##### (d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Es gibt 4 große und 1 mittelgroße Flugzeughalle am Nordrand, alle mit asphaltierten Vorfeldern davor und untereinander durch Rollwege verbunden. Werkstatt in der Nähe der Flugzeughallen am Nordrand.

##### (e) Munition:

Kleines Lager außerhalb der Südostecke. Bordwaffenjustierstand an der Südwestecke, mit angrenzendem Handwaffenmunitionslager.

##### (f) Nachtlandehilfen:

Begrenzungs- und Hindernisbeleuchtung. „Leuchtpfad“. Gekürzte Form des optischen Lorenz („Systems“).

##### (g) Unterbringung:

Die hauptsächlichen Verwaltungsgebäude liegen jenseits der Nordwestecke des Rollfeldes. Zahlreiche Unterkunftshütten in einem Wald jenseits des Nordrandes. Kleine Gruppen von Baracken jenseits der Südostecke.

**Aufflockerung:** Es gibt keine vorbereiteten Aufflockerungsmöglichkeiten.

#### **Verkehrsverbindungen:**

##### (a) Straße:

Neue Straße nach BRANDIS vom Nordrand. Die alte Straße POLENZ / LEULITZ, die früher das Rollfeld kreuzte, ist jetzt verlegt worden und verläuft nun nahe am Südrand.

##### (b) Bahn:

Eine Zweigstrecke ist vom Bahnhof in BRANDIS (etwas über 3,2 km westlich) aus verlegt worden, die den Nordrand des Flugplatzes versorgt.

#### **Bemerkungen:**

Dieser Flugplatz ist vermutlich während des Jahres 1935 angelegt worden und war seit dieser Zeit fast ausschließlich mit Blindflugausbildung verbunden. Eine wichtige Blindflugschule liegt immer noch dort.

(Photo :31.03.44)

A.1.2.(2)

(D. of I.(R))

Stand : 27.04.44

#### **Ergänzende Angaben:**

Zur Geschichte des Fliegerhorstes Brandis ist 1996 bereits eine kleine Chronik erschienen<sup>3</sup>, deshalb hier nachfolgend nur eine kurze Zusammenfassung und Ergänzung.

Der Fliegerhorst Brandis – Waldpolenz gehörte mit zu den Fliegerhorsten, die schon vor der Enttarnung der Luftwaffe geplant wurden. Die Bauarbeiten begannen 1934 und zogen sich bis in das Jahr 1936 hinein. Wenn man sich den Lageplan des Flugplatzes Brandis genau ansieht<sup>4</sup>, dann stellt man fest, dass die Flugzeughallen die Bezeichnungen Halle 1, Halle 2, Halle 4 und Halle 6 tragen. Die Hallen 3 und 5 waren offensichtlich nicht gebaut worden, möglicherweise war ihr Bau erst für eine spätere Ausbaustufe des Platzes vorgesehen gewesen.

Die Anfangszeit der militärischen Nutzung des im Aufbau befindlichen Fliegerhorstes ist nur schwer nachzuvollziehen. Erhalten geblieben sind sich widersprechende Befehle, die zum Teil auch noch vor der Ausführung widerrufen worden sind. Es hat aber den Anschein, dass der Fliegerhorst zunächst für die Belegung durch ein

<sup>3</sup> Ransom, Stephen; „Zwischen Leipzig und der Mulde, Flugplatz Brandis 1935 - 1945“, a.a.O.

<sup>4</sup> Ransom, Stephen; „Zwischen Leipzig und der Mulde ...“, a.a.O.; S. 30, S. 33

Kampfgeschwader vorgesehen war, dann aber ab 01. Oktober 1935 als **Kreisflugpark des Luftkreises** genutzt werden sollte. Aber auch diese Planung ist offensichtlich nicht in die Tat umgesetzt worden. Später ist der Fliegerhorst doch teilweise durch einen Luftpark genutzt worden. Eine Liste des Generalquartiermeisters Luftwaffe<sup>5</sup> mit Datum 15. Januar 1942 weist aus, dass Brandis durch das Luftgaukommando IV für Belange des Luftparks Delitzsch genutzt wird.

Noch während die letzten Gebäude fertig gestellt wurden, bezogen die ersten Flugschüler einige Gebäude der weit auseinandergezogenen Anlage. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1935 wurde der „**Fliegerlehrgang 1**“ aufgestellt, der alsbald mit der Blindflugausbildung begann. Zum 1. Oktober 1936 sollte dann im Rahmen des 3. Aufstellungsabschnittes der neuen Luftwaffe das zum Kampfbataillon Merseburg gehörende **Kampfgeschwader Brandis** aufgestellt werden. Auch diese Aufstellung erfolgte nicht, vielmehr wurde der Fliegerlehrgang 1 bis zum 15. Dezember 1936 zur Blindflugschule ausgebaut. Am 16. Dezember 1936 wurde die Aufstellung mit der Umbenennung in **Blindflugschule Brandis**<sup>6</sup> offiziell vollzogen. Im Laufe des Jahres 1937 wurde in Brandis unter der Tarnbezeichnung „**Fliegerlehrgang 2**“ ein Navigationslehrgang durchgeführt. Dieser verlegte am 1. Oktober 1937 nach Anklam und bildete den Grundstock der späteren Navigationsschule Anklam, die im Mai 1940 an ihren endgültigen Standort Strausberg verlegte. Am 1. Januar 1940 wurde die Schule in **Blindflugschule Brandis-Waldpolenz** umbenannt. Dieser Name blieb aber nur für kurze Zeit bestehen, denn bereits am 16. Januar 1940 erfolgte die nächste Umbenennung. Die Schule führte nun bis zum 14. Oktober 1943 die Bezeichnung **Blindflugschule 1**. Ab 15. Oktober 1943 lautete die Bezeichnung dann **Flugzeugführerschule B 31**. Die Flugausbildung wurde im Juli 1944 eingestellt, bis zum Januar 1945 verblieb noch ein Abwicklungskommando auf dem Fliegerhorst.

Neben der Blindflugschule waren auch Einsatzeinheiten der Luftwaffe in Brandis stationiert. Von Juli bis zum November 1939 wurde die **Wettererkundungsstaffel 1** (WeKuSta 1) in Brandis aufgestellt, die ab September auch bereits ihre Einsätze über Polen flog. Am 26. August 1939 verlegten der **Stab/Jagdgeschwader 3**<sup>7</sup> von Bernburg und die **I./Jagdgeschwader 3**<sup>8</sup> von Zerbst nach Brandis. Auftrag der Jagdeinheiten war der Schutz der Industrieanlagen im mitteldeutschen Industriedreieck Halle – Leipzig – Zeitz. Aber bereits am 3. September 1939 verlegte die I./Jagdgeschwader 3 nach Schafstädt westlich Merseburg. Der Stab/Jagdgeschwader 3 wurde am 1. Oktober 1939 nach Münster-Handorf verlegt.

Am 1. November 1939 wurde in Brandis die **Ergänzungsaufklärungsstaffel (F)/Ob.d.L.** aufgestellt, die Ausbildungsstaffel für die Frontausbildung der Fernaufklärungsverbände. Ein weiteres Ausbildungskommando der Aufklärer kam von August bis Oktober 1943 mit dem **Me 410 Umschulungskommando bei der Ergänzungsfernaufklärungsgruppe** nach Brandis.

Ab dem 10. Juli 1943 wurde in Brandis und Erfurt-Bindersleben die **IV./Nachtjagdgeschwader 5** neu aufgestellt und ausgebildet. Die Gruppe wurde bis zum Mai 1944 insbesondere zum Schutz des mitteldeutschen Raumes gegen Angriffe des Bomber Command der Royal Air Force eingesetzt.

Ab November 1943 sollte die **I./Kampfgeschwader 1 „Hindenburg“** in Brandis auf das Flugzeugmuster Heinkel He 177 umgerüstet werden. Die Zuführung der neuen Flugzeuge erfolgte nur sehr schleppend und war von erheblichen Verlusten an Flugzeugen und Besatzungen gekennzeichnet<sup>9</sup>. Im Juli 1944 verlegte die Gruppe über Sagan/Küpper in Schlesien, wo sie neue Flugzeuge erhielt, auf Einsatzplätze in Ostpreußen.

Am 15. Januar 1944 wurde die **9./Nachtjagdgeschwader 5** von Königsberg/Neumark nach Brandis verlegt und flog bis zum 9. März 1944 ihre Einsätze in der Nachtjagd.

Von Anfang bis Ende Juli 1944 lag außerdem die **Ergänzungsaufklärungsstaffel Zerstörergeschwader 26** in Brandis.

Besonders bekannt geworden ist Brandis in der Luftkriegsgeschichte aber doch durch die Stationierung eines Geschwaders, das mit dem ersten mehr oder weniger einsatzbereiten Raketenjagdflugzeug ausgestattet war. Am 21. Juli 1944 wurde zunächst die **Ergänzungsaufklärungsstaffel/Jagdgeschwader 400** in Brandis aus dem in Brieg stationierten Ausbildungskommando des Erprobungskommandos 16 aufgestellt. Im September 1944 verlegte die Staffel auf den Flugplatz Udetfeld in Oberschlesien. Am 26. September 1944 wurde die **1./Jagdgeschwader 400** von Wittmundhaven nach Brandis verlegt. Auftrag war der Schutz insbesondere der Hydrierwerke im mitteldeutschen Raum. Ende Juli 1944 wurde in Brandis auch die **3./Jagdgeschwader 400** aufgestellt. Sie bildete den Grundstock für die II./Jagdgeschwader 400 und verlegte im September 1944 mit der im September 1944 ebenfalls in Brandis aufgestellten **4./Jagdgeschwader 400** zur weiteren Ausbildung nach Stargard-Klützw. Ende August 1944 wurde in Brandis der **Stab I./Jagdgeschwader 400** aufgestellt. Am 5. September 1944

<sup>5</sup> Bundesarchiv – Militärarchiv; RL 3 / 956 Blatt 458

<sup>6</sup> Carlsen, Sven; Meyer, Michael: „Die Flugzeugführer-Ausbildung ... Band 1“; a.a.O.; S. 414

<sup>7</sup> Prien, Jochen; Stemmer, Gerhard: „... Stab und I./Jagdgeschwader 3“; a.a.O.; S. 2

<sup>8</sup> Prien, Jochen; Stemmer, Gerhard: „... Stab und I./Jagdgeschwader 3“; a.a.O.; S.31 u. 34

<sup>9</sup> Ransom, Stephen; „Zwischen Leipzig und der Mulde ...“, a.a.O.; S. 42 – 46

musste die zweite Einsatzstaffel, die **2./Jagdgeschwader 400**, den bisherigen Einsatzplatz Venlo an der deutsch-niederländischen Grenze räumen<sup>10</sup>. Die Räumung erfolgte in der Nacht auf der Straße. Die Flugzeuge wurden mit abmontierten Tragflächen auf ihren Fahrwerken nach Wesel gerollt und dann per Bahn nach Brandis transportiert. Am 10. September 1944 erreichte die Staffel Brandis. Damit war die **I./Jagdgeschwader 400** nun vollzählig auf dem Fliegerhorst Brandis vereint. Die Einsätze von Brandis aus sind in verschiedenen Büchern eingehend beschrieben worden<sup>11, 12, 13, 14, 15</sup>, deshalb will ich im Rahmen dieses Buches hier nicht weiter darauf eingehen. Ende November 1944 wurde in Brandis auch der **Geschwaderstab Jagdgeschwader 400** neu aufgestellt. Anfang Dezember 1944 verlegte dann die **II./Jagdgeschwader 400** wieder von Stargard-Klützow nach Brandis. Anfang April 1945 räumte die II. Gruppe den Fliegerhorst Brandis und erreichte über den Fliegerhorst Salzwedel den norddeutschen Raum. Die letzten Einsätze der **I./Jagdgeschwader 400** wurden am 10. April 1945 geflogen. Danach lösten sich Geschwaderstab und die I. Gruppe mehr oder weniger auf; dem Personal wurde befohlen, sich dem deutschen Heer anzuschließen<sup>16</sup>.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

**Brandis LB 02 : Auf der Ausschnittvergrößerung des vorherigen Luftbildes sind auf dem hellen Beton des östlichen Startbahnkopfes die dort aufgestellten startbereiten Messerschmitt Me 163-B gut zu erkennen.**

Auch die Heinkel He 177 des Kampfgeschwaders 1 kamen wieder nach Brandis zurück. Anfang August 1944 wurden der **Stab/Kampfgeschwader 1** und **II./Kampfgeschwader 1** aus Ostpreußen nach Brandis verlegt. Die He 177 wurden abgegeben, teilweise eingemottet, Geschwaderstab und Gruppe wurden aufgelöst, die Piloten kamen zu Jagdverbänden, das technische Personal und die restlichen Angehörigen der Flugzeugbesatzungen wurden zum Teil auf andere Verbände aufgeteilt oder in Heereseinheiten eingegliedert. Im März 1945 soll auch die **II./Lehrgeschwader 1** mit Junkers Ju 88 S-1 und S-3 im Rahmen des Gefechtsverbandes Helbig<sup>17</sup> in Brandis stationiert gewesen sein.

Nach den schweren Luftangriffen der 8. U.S.A.A.F. vom 10. April 1945 auf die „Strahlerplätze“ im Raum um Berlin war Brandis einer der Plätze, auf dem die in der Luft befindlichen Messerschmitt Me-262 landeten. Auch Bodenteile der **I./Jagdgeschwader 7** und der **III./Jagdgeschwader 7** kamen hierher um dann weiter nach Prag-Rusin und Saaz zu verlegen.

<sup>10</sup> Staffelkapitän Otto A. Böhner in einem Brief vom 11.06.1984 an den Verfasser

<sup>11</sup> Ransom, Stephen; „Zwischen Leipzig und der Mulde ...“, a.a.O.; S. 48 - 60

<sup>12</sup> Dressel, Joachim; Griehl Manfred; „Die deutschen Raketenflugzeuge 1935 - 1945“; a.a.O.; S. 126 - 186

<sup>13</sup> Ethell, Jeffrey; Price, Alfred; „Deutsche Düsenflugzeuge im Kampfeinsatz 1944/45; a.a.O.; S. 122 - 165

<sup>14</sup> Ethell, Jeffrey; „Messerschmitt Komet“; a.a.O.

<sup>15</sup> Ziegler, Mano; „Raketenjäger Me 163“; a.a.O.

<sup>16</sup> Ransom, Stephen; „Zwischen Leipzig und der Mulde ...“, a.a.O.; S. 61

<sup>17</sup> Ransom, Stephen; „Zwischen Leipzig und der Mulde ...“, a.a.O.; S. 56

# Flugplätze der Luftwaffe 1934-45 und was davon übrigblieb

## Band 2 Sachsen

---

### Details zum Buch

<b>Autor:</b>	Jürgen Zapf
<b>Taschenbuch:</b>	199 Seiten
<b>Verlag:</b>	VDM Verlag
<b>Sprache:</b>	Deutsch
<b>ISBN-13:</b>	978-3925480621

### Bezugsquellen

<b>VDM Verlag:</b>	<a href="#">Klick</a>
<b>amazon.de:</b>	<a href="#">Klick</a>

Diese Zusammenfassung wurde mit Wissen und Billigung des VDM Verlags gestaltet und veröffentlicht. Übernahmen jeder Art, Übersetzung, sowie Veränderung und Verbreitung bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Autors. Bitte verwenden Sie für eine Verbreitung, soweit möglich, eine Referenz auf die Internetpräsenz des Autors (<http://www.flugplaetze-der-luftwaffe.de>) oder des Verlags (<http://www.vdmedien.com/>).

Copyright © Jürgen Zapf