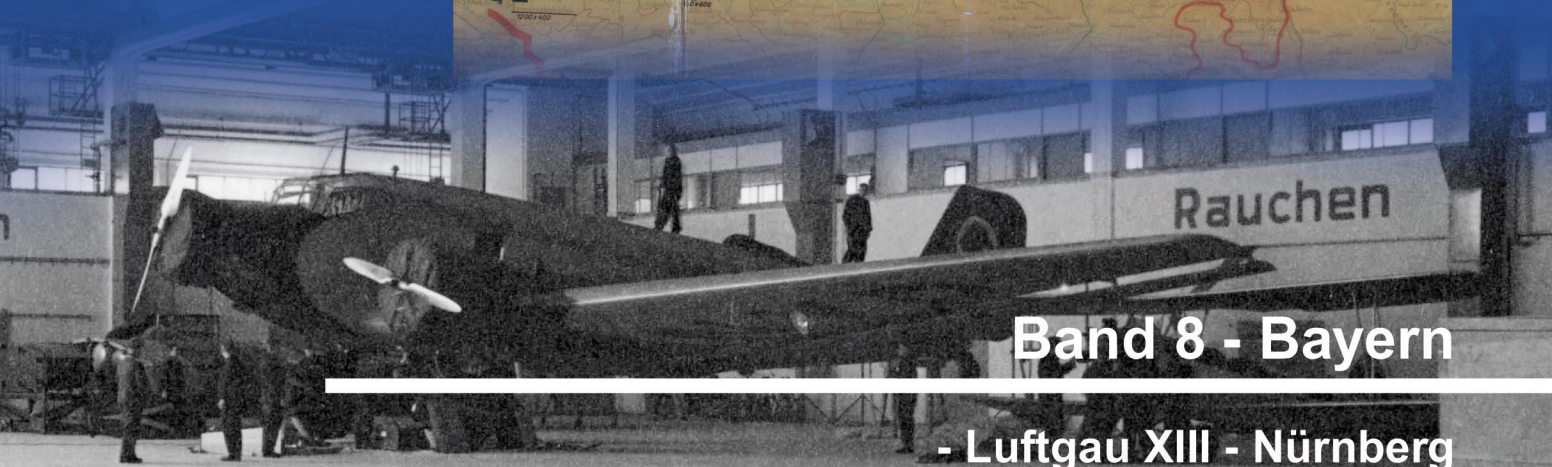


Flugplätze der Luftwaffe

1934 - 1945 - und was davon übrig blieb

Jürgen Zapf



Band 8 - Bayern

- Luftgau XIII - Nürnberg

I. Inhaltsverzeichnis

Impressum	2	32. Landshut	268
II. Vorwort	7	33. Mittich	270
III. Einführung	11	34. Moos	271
IV. Bauten der Luftwaffe	14	35. Nürnberg	273
V. „Airfield Schedule“	16	36. Öberau	282
VI. Flugplatzbeschreibungen	19	37. Obertraubling	284
1. Adlholz	19	38. Paulushofen	311
2. Amberg	23	39. Pfeffertshofen	312
3. Ansbach-Katterbach	31	40. Pinzberg	314
4. Bad Kissingen	42	41. Plattling	316
5. Bamberg	44	42. Pocking	323
6. Bayreuth-Bindlach	56	43. Puchhof	337
7. Bayreuth-Laineck	64	44. Regensburg-Prüfening	340
8. Bechhofen	67	45. Roth-Kiliansdorf	349
9. Buchschwabach	70	46. Rötze	361
10. Burglengenfeld	73	47. Schwandorf	362
11. Cham	74	48. Schweinfurt	365
12. Coburg	81	49. Schweinheim	373
13. Ergolding	84	50. Seligenstadt	375
14. Erlangen	87	51. Straubing	377
15. Esselbach	89	52. Unterschlaubach	401
16. Fürth-Atzenhof	91	53. Vilseck	414
17. Fürth-Industrieafen	122	54. Weiden	422
18. Ganacker	129	55. Weitingen	427
19. Gelchsheim	135	56. Wetzhausen	429
20. Gerolzhofen	140	57. Wiesentheid	431
21. Giebelstadt	153	58. Windischenlaibach	433
22. Grafenwöhr	184	59. Würzburg	437
23. Gremsdorf	186	VII. Weitere Anlagen der Fliegerbodenorganisation .	
24. Großostheim	187	460
25. Herzogenaurach	193	a. Oberdachstetten Luft-Haupt-Munitionsanstalt 1/XIII	
26. Hettstadt	208	461
27. Hof an der Saale	211	b. Schierling Luft-Munitionsanstalt 2/VII	465
28. Illesheim	213	Abkürzungen	473
29. Kirchham	222	Ausgewählte Bibliografie	474
30. Kitzingen	227		
31. Kößnach	266		

2. Amberg

BLATT NR. 4

DEUTSCHLAND

AMBERG

LANDEPLATZ

Koordinaten:

49° 23' 50" N

Höhe: 400 m

11° 58' 50" E

Bezugskarten:

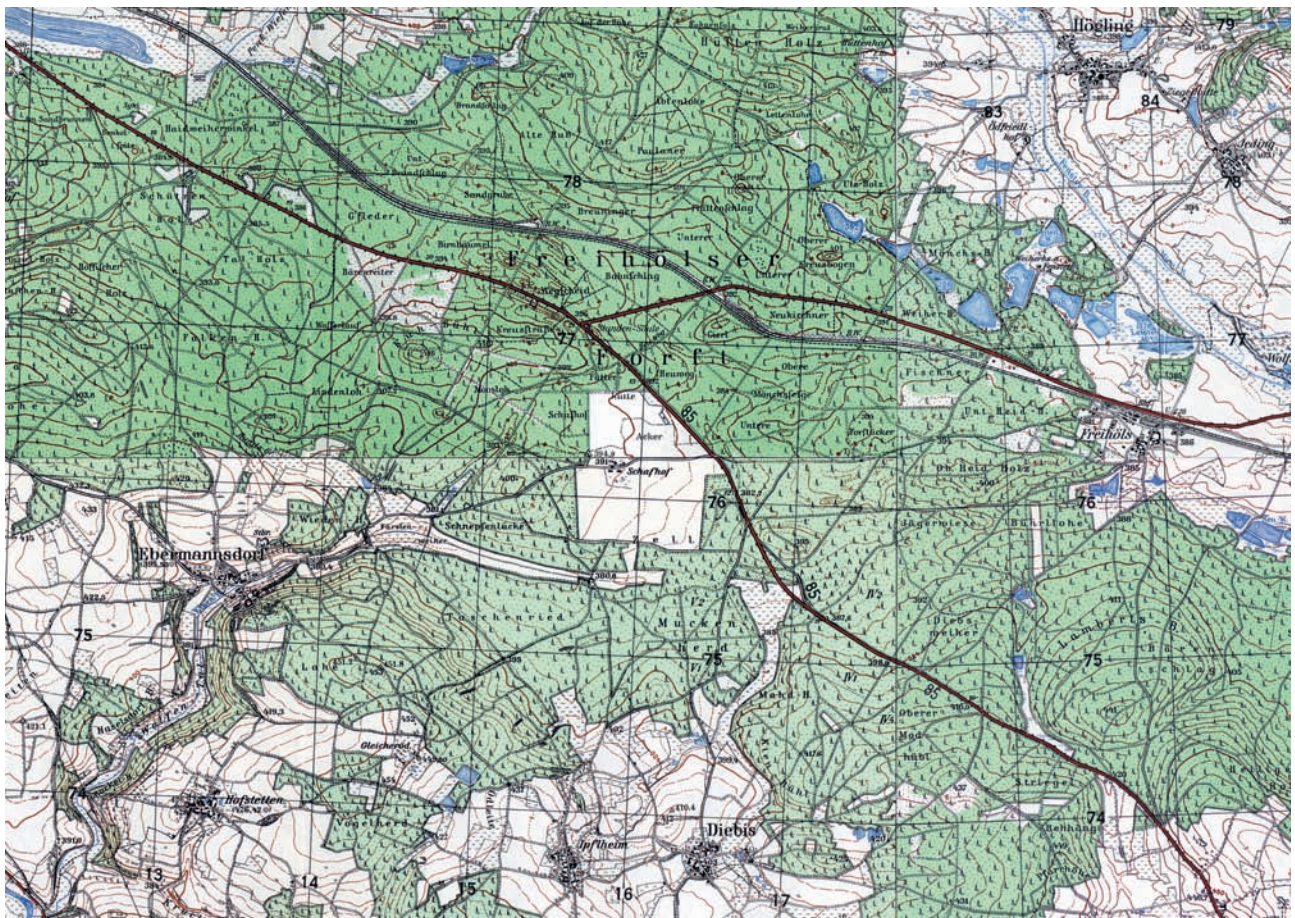
G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 134

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

64 km ost-südostwärts von NÜRNBERG; 12 km nordwestlich von SCHWANDORF; 10 km südostwärts von AMBERG; unmittelbar südlich des Gutes SCHAHFHOF im FREIHÖLSER FORST. Die in Nordwest/Südost-Richtung verlaufende Straße AMBERG/SCHWANDORF berührt die Nordostecke des Landeplatzes und könnte einen Bezugspunkt ergeben.

Hindernisse:

Der FREIHÖLSER FORST umgibt die Grenzen des Landeplatzes, außer nach Norden hin, wo die Bäume auf ungefähr 500 m zurückgeschnitten wurden.



016 Amberg-Schafhof: Deutlich im Ausschnitt des Messtischblattes zu erkennen, dass der Einsatzhafen praktisch mitten in den Wald hineingeschlagen wurde und somit auch über relativ schlechte Anflugbedingungen verfügte.

Ausmaße:

460 m Nord/Süd; 960 m Ost/West. Längste Startstrecke 1100 m Westnordwest/Ostsüdost. Der Platz kann möglicherweise noch Norden hin um den Bereich, wo die Bäume zurückgeschnitten wurden, vergrößert werden, um so eine Nord/Süd-Startstrecke von 915 m zu erhalten.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 900 x 950 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.100 x 550 m und eine Rollfeldgröße von 950 x 200 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras

Startbahnen: keine (09.05.44)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl: Es könnte eine Zapfstelle in der Südwestecke geben.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

3 mittelgroße Flugzeughallen entlang des Südrandes, mit asphaltierten Vorfeldern. Werkstätten zwischen den Flugzeughallen.

(g) Unterbringung:

Kleiner Unterkunftsbereich außerhalb des Südrandes. Das Gut SCHAFFHOF wird vermutlich ebenfalls genutzt.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

017 Amberg-Schafhof: Dieses am 22. März 1945 aufgenommene Übersichtsluftbild zeigt deutlich die Lage des Einsatzhafens mitten im FREIHÖLSER FORST. Rechts an der Bildrandmitte der kleine Ort Freihöls an der Bahnstrecke Amberg – Schwandorf. An der Nebenstraße vom Platz direkt nach Freihöls sind mehrere Splitterschutzboxen zu erkennen, ebenso an der Reichsstraße 85 nach Osten hin und an der alten Nebenstraße nach Ebermannsdorf am westlichen Bildrand.

Auflockerung:

In den Wald außerhalb der Südwest- und der Nordwestecke sind Lichtungen geschlagen worden. Ein kurzer Rollweg verbindet den Auflockerungsbereich Nordwest mit dem Rollfeld. Es gibt im nordwestlichen Bereich 2 kleine Schutzbauten vom Typ „holländische Scheune“.

Im Freien außerhalb des Nordostrandes sind abgestellte Flugzeuge gesehen worden.

	kleine holländische Scheunen	Waldlichtungen
Südost:	-	10+
Nordwest:	2	5+
Gesamt:	2	15+ = 17+

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße:

Die Hauptstraße AMBERG/SCHWANDORF läuft an der Nordostecke des Landeplatzes vorbei.

(b) Bahn:

Eisenbahnstrecke AMBERG/SCHWANDORF 1,6 km nördlich. Bahnhof in FREIHÖLS; 3,2 km ostnordostwärts.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

017a Amberg-Schafhof: In der Ausschnittvergrößerung sind doch einige Details zu erkennen: Am südlichen Platzrand in der Westecke von Osten her eine 33 m breite Bogenbinderhalle, dann nach Süden in den Wald hinein insgesamt sechs größere Baracken. Am Platzrand schließen sich dann eine kleinere Baracke und zwei größere nach Westen hin an. Unmittelbar in der Ecke noch einmal zwei rund 33 m breite Bogenbinderhallen. Etwa 150 m von der westlichen Halle entfernt steht eine weitere Baracke im Wald und in der nordwestlichen Ecke sind sechs netzüberzogene Abstellboxen zu erkennen.

Bemerkungen:

Möglicherweise 1938 angelegt, wurde AMBERG im Mai 1940 als „Einsatzhafen“ (operational landing ground) klassifiziert. Es ist wenig über seine darauffolgende Geschichte bekannt, aber Fw 190 sind kürzlich hier gesehen worden.

(Foto: 25.05.44)

A.I.2.(2)

(D. of I.(R))

überarbeiteter Stand: 07.07.1944

Ergänzende Angaben:

Zur Geschichte des Einsatzhafens II. Ordnung ist 2008 ein Aufsatz von Klaus Schriml⁹ erschienen. Dessen Inhalt wird nachfolgend gekürzt und teilweise aber auch ergänzt wiedergegeben.

Der Bau des Einsatzhafens begann am 01. März 1937 und zog sich fast zwei Jahre hin. Nach der Rodung des Rollfeldes aus dem Freihöls Forst wurden drei Flugzeughallen mit gepflasterten Böden und Vorfeldern, 6 Unterkunftsbaracken, 1 Sanitätsbaracke, 1 Küchenbaracke, 1 Luftnachrichtenbaracke und 1 Latrine errichtet. Zum Abstellen von Kesselwagen der Reichsbahn wurde ein kurzes Gleisstück angelegt, auf dem die mit Straßenrollern vom Typ „Culemeyer“ von den Bahnhöfen Freihöls oder Amberg antransportierten Wagen mit Flugbetriebskraftstoff ihren Platz fanden.

⁹ „DER EISENGAU“ Band 31 Seite 50 - 65

Erstmals mit fliegenden Einheiten belegt wurde der Einsatzhafen vom 26. September bis 02. Oktober 1938 durch die **1.(F)/24** aus Kassel-Rothwesten im Rahmen einer „Verlegeübung“, die aber eher mit dem „Fall Grün“, der Besetzung des Sudetenlandes im Zusammenhang stand.

Im Rahmen der Mobilmachung wurde ab 26. August 1939 die **Fliegerhorstkommandantur (E) Amberg-Schafhof** aufgestellt. Als taktisches Zeichen diente der Kommandantur ein geflügelter Hund, daher ist sie auch als „Himmelhund“ bekanntgeworden. Über den weiteren Weg und das Schicksal dieser Einheit erschien 1979 ein Bericht¹⁰, der nachfolgend gekürzt und um einige Einzelheiten¹¹ ergänzt wiedergegeben wird:



018 Amberg-Schafhof: Gegenüber der alten Einfahrt zum Gewerbegebiet Schafhof von der Straße Ebermannsdorf – B 85 standen 2006 noch die Fundamente für die Bogenbinder einer Flugzeughalle.

„In einem Bericht der Führungsabteilung des Luftflottenkommandos 4 vom 29.1.1945 heißt es: ‚Das deutsche Platzkommando von Rosiorii de Vede ist gegenüber den zahlenmäßig überlegenen rumänischen Kräften dem Verlangen, die Waffen abzugeben, nachgegeben und wird seit seinem Abmarsch in südlicher Richtung zur Donau vermißt. Welche Tragik liegt in diesen wenigen Worten über das Schicksal von über 200 deutschen Soldaten! Es war das Ende für die zuletzt im rumänischen Raum eingesetzte Fliegerhorstkommandantur Amberg-Schafhof, die am 26. August 1939 in Freihöls, Standortbereich Amberg, aufgestellt worden war, und genau 5 Jahre später, am 26. August 1944 zerschlagen wurde.“

Zum Personal der Fliegerhorstkommandantur gehörten Soldaten aus der ganzen Oberpfalz mit einem großen Anteil von Männern aus Amberg und der Umgebung. Aufgestellt wurde die Kommandantur unter der Bezeichnung **Fliegerhorstkommandantur z.b.V. E 2./XIII**. Schon bald nach der Aufstellung wurde die Kommandantur am 29. September 1939 zur Sicherstellung des Flugbetriebs auf den Flugplatz Warschau-Okecie verlegt. Im März 1940 kam die Kommandantur wieder zurück in den Luftgau XIII, diesmal auf den ursprünglichen Flughafen und jetzigen Einsatzhafen Nürnberg, wo sie neben der personellen und materiellen Auffüllung auch noch in Fliegerhorstkommandantur E 34/XIII umbenannt wurde. Es folgten Verlegungen auf den Fliegerhorst Lachen-Speyerdorf in der Pfalz und danach auf die Feldflugplätze Alençon¹² und Marcilly-la-Campagne¹³ in

¹⁰ Amberger Stadtnachrichten vom 25.08.1979

¹¹ Dittrich, Karl; „Der große Verrat – Von Budapest bis Wien 1944/45“; a.a.O.

¹² 48° 50' 30" N 01° 13' 35" E

6. Bayreuth-Bindlach

BLATT NR. 8

DEUTSCHLAND

BAYREUTH/BINDLACH

FLUGPLATZ

Koordinaten:

49° 59' 25" N

Höhe: 492 m

11° 38' 25" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 124

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

6,4 km nordostwärts von BAYREUTH; 1,2 km Ost zu Nord von BINDLACH; 2,0 km ostwärts der Autobahn BERLIN/MÜNCHEN.

Hindernisse:

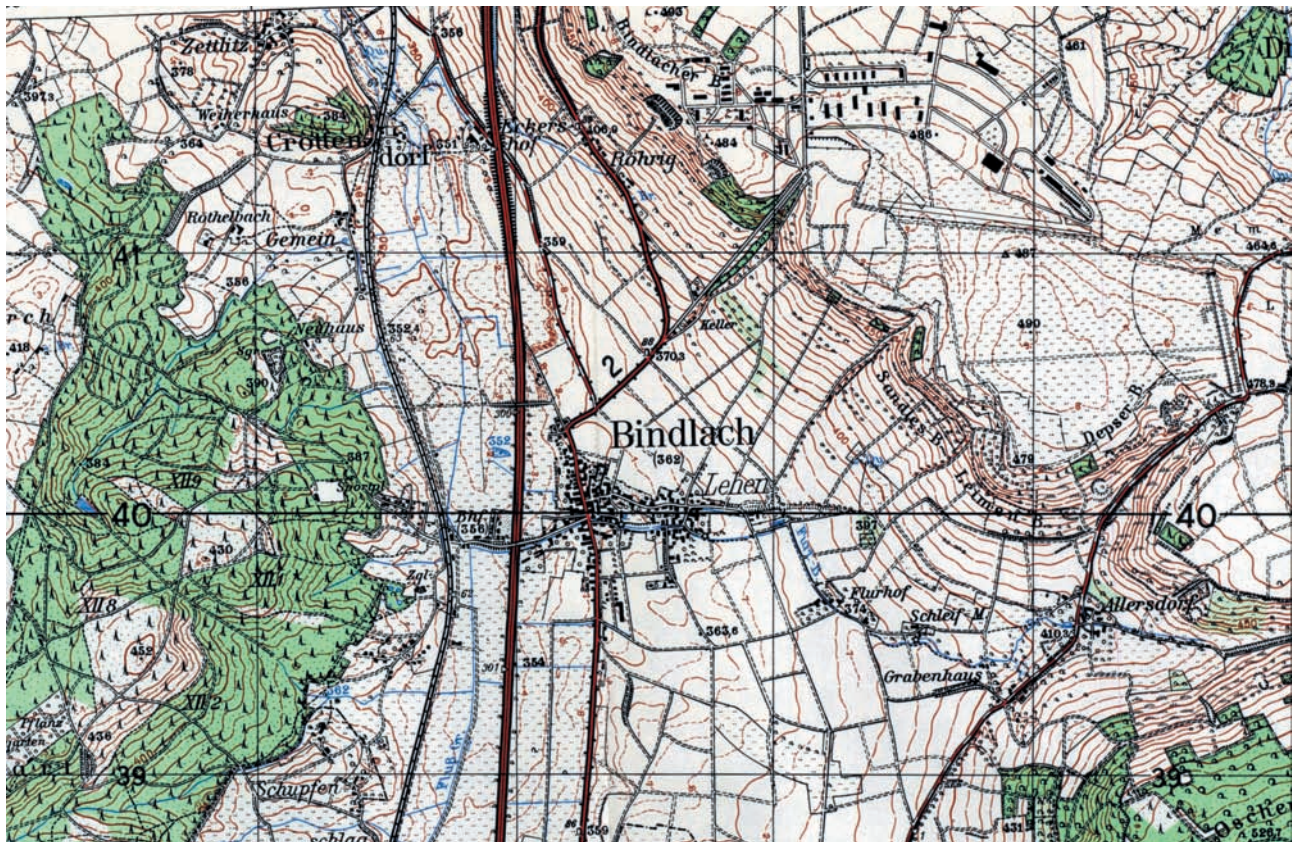
Norden und Nordwesten: Flugzeughallen und Unterkünfte.

Osten: Berge des FICHTEL-Gebirges, die sich innerhalb von 8 km über eine Höhe von 850 m erheben.

Ausmaße:

1.005 m Nord/Süd; 1.145 m Ost/West.

Längste Startstrecke 1.695 m Nordwest/Südost. Ungefähr dreieckige Form.



055 Bayreuth-Bindlach: Am oberen Bildrand rechts sind im Messtischblatt von 1953 die noch vorhandenen Gebäude des Fliegerhorstes zu erkennen.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.050 x 450 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.000 x 900 m und eine Rollfeldgröße von 1.250 x 300 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras

Startbahnen: keine (23.03.1944)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl: Es wird vermutet, dass die Zapfstellen am Nordrand vor den Flugzeughallen sind.

(c) Telefon, Funk usw.: Flugfunkstelle 1,6 km Nordwest. Peilerhütte jenseits des Ostrand.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

2 sehr große Flugzeughallen, 1 große Werfthalle und 3 große Flugzeughallen am Nordrand. Werkstätten hinter der Werft. Kfz-Bereich hinter den Hallen jenseits des Nordrandes und am äußersten westlichen Ende des nordwestlichen Unterkunftsgebietes.

(f) Nachtlandeuhlfen: Begrenzungsleuchten



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

056 Bayreuth-Bindlach: Die nicht eingenordete Luftaufnahme vom 09. April 1945 zeigt den Bereich des Fliegerhorstes leider nicht vollständig. Es fehlt das Barackenlager westlich der Flugzeughallen. Oben in der Bildmitte die Häuser des Dorfes Deps. Bildmitte rechts das Peilerhaus.

(g) Unterbringung:

Großer Unterkunftsbereich nördlich und westlich der Flugzeughallen, in zwei Teile geteilt. Der Teil nördlich der Flugzeughallen beherbergt vermutlich alle Offiziere, der im Nordwesten die Unteroffiziere und andere Dienstgrade.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

057 Bayreuth-Bindlach: Der Ausschnitt des vorangehenden Luftbildes zeigt noch einmal deutlich die fünf Flugzeughallen und ganz im Osten die Werfthalle des Fliegerhorstes und dahinter die gemauerten Gebäude, von denen einige auch heute noch stehen.

Auflockerung:

Keine vorbereitet, aber Flugzeuge werden vor den Flugzeughallen und außerhalb des Westrandes abgestellt.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße: Verbindung über Nebenstraßen mit der Hauptstraße BERLIN/MÜNCHEN 2 km westlich.

(b) Bahn:

Der Bahnhof BINDLACH liegt 2 km westsüdwestlich des Flugplatzes an der Strecke nach BAYREUTH, wo ein Knotenpunkt ist.

Bemerkungen:

Die Bauarbeiten an diesem Flugplatz scheinen 1939 beendet worden zu sein. Er ist während des Krieges durch Transport- und Segelflugzeuge genutzt worden. Es gab keine Nachweise über die Nutzung durch Einsatzflugzeuge bis zum Frühjahr 1944, als ein- und zweimotorige Jagdflugzeuge möglicherweise den Platz nutzten.

(Foto: 23.04.44)

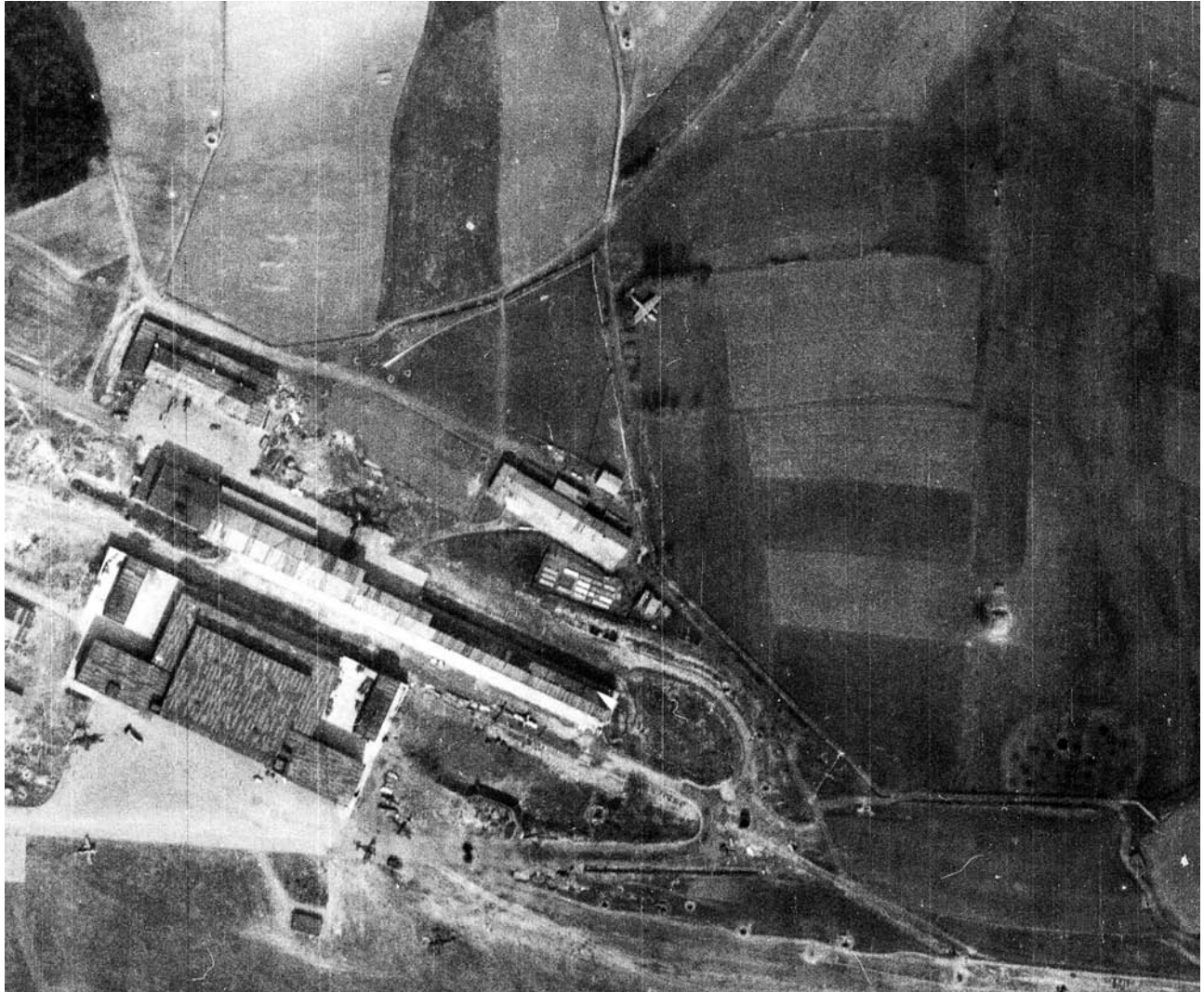
A.I.2.(2)

(D. of I.(R))

überarbeiteter Stand: 30.05.44

Ergänzende Angaben:

Die Geschichte der beiden Flugplätze von Bayreuth (Bindlach oder Bindlacher Berg und Laineck) lässt sich in den Jahren 1936 bis 1945 stellenweise nur schwer trennen, da viele ortsunkundige Luftwaffenangehörige in ihren Unterlagen nur Bayreuth oder nur Bindlach notiert haben. Diese Undeutlichkeiten ziehen sich bis in aktuelle Geschichtsschreibungen durch.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

058 Bayreuth-Bindlach: Dieser Ausschnitt zeigt das Gelände rund um die Werfthalle ganz im Osten des Gebäudebereiches. Vor und neben der Werft mehrere einmotorige Flugzeuge. Interessant ist das Flugzeug, das in der Bildmitte neben der Wegegabel abgestellt wurde. Es könnte sich um eine Arado Ar 234 B der 1.(F)/33 handeln, mit der Unteroffizier Heusler wegen technischer Probleme auf dem Platz gelandet war. Per Funk erhielt er am 13. April 1945 den Befehl, das Flugzeug an die Fliegerhorstkommandantur zu übergeben, wenn ein Abtransport per Bahn oder Straße nicht möglich sei.

Offensichtlich begannen die Verhandlungen zum Erwerb der auf dem Bindlacher Berg gelegenen Grundstücke, die für den Neubau eines modernen Fliegerhorstes benötigt wurden, im Jahr 1936 und die Arbeiten zur Errichtung der vorgeschriebenen Gebäude und technischen Einrichtungen sowie zur Vorbereitung des Rollfeldes im Jahr 1937. Die Arbeiten wurden bis zum Sommer 1939 weitgehend abgeschlossen. Allerdings wurde nur ein Teil der Gebäude in fester Bauweise ausgeführt. Neben der Fliegerhorstkommandantur am „Depser Rain“ (heute „ehemaliges US-Headquarters“) und den beschriebenen sechs Flugzeughallen wurden nur noch entlang der genannten Straße und in dem Bereich ostwärts davon feste Unterkunftsbauten, ein Offizierkasino, ein Krankenrevier und ein Wirtschaftsgebäude errichtet. Westlich des „Depser Rain“ wurde ein weiträumiges Barackenlager errichtet.

9. Buchschwabach

BLATT NR. 11 A

DEUTSCHLAND

BUCHSCHWABACH

LANDEPLATZ

Koordinaten:

49° 22' 10" N

Höhe: 40m

10° 51' 40" E

Bezugskarten:

G.S.G.S.4416 Central Europe 1:100 000 Blatt U5

G.S.G.S.4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 133

G.S.G.S.4346 Germany 1 : 250 000 Blatt M50

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

17,6 km südwestlich von NÜRNBERG; 2,0 km westnordwestlich von BUCHSCHWABACH. Die Straße HEILSBRONN/BUCHSCHWABACH verläuft 0,8 km südlich und die Bahnstrecke ANSBACH/NÜRNBERG verläuft 1,2 km westlich des Landeplatzes.

Hindernisse:

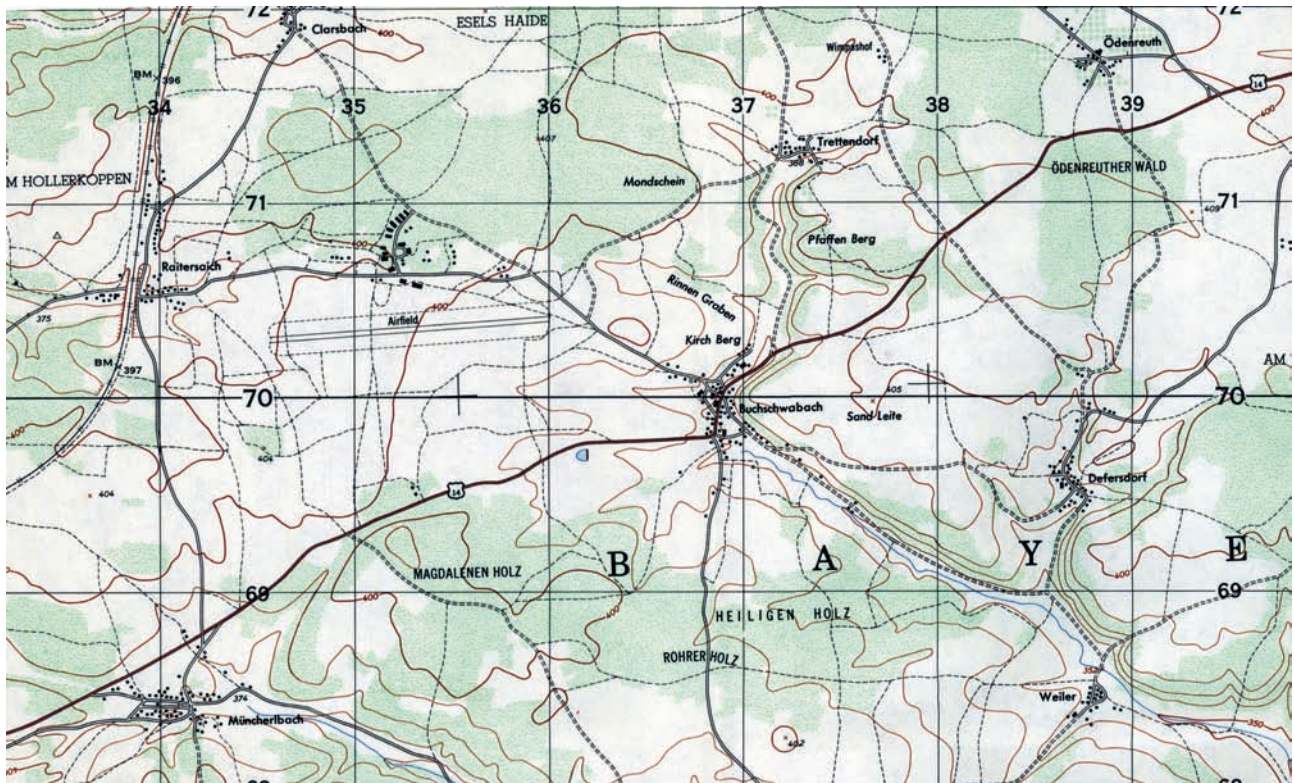
Norden: ausgedehnte Wälder jenseits des Platzrandes.

Süden: kleines Dickicht an der Ecke des Rollfeldes und dahinter ausgedehnte Wälder.

Ausmaße:

1050 m Nord/Süd. 1050 m West/Ost. Längste Startstrecke von 1190 m Nordwest/Südost. Unregelmäßige Form.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 900 x 1.000 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.100 x 1.000 m und eine Rollfeldgröße von 1.000 x 300 m eingetragen.)



068 Buchschwabach: Dieses Messtischblatt zeigt den Flugplatz Buchschwabach im Ausbauzustand Mai 1945 mit der durch US-Pioniere befestigten Start- und Landebahn.

Oberfläche: Gras

Startbahnen: keine (18.07.44)

Anlagen:

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Nordrand: 2 mittelgroße Flugzeughallen. Einige wenige werkstattartige Gebäude in der Nähe der Flugzeughallen.

(g) Unterbringung:

Einige Unterkerungsgebäude sind in den Wäldern im Norden der Flugzeughallen verborgen.

Auflockerung:

Das kleine Dickicht an der Südecke des Rollfeldes wird zur Auflockerung genutzt.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

069 Buchschwabach: Diese Luftaufnahme vom 15. März 1945 zeigt den gesamten Bereich des Einsatzhafens mit dem Unterkunftsbereich und den Flugzeughallen im Norden, dem Rollfeld in der Mitte und dem Abstellbereich im Süden an der heutigen Bundesstraße 14.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße:

Gute Straßen vom Nord- und vom Südeinde des Landeplatzes nach BUCHSCHWABACH und weiter nach NÜRNBERG.

(b) Bahn: Die Bahnstrecke ANSBACH/NÜRNBERG verläuft 1,2 km vom westlichen Rand.

Bemerkungen:

Dieser Landeplatz ist erst kürzlich entdeckt worden, er wird durch Jagdflugzeuge genutzt.

(Foto: 18.07.44)

A.I.2.(2)

(D. of I.(R))

Stand: 26.08.44

Ergänzende Angaben:

Die kurze Geschichte dieses Einsatzhafens ist bislang nur sehr dürftig dokumentiert. Nachweisbar sind folgende Dokumentationen: In der Karte „Bodenorganisation im Grossdeutschen Raum“, Stand 1.4.43 ist Buchschwabach als „Einsatzhafen im Bau“ eingezeichnet. Im „Verzeichnis der baulichen Anlagen“ des Luftgaukommandos XII, Wiesbaden, Stand Juli 1943 wird Buchschwabach unter der laufenden Nummer A 81 (früher E 4 N, d.i. der Hinweis auf die frühere laufende Nummer im Luftgau XIII Nürnberg) mit der Bemerkung „im Bau, n.anfl.“ (nicht anfliegbar) aufgeführt. Diese Ausbaurbeiten scheinen jedoch im Laufe des Jahre 1943 abgeschlossen worden zu sein, denn in der Karte 1 ist der Platz als anfliegbar eingezeichnet.

Somit kann wohl davon ausgegangen werden, dass der Platz vermutlich erst ab Spätsommer 1943 anfliegbar war und ab dieser Zeit durch Staffeln des in Fürth-Atzenhof stationierten **Jagdgeschwaders 104**, einer Jagdfliegerschule, belegt worden ist. Die kurze Nutzung des Platzes ist teilweise durch die Erinnerungen des

Verkehrsverbindungen:

- (a) Straße: Nebenstraße nach CHAM, von dort weiter zur Hauptstraße PILSEN / STRAUBING.
- (b) Bahn: In CHAM Kreuzung der Hauptstrecken nach PASSAU und STRAUBING.

Bemerkungen:

Dieser Landeplatz ist vermutlich zur Zeit der Tschechenkrise 1938 von Einsatzflugzeugen belegt worden. Offiziell wurde er 1940 als Einsatzhafen klassifiziert. Kürzlich sind hier Ausbildungssegler gesehen worden. (Foto 28.5.44)

A.I.2.(2)

(D. of I.(R))

überarbeitet Stand 7.7.44



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

074 Cham: Dieser Ausschnitt vom Nordbereich des Rollfeldes zeigt im Osten die Häuser des Dorfes Michelsdorf und im Südteil acht große Baracken. Interessant auch der sehr große Sprengtrichter in der Wiese im Osten des Dorfes. In der Nordwestecke des Rollfeldes sind fünf im Bau befindliche Splitterschutzwälle für einmotorige Flugzeuge zu erkennen.

Ergänzende Angaben:

Der Einsatzhafen wurde zwischen 1936 – 1938 durch das Bauamt Nürnberg eingerichtet. Im „Verzeichnis der baulichen Anlagen“ des Luftgaukommandos XII, Wiesbaden, Stand Juli 1943 ist Cham unter der laufenden Nummer A 82 (früher E 5 N, d.i. der Hinweis auf die frühere laufende Nummer im Luftgau XIII Nürnberg) aufgeführt. Während der beiden „Sudeteneinsätze“ wurde der Platz durch die in Wertheim stationierte **III./Sturzkampfgeschwader 165** belegt.

Ab 01. April 1939 benutzte die in Straubing neu aufgestellte **Schule/Fliegerausbildungsregiment 53** den Platz als Arbeitsplatz¹¹¹. Mitte November 1939 erfolgte die Verlegung der Schule nach Gutenfeld in Ostpreußen. Nachfolgender Nutzer war die zwischenzeitlich ebenfalls weiter nach Osten, und zwar von Neubiberg nach Pilsen, verlegte **Schule/Fliegerausbildungsregiment 13**, die auch nach der am 01. Oktober 1941 erfolgten Umbenennung in **Flugzeugführerschule A/B 13** den Platz bis zur Rückverlegung der Schule nach Neubiberg am 20. März 1943 weiterhin nutzte¹¹².

Auch die im Juli 1940 in Straubing neu aufgestellte **Flugzeugführerschule A/B 121** (ab 07. Juli 1943 **Flugzeugführerdoppelschule A/B 121** und ab 15. Oktober 1943 **Flugzeugführerdoppelschule A 121**) stationierte bis zum 20. Januar 1945 Fluggruppen zur Durchführung der fliegerischen Ausbildung in Cham¹¹³. Ab 02. Januar 1945 bis in den Februar 1945 hinein lagen auch Teile der neu aufgestellten **Luftkriegsschule 10** in Cham¹¹⁴.

¹¹¹ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung... Band 1“; a.a.O.; S. 133

¹¹² Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung... Band 1“; a.a.O.; S. 128

¹¹³ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung... Band 1“; a.a.O.; S. 139

¹¹⁴ Carlsen, Sven; Meyer, Michael; „Die Flugzeugführer-Ausbildung... Band 1“; a.a.O.; S. 340

Der erste der schweren Bombenangriffe der 8th U.S.A.A.F. auf die Produktionsstätten der Messerschmitt GmbH in Regensburg am 17. August 1943 hatte schon gezeigt, dass die zentralisierte Produktion nicht genügend geschützt werden konnte. Daher wurde schon kurz darauf die Entscheidung zur Dezentralisierung getroffen. Weitere Angriffe, an denen auch 15th U.S.A.A.F. teilnahm, zeigten die Richtigkeit dieser Entscheidung. Im September 1944 kam auch ein Teil dieser dezentralisierten Fertigung und Montage nach Cham. Auf rund 5.000 m² Fläche erfolgte nun im „Waldwerk Cham“ bis fast zum Ende des Krieges die Endmontage der Messerschmitt Bf 109 G-14/AS und später der Version K-4. Die Rümpfe der Maschinen wurden aus dem „Waldwerk Bodenwöhr“ angeliefert, die Tragflächen aus Produktionsstätten in Regensburg bzw. möglicherweise auch von der Produktionsstätte „Bürg“ in der Nähe des Konzentrationslagers Flossenbürg, dessen Häftlinge dort auch in die Produktion eingespannt waren.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

075 Cham: In diesem Ausschnitt sind in der Bildmitte rechts die Gebäude des Luftwaffen- oder Reichsgutes, in denen auch die Flugleitung untergebracht war. Davor auf der Rollfeldseite südlich und nördlich der kleinen Baracke drei mit Tarnnetzen überdachte Splitterschutzboxen. In der nördlichsten ist aber das dort abgestellte Flugzeug zu erkennen, ebenso das daneben im Freien stehende. Vor der Baracke die Kennung des Jägernetztrapezes, in dem sich der Flugplatz befindet. Fünf weitere dieser mit Tarnnetzen überzogenen Boxen sind am Westrand des Rollfeldes neben dem Wäldchen zu erkennen.

Die Endmontage lief bis in den April 1945 hinein ohne Störungen durch Bombenangriffe. Die Messerschmitt AG Regensburg plante auch, die Endmontage auf das Flugzeugmuster Messerschmitt Me 262 umzustellen, dazu kam es aber nicht mehr¹¹⁵.

Am 16. April 1945 wurde aus der III./Jagdgeschwader 2 „Richthofen“, verstärkt um Piloten der I. und II. Gruppe sowie ausgewählten Männern des Bodenpersonals, der „Jagdverband Richthofen“ gebildet und auf einen der Plätze von Jüterbog verlegt. Am 18. April 1945 sollen die Reste des Geschwaders von den bisherigen Standorten in Böhmen in Cham gesammelt und die fliegenden Teile von dort über Pilsen – Berlin-Tempelhof nach Schleswig-Holstein verlegt haben¹¹⁶.

¹¹⁵ Schmoll, Peter; „Die Messerschmitt-Werke im Zweiten Weltkrieg“; a.a.O.; S. 124 - 156

¹¹⁶ Nauroth, Holger; „Jagdgeschwader 2 Richthofen“; a.a.O.; S. 245



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

076 Cham: Der Endmontagebereich der Messerschmitt GmbH. Trotz Tarnung ist das Zelt der Endmontagestrecke in der nördlichen der Lichtungen deutlich zu erkennen. In der mittleren und der südlichen Lichtung sowie an der Waldecke in der Bildmitte können insgesamt mindestens sieben Messerschmitt Bf 109 identifiziert werden. Am Nordweststrand des Waldes springt der kürzlich aufgeschüttete helle Sand der Schutzwälle des Waffenjustierstandes förmlich ins Auge, ebenso der „Kugelfang“ am Ende der Wälle. Das Zelt über der Abspannplatte dagegen ist im Schatten der Bäume kaum zu erkennen.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

077 Cham: Die drei Bogenbinderhallen ganz im Süden des Flugplatzes. Sie sind die einzigen völlig erhaltenen Relikte, die heute noch zu finden sind. Inzwischen haben sie zwar neue Dächer erhalten, auch die Frontseiten sind verändert worden, aber trotzdem ist der ursprüngliche Zweck noch deutlich erkennbar. Vor der westlichsten Halle lässt sich eine zweimotorige Maschine, aller Wahrscheinlichkeit nach eine Junkers Ju 88 erkennen, ebenso am westlichen Waldrand einige mit Tarnnetzen überspannte Abstellboxen.



Quelle: Helmut Birner

078 Cham: Die drei Flugzeughallen im neuen Kleid, von Norden her aufgenommen.



Quelle: Helmut Birner

079 Cham: Aus dieser mit Teleobjektiv gemachten Aufnahme lässt sich das Betonfundament der Hallenseiten noch besser erkennen.

16. Fürth-Atzenhof

Blatt Nr.: 34

DEUTSCHLAND

FÜRTH

FLUGPLATZ

Koordinaten:

49°30'10" N

Höhe:

10°57'30" E

ca. 320 Meter

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 133

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

Knapp über 3,2 km nordwestlich von FÜRTH; 1,2 km nordnordwestlich des Dorfes UNTERFARNBACH und 10,1 km nordwestlich von NÜRNBERG. Flusstal der REGNITZ am Ostende des Flugplatzes.



090 Fürth-Atzenhof: Auch hier handelt es sich um Ausschnitte zweier Messtischblätter der frühen Nachkriegszeit, die für den nördlich gelegenen Fliegerhorst Fürth-Atzenhof bereits die von den US-Pionieren angelegte Start- und Landebahn zeigen.

Hindernisse: Flugplatzgebäude an der Ost-, Nordost- und Südseite.

Ausmaße:

1.370 m Ost / West; 820 m Nord / Süd. Startstrecke von 1.200 m Nordost / Südwest. Ziemlich rechteckig mit einer schmalen Erweiterung an der Südwest-Ecke. Weitere Erweiterungen vermutlich nicht durchführbar.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.200 x 700 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.300 x 850 m und eine Rollfeldgröße von 1.150 x 100 m eingetragen.)



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

091 Fürth-Atzenhof: Diese Luftaufnahme vom 08. April 1945 zeigt die unbeschädigten Anlagen des Fliegerhorstes.

Oberfläche:

Gras auf leichtem Ackergrund. Der Boden senkt sich nach allen Seiten. Entwässerungsarbeiten wurden 1941 oder 1942 durchgeführt.

Startbahnen: keine (16.08.1943)

Es gibt eine lange Asphaltfläche für Wartungs- und Betankungsarbeiten am Südrand.

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Großes unterirdisches Tanklager, durch einen Eisenbahnabzweig versorgt, außerhalb des Südrandes an einem kleinen Wald. Ein weiteres Lager an der Südwest-Ecke. Unterflurtankanlagen am Südrand, im Südwesten und im Nordwesten.

(b) Wasser: Vorhanden

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

7 Flugzeughallen, den Meldungen nach mit Klimaanlage. 3 große und 2 mittelgroße am Ostrand, 1 große und 1 kleine am Südrand. Wenn man die nördlichste mit Nummer 1 bezeichnet, dann werden die mit den Nummern 5 und 6 für Reparaturen verwendet. Kfz-Garagen an der Südostecke. Kompensierscheibe am Nordrand.

(e) Munition: Munitionslager an der Südwest-Ecke. MG-Justierstand außerhalb des Nordrandes.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

092 Fürth-Atzenhof: Zur besseren Information über die Lage der auf den nachfolgenden Bildern dargestellten Gebäude wurden die Gebäudenummern der US-Army in den Luftbilddausschnitt übertragen. In diesem Ausschnitt ist der Nordbereich mit den vier Unterflurzapfstellen nördlich der betonierten Standfläche im Westen zu sehen. Ostwärts des Justierstandes befanden sich die Unterkünfte der Flugschüler und das Offizierkasino (315). Nach Süden schlossen sich die Unterkünfte der zur Fliegerhorstkommandantur gehörenden Einheiten an. Zu sehen im Bild ist auch noch die nördliche Bogenbinderhalle (261) und knapp südlich davon drei Platten der Unterflurtankanlagen. Die Buchstaben LT kennzeichnen den Löschwasser-Teich (Zisterne) hinter der Halle 261.

(f) Nachtlandeuhlfen: Möglicherweise Begrenzungs- und Hindernisleuchten.

(g) Unterbringung:

Kasernen hinter der nördlichsten Flugzeughalle. Offizierunterkünfte und Offizierkasino außerhalb des Nordrandes in der Nähe der Nordwestecke. Flugleitung zwischen den Flugzeughallen 1 und 2. Lagergebäude im Südosten. Die meisten Gebäude sind sorgfältig getarnt worden.

Auflockerung:

Nur am Platzrand:

Nordwesten:	4 kleine Schutzbauten
Südwesten:	13 kleine Schutzbauten
Insgesamt:	17

Abwehr:

Wegen der Positionen von FLAK-Stellungen, die in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes identifiziert worden sind, siehe Flugplatz FÜRTH / INDUSTRIEHAFEN. Diese schließen die zahlreichen Stellungen rund um NÜRNBERG nicht mit ein.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße: Ausgezeichnete Straßenverbindungen.

(b) Bahn:

FÜRTH ist Kreuzungspunkt verschiedener Strecken. Eine besondere Zweigstrecke versorgt den Flugplatz.

Bemerkungen:

FÜRTH war bis ungefähr 1934, als er durch die Luftwaffe übernommen wurde, ein ziviler Flugplatz. Während der Friedenszeit fand hier Flugausbildung statt und ab 1938 war eine „C“-Jagdschule auf dem Flugplatz. Obwohl es scheint, dass bestimmte Bombereinheiten den Flugplatz für kurze Zeiträume im Jahr 1940 benutzt haben, ist seine Geschichte in der Hauptsache eine der Jagdfliegerausbildung.

Foto: (16.08.1943)

Nahegelegene Scheinflugplätze:

FÜRTH 2 (VEITSBRONN) Industrie-Scheinflugplatz liegt 4,4 km nach Westnordwesten.

A.I.2.(b)

Stand: 23.12.1943

Ergänzende Angaben:

Über die Geschichte des Fliegerhorstes Fürth-Atzenhof sind bereits zwei ausführliche Monografien^{130,131} erschienen. Daher kann ich mich nachfolgend auf eine Zusammenfassung beschränken.



Quelle aller nachfolgend abgedruckten Bilder in diesem Kapitel, sofern nicht anders genannt: Renate Trautwein

093 Fürth: So sieht die Westfront des Gebäudes 315, des ehemaligen Offizierkasinos, heute aus.

Am 20. Mai 1914 fanden erste Geländeerkundungen mit dem Ziel statt, ein für die Errichtung einer Fliegerstation im Raume Nürnberg infrage kommendes Gelände zu finden. Im Februar 1915 fiel die Entscheidung, diese auf der „Atzenhofer Heide“ zu errichten. Die Bauarbeiten zogen sich bis in den Sommer 1918 hin, da die Planungen und die Belegung der Station immer wieder geändert wurden. Am 09. Oktober 1916 traf das Vorkommando der im Juni in Lager Lechfeld aufgestellten Fliegerschule 3 auf dem Flugplatz ein. Am 15. Oktober 1916 erreichte das Gros der Fliegerschule im Eisenbahntransport den neuen Standort¹³². Sofort begannen das Entladen und der weitere Ausbau der Station. Weitere Ausbaumaßnahmen macht die Unterbringung der Fliegerersatzabteilung II in der Fliegerstation erforderlich.

¹³⁰ Ohm, Barbara u.a.; „Fliegen, nur fliegen“; a.a.O.

¹³¹ Trautwein, Renate; Wittmann, Oliver; „Lernt fliegen! In Fürth-Atzenhof“, a.a.O.

¹³² Potempa, Harald; „Die Königlich-Bayerische Fliegertruppe 1914 – 1918“; a.a.O.; S. 341

20. Gerolzhofen

BLATT NR. 58A

DEUTSCHLAND

GEROLZHOFEN (im Original: KOLITZHEIM)

LANDEPLATZ

Koordinaten:

49° 55' 15" N

Höhe: ca. 220 m

10° 15' 55" E

Bezugskarten:

G.S.G.S. 4416 Central Europe 1 : 100 000 Blatt T.4

G.S.G.S. 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 122

G.S.G.S. 4346 Germany 1 : 250 000 Blatt L.50.

Gitternetzbezugspunkt WN.811496

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

15,3 Kilometer Süd zu Ost von SCHWEINFURT und 2,0 Kilometer ostwärts von KOLITZHEIM. Der Fluss MAIN, der 6 Kilometer im Westen annähernd von Norden nach Süden fließt, sollte einen nützlichen Bezugspunkt abgeben.

Hindernisse: Südosten : Wald außerhalb der Südostecke der Erweiterung.

Südwesten: Unterkünfte und ein kleiner Wald. Flugzeughallen am Platzrand.

Ausmaße:

820 Meter Nord / Süd. 820 Meter Ost / West. Eine Erweiterung nach Osten hin, 320 Meter breit, ergibt eine Gesamtrollstrecke Ost / West von 1.370 Metern.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 850 x 700 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 850 x 700 m und eine Rollfeldgröße von 1.150 x 300 m eingetragen.)



162 Gerolzhofen: Die Stadt Gerolzhofen liegt ungefähr 7 km ost-südostwärts von der Mitte des Rollfeldes entfernt. Das ist vermutlich auch der Grund, warum der Platz von den Westalliierten mit Kolitzheim und von der Luftwaffe zunächst mit Herlhof bezeichnet wurde.

Oberfläche: Gras

Startbahnen: Keine (17.02.1945)

Anlagen:

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Es gibt 2 kleine Flugzeughallen an der Südwestecke und einige wenige Schuppen am Süd- und am Westrand.

(e) Munition:

Lager im Wald außerhalb der Südostecke und möglicherweise kleines Lager im Wald an der Südwestecke.

(f) Nachtländehilfen: Leuchtpfad, Begrenzungs- und Hindernislichter.

(g) Unterbringung: Kleine Barackengruppe im Wald außerhalb der Südwestecke.

Auflockerung:

	Lichtungen im Wald
Südosten (außerhalb der Südostecke):	10
Südwesten (außerhalb der Südwestecke):	11
Gesamt:	21

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße: Nebenstraßen vom Landeplatz nach KOLITZHEIM, dann gute Straße nach SCHWEINFURT.

(b) Bahn:

Nächster Bahnhof in ALITZHEIM, ungefähr 5,2 Kilometer ostnordostwärts, an der Bahnstrecke SCHWEINFURT / GEROLZHOFEN.

Bemerkungen:

Dieser Landeplatz wurde möglicherweise 1937 angelegt und war 1940 in Benutzung. Seit dieser Zeit gibt es keine Zeichen irgendwelcher Aktivitäten bis zum Herbst 1944, als der Landeplatz nach Osten hin erweitert wurde, und gegen Ende Dezember 1944 wurde er durch eine Nachtjagdeinheit belegt.

Foto (17.02.1945)

A.I.2.(b)

(D. of I.(R))

überarbeiteter Stand: 07.03.1945

Früherer Bericht

Name:	GEROLZHOFEN
Art:	ehemaliger Landeplatz
Koordinaten:	49° 54' 00" N 10° 21' 00" E (Ort)
Lage:	Genaue Lage unbekannt. GEROLZHOFEN liegt 19,3 Kilometer südostwärts von SCHWEINFURT.
Kurzbeschr.:	Eine Startstrecke von mindestens 914 Metern könnte früher zur Verfügung gestanden haben, aber das Gelände wird heute landwirtschaftlich genutzt.
Bemerkungen:	Ein Landeplatz wurde hier 1940 festgestellt, als er für kurze Zeit durch eine Bombergruppe genutzt wurde.

Foto (24.04.1944)

Ergänzende Angaben:

Der Grunderwerb für das für einen Einsatzhafen II. Ordnung benötigte Gelände erfolgte 1936. In den folgenden Jahren wurde der Platz dann so ausgebaut, dass er 1939 folgendermaßen beschrieben wurde¹⁸³:

Rollfeld:

- a. Abmessungen: O.W. ca. 900 m N.S. 850 m in Erweiterung
- b. Planierungsarbeiten: fertig
- c. Drainage: fertig
- d. Start- und Landebahnen: keine erforderlich
- e. Landwirtschaftlicher Zustand: Grasnarbe gut
- f. Flughindernisse: Keine vorhanden
- g. Z-Klarheit: Z.Z. Klar

Gleisanschluss: nicht vorgesehen

Eisenbahnstraßenanschluss:

- a. Anschlussbahnhof: Alitzheim
- b. Zahl und Lage der Überladerampen: 1 Rampe am Bahnhof fertig, 1 Rampe am Platz fertig
- c. Stand der Bauarbeiten der Betriebsstraßen: fertig

¹⁸³ Luftgaukommando XIII IV a III T Dipl. Ing. Schmid, Stand vom 28.06.1939

Straßenzuführung:

- a. Zufahrtstraße: fertig
- b. Tankstraße: nicht vorgesehen
- c. Rollfeldringstraße: entfällt
- d. Straßenverbindung zur Munitionsniederlage: fertig

E-Hafen Scheuer mit Gehöft und Baracken:

- a. Scheuer: nicht vorgesehen
 - b. Gehöft: nicht vorgesehen
 - c. Unterkunftsbarracken: 4 fertig
 - d. Geschäftszimmerbaracke: 2 fertig
 - e. Küchenbaracke: 1 fertig
- 2 KW Baracken fertig



163 Gerolzhofen: Eine Planzeichnung, die dem Bericht beigelegt war.

Tankanlagen:

- a. Feldtankleitungen: 1 fertig (9 Zapfstellen) (wird umgebaut)
- b. Tankbehälter: 2 Behälter eingebaut (Ergänzung durch den Verfasser: die Gesamtkapazität betrug 60.000 l)
- c. Andere Tankanlagen (frühere Konstruktionen)

Licht-, Kraft- und Wasserversorgung:

- a. Starkstromleitung bis Trafo: fertig
- b. Trafo: fertig
- c. Niederspannungsleitung: fertig
- d. Wasserversorgung (Brunnen, Zisterne, Wasserleitung, Quelfassung, Tankwagen): Brunnen mit Pumpwerk fertig

Munitionsniederlagen:

- a. Mun. Baracken: nicht vorgesehen
- b. Mun. Häuser für 98 to: fertig
- c. Mun. Häuser für 138 to: nicht vorgesehen
- d. Mun. Häuser für 10 to: nicht vorgesehen
- e. Angabe, ob die vorhandenen Mun-Häuser für 138 to-Pakete ausreichen: M-Häuser ausreichend

Die Ausbaurbeiten waren im Frühjahr 1938 bereits so weit fortgeschritten, dass die seit März des Jahres in Gelchsheim aufgestellte Fliegerhorstkommandantur Straubing im Mai nach Gerolzhofen zur Ausbildung verlegt wurde. Am 10. August 1938 bezog sie dann den Fliegerhorst Straubing¹⁸⁴.

Am 24. November 1938 wurde die Aufstellung der Fliegerhorstkommandantur A Gerolzhofen am 01. Juni 1939 befohlen¹⁸⁵. Im Laufe des Zweiten Weltkrieges wurde der Einsatzhafen noch weiter ausgebaut: Im Marienhain errichtete man zusätzliche Baracken, ebenso an der südwestlichen Platzecke. Hier entstand im Laufe der Zeit auch eine kleine Flugzeughalle, in der notwendige Reparatur- und Wartungsarbeiten durchgeführt werden konnten.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

164 Gerolzhofen: Eine zusammengesetzte Luftaufnahme vom 17. Februar 1945. Leider sind nicht alle Teile des Rollfeldes abgedeckt.

Erster Nutzer des Platzes war ein **Blindfliegerlehrgang** des **Kampfgeschwaders 2**, unter der Leitung des Staffelp kapitäns der 4./KG 2, Oberleutnant Otto Reimers. Bei diesem Lehrgang wurden ausgewählte Besatzungen der auf Fliegerhorsten in der Umgebung liegenden Staffeln außerhalb des „normalen“ Staffeldienst-

¹⁸⁴ Festschrift „Standort Mitterharthausen Tag der offenen Tür 30. Juni 1979“

¹⁸⁵ BA/MA RL 2 III / 312 R.d.L. u. Ob.d.L. Generalstab 2. Abteilung v. 24.11.1938

30. Kitzingen

Blatt Nr.: 57

DEUTSCHLAND

KITZINGEN

FLUGPLATZ

Koordinaten:

49°44'30" N

Höhe:

10°12'00" E

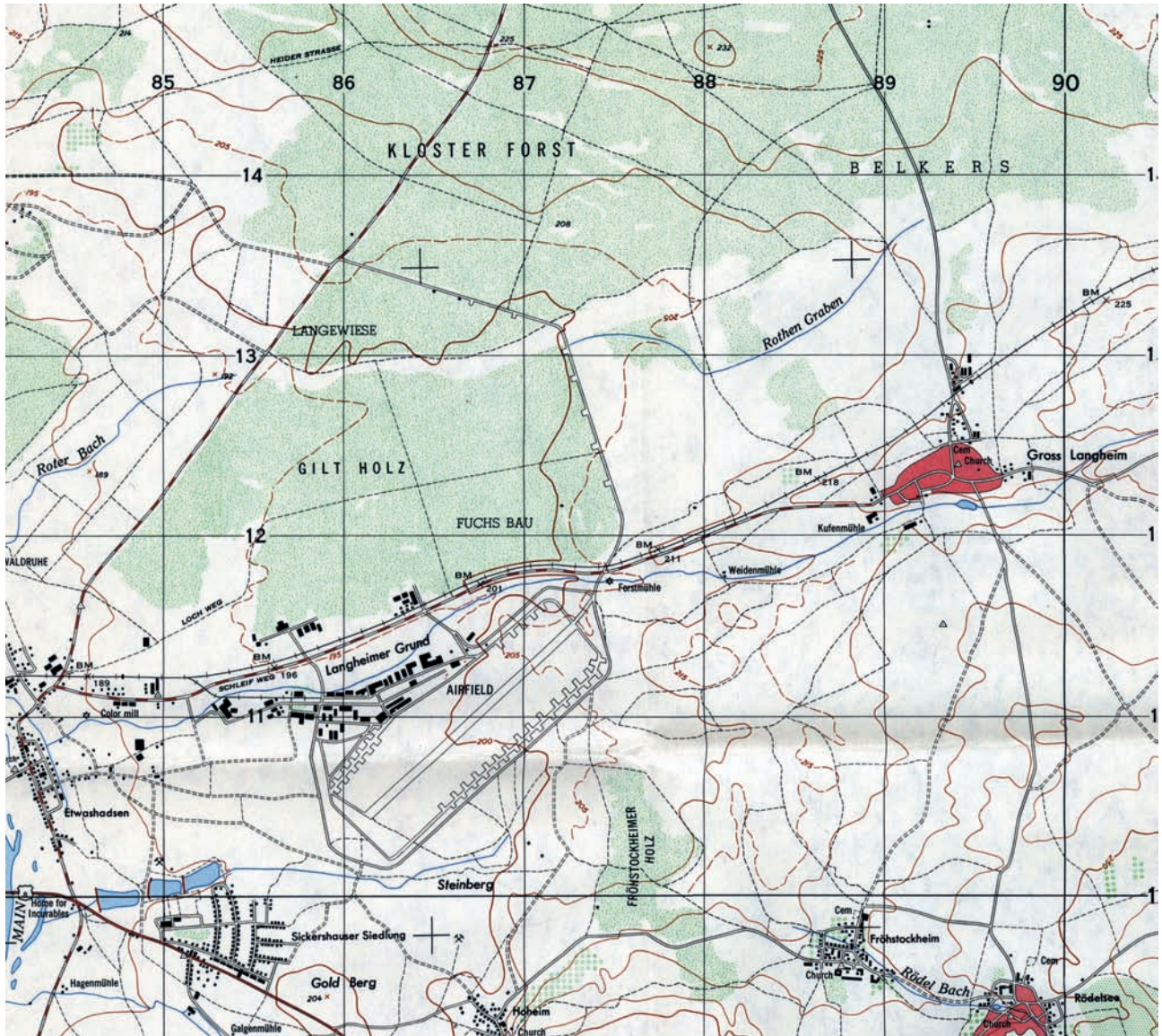
ca. 200 Meter

Bezugskarten:

GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt 132

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

Ungefähr 2,4 km ostwärts von KITZINGEN am MAIN an der Südseite der Straße und der Eisenbahn nach GEROLZHOFEN. Der KLOSTERFORST befindet sich unmittelbar nördlich der Flugplatzgebäude.



262 Kitzingen: Auch dieser Messtischblattausschnitt entstand erst nach Kriegsende. Erkennbar ist dies am eingezeichneten Ringrollweg mit den Abstellplatten, die in dieser Anordnung typisch für Plätze der U.S.A.A.F. sind. Eingezeichnet ist aber auch der von der Luftwaffe gebaute Rollweg, der vom Nordostende der Start- und Landebahn an der Ostseite des „Fuchsbau“ genannten Waldgebietes zunächst nach Norden und dann nach Nordwesten durch den Klosterforst führt.

Hindernisse:

Norden: Flugplatzgebäude und Wald

Süden: am Platzrand.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

263 Kitzingen: Die gesamte Ausdehnung der für den Fliegerhorst bis fast zur heutigen Autobahn BAB 3 angelegten Anlagen kann nur mit dieser Übersichtsaufnahme vom 28. Mai 1945 gezeigt werden.

Ausmaße:

Die maximale Länge in Richtung Ostnordost / Westsüdwest beträgt 1.370 m, aber die Durchschnittslänge in dieser Richtung beträgt 1.230 m, über das Rollfeld gemessen. Die größte Breite in Richtung Nordnordwest / Südsüdost beträgt 915 m. Im Nordosten ist zu beiden Seiten der Startbahn eine Erweiterung im Bau. Am Südwestende des Rollfeldes sind Planierungsarbeiten im Gange.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.250 x 800 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.800 x 500 m und eine Rollfeldgröße von 1.800 x 400 m eingetragen.)



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

264 Kitzingen: Dieser Ausschnitt zeigt die Gebäude und Anlagen im unmittelbaren Umfeld des Fliegerhorstes. Unten links sind die Häuser der „Sickerhauser Siedlung“ zu erkennen, unten rechts das „Fröhstockheimer Holz“ mit dem umlaufenden Rollweg und den Wetterschutzhallen. Am oberen Bildrand das „Giltholz“ links und der „Fuchsbau“ rechts mit seinen Schießständen. Die US-Pioniere haben damit begonnen, auch im Süden der Start- und Landebahn einen Rollweg zu bauen.

Oberfläche:

Sandiger Untergrund. Künstlich entwässert. Soll eben sein, beginnt aber auf der Nordseite des Rollfeldes in Richtung auf die Flugzeughallen anzusteigen.

Startbahnen:

Eine, aus Beton, in Nordost/Südwest-Richtung, 1.600 m lang. Sie ragt zu beiden Seiten über das Rollfeld hinaus.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Startbahn von 1.600 x 50 m angegeben. In der Karte 2 ist eine Startbahn von 1.600 x 50 m eingetragen.)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Am Südrand möglicherweise ein unterirdisches Tanklager, das durch eine besondere Zweigstrecke der Eisenbahn versorgt wird. Unterflurzapfstellen entlang des Südost- und des Südwestrandes.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

265 Kitzingen: Die Bilder dieser leider nicht vollständigen und nicht nach Norden ausgerichteten Übersicht des Fliegerhorstes stammen vom 22. März 1945. Sie wurden vor dem Luftangriff dieses Tages aufgenommen. Unten in der Bildmitte ist wieder das „Fröhstockheimer Holz“ zu erkennen.

37. Obertraubling

Blatt Nr.: 88

DEUTSCHLAND

OBERTRAUBLING

FLUGPLATZ

(engl.: REGENSBURG- OBERTRAUBLING)

Koordinaten:

48° 58' 50" N

Höhe:

12° 11' 40" E

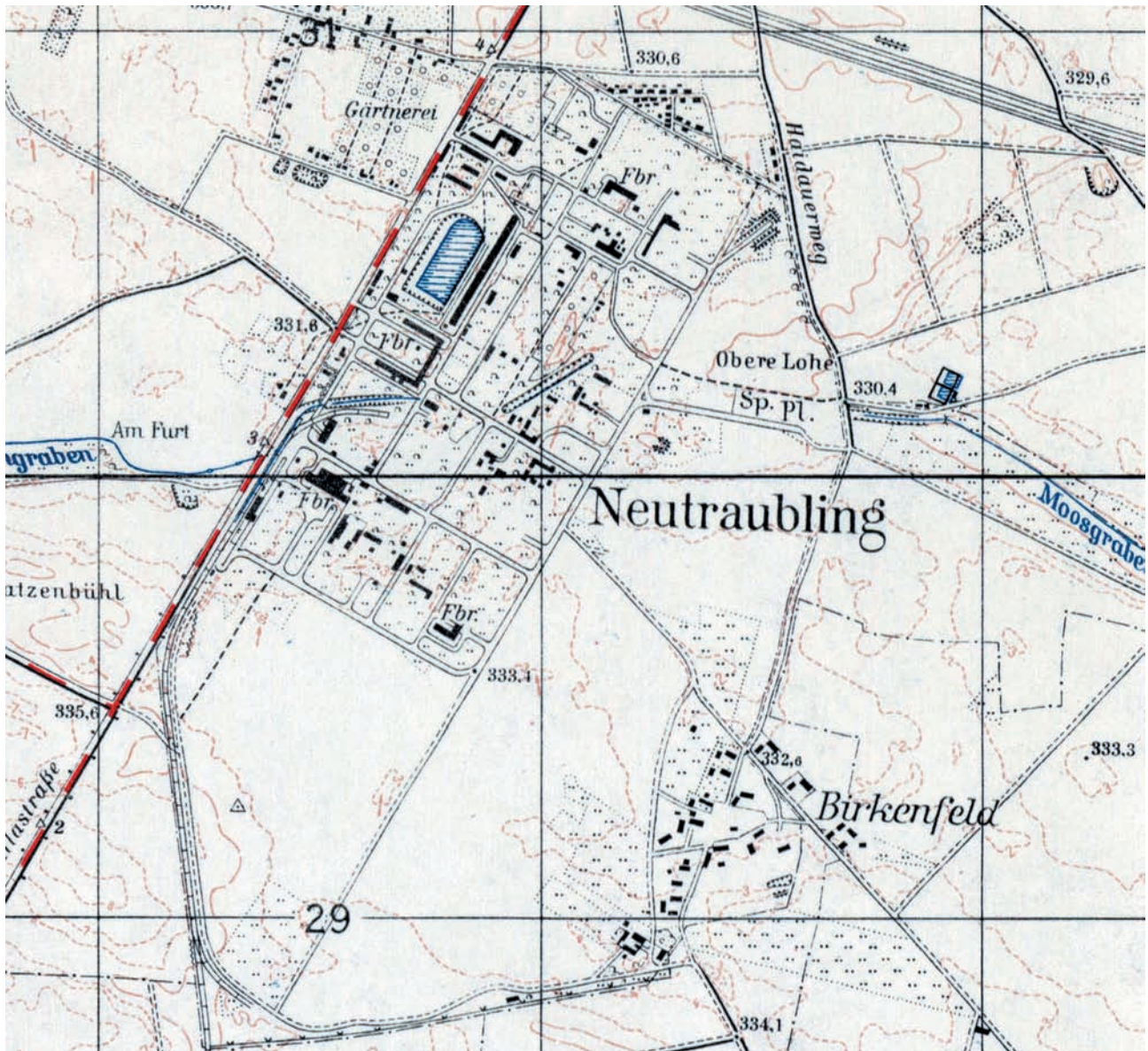
ca. 335 Meter

Bezugskarten:

GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 141

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

8 km ost-südostwärts von REGENSBURG und 2,8 km nordostwärts von OBERTRAUBLING auf der Ostseite der Straße nach BARBING. Es gibt 2 km weiter im Norden eine neue Autobahn und die DONAU befindet sich 3,2 km nördlich. Die Fliegerhorstgebäude ergeben einen deutlich erkennbaren Orientierungspunkt.



322a Obertraubling: In diesem Ausschnitt des kurz nach Kriegsende gezeichneten Messtischblattes sind die unzerstörten Überreste der Gebäude des ehemaligen Fliegerhorstes eingezeichnet worden.

Hindernisse: Fliegerhorstgebäude und Funkmasten am Nordende.

Ausmaße: 1.005 m Ost/West. 1.280 m Nordwest/Südost. 1.740 m Nordost/Südwest. Unregelmäßige Form. Das Gelände ist nach Südwesten, Süden und Osten hin offen und scheint viel Platz zur Vergrößerung des Rollfeldes zu bieten.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.200 x 1.500 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.400 x 1.400 m und eine Rollfeldgröße von 1.400 x 300 m eingetragen.)

Oberfläche:

Soll gut entwässert und fest sein, obwohl das Süden dazu zu tendieren scheint, nach starken Regenfällen unbenutzbar zu werden. Das umliegende Gelände neigt nach den Meldungen dazu, sehr feucht zu werden.

Startbahnen: Keine (02.09.1943) Rollweg vor den Flugzeughallen.

(Ergänzung des Verfassers: In der Karte 2 ist das Zeichen für eine „Startbahn im Bau“ zu finden.)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Zapfstellen vor den Flugzeughallen im Norden. Unterirdisches Treibstofflager möglicherweise am Nordende und möglicherweise auch in der Südwestecke.

(b) Wasser:

Vorhanden. Es gibt zwei offene Wasserbehälter in der Nähe der Nordostecke des Flugplatzes und einen kleinen See in der Gruppe der Fliegerhorstgebäude.

(c) Telefon, Funk usw.:

Adcock-Peilstelle 4,4 km Ostnordost. Funkstelle mit drei Antennenmasten am Nordende der Fliegerhorstgebäude. Eine Landeleitstrahlanlage ist in Richtung Ostnordost/Westsüdwest über das Zentrum ausgerichtet. Der Sender dazu steht am Westrand.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

323 Obertraubling: Dieser Ausschnitt einer Aufnahme einer Übersichtskamera, die am 17. April 1945 gemacht wurde, zeigt in der Westhälfte des Bildes den Fliegerhorst Obertraubling. Gut zu erkennen die von Südsüdwesten nach Nordnordosten führende Walhallastraße, das Band der Trasse für die zukünftige Autobahn Regensburg – Passau in der Nordhälfte des Bildes und die im Bau befindliche Start- und Landebahn, die quer über den Südteil des Rollfeldes führen sollte. In dem Waldgebiet, das im Osten südlich der Autobahntrasse am Bildrand zu sehen ist, befand sich das Waldwerk „Stauffen“.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten:

Insgesamt 10 Flugzeughallen: 1 Werfthalle und 9 sehr große Hallen entlang von zwei Seiten der rechteckigen Gruppe der Fliegerhorstgebäude am Nordende. Alle haben Asphaltvorfelder mit Ausnahme der beiden nördlichsten Hallen, die erst kürzlich errichtet worden sind.

Kompasskompensierscheibe an der Nordostecke.

(e) Munition:

Munitionslager an der Südostecke, das durch einen Bahnabzweig versorgt wird. MG-Justierstand im Nordosten.

(f) Nachtländehilfen: Begrenzungs- und Hindernisbefeuerung. Leuchtpfad.

(g) Unterbringung:

In der Ansammlung der Fliegerhorstgebäude hinter den Flugzeughallen befinden sich von Norden nach Süden: Ein Barackenkomplex, Übernachtungsbereich (ein langes, flaches Gebäude), Büros (gegenüber dem Haupteingang), Unterkünfte für Verheiratete, verschiedene Lagergebäude angrenzend an den Fliegerhorstbahnhof, der durch eine spezielle Zweigstrecke angeschlossen ist. Auf der anderen Seite der Straße befindet sich gegenüber der Hauptwache eine Gruppe von Baracken, die eventuell durch Stacheldraht umschlossen ist. Das Flugleitungsgebäude befindet sich möglicherweise an der Südostecke.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

324 Obertraubling: Die beiden zusammengefügte Luftbilder, die am 17. April 1945 mit einer Kamera größerer Brennweite aufgenommen worden sind, zeigen den Südbereich des Fliegerhorstes und das anschließende Gelände bis zu Bahnstrecke Regensburg – Straubing. Am westlichen Bildrand Häuser und der Bahnhof von Obertraubling. Vom Bahnhof führt die Trasse des Anschlussgleises im Bogen über Südosten nach Nordnordwesten und dort entlang des Platzrandes zum „Fliegerhorstbahnhof“. In der Bildmitte ein großes Barackenlager bei Lerchenfeld und am oberen nördlichen Bildrand die in Bau befindliche Start- und Landebahn.

Auflockerung:

Nordost: 10 mittelgroße offene Splitterschutzboxen. Ein unübliches Merkmal ist das Vorhandensein einer Anzahl großer Steine mit Ringen darin zum Festmachen von Segelflugzeugen. Vorkehrungen sind für sechs Flugzeuge in der Nordwestecke und für 12 am Südrand getroffen worden.

Abwehr:

Der Fliegerhorst wird durch die Luftverteidigung von REGENSBURG mit abgedeckt. In der unmittelbaren Umgebung des Fliegerhorstes: (a) 2 einzelne Stellungen für leichte Geschütze wurden auf dem Dach einer Flugzeughalle identifiziert.

Verkehrsverbindungen:

(a) Straße:

Die Straße OBERTRAUBLING – BARBING bildet den Westrand des Fliegerhorstes. Eine neue Autobahn in der Nähe des Nordendes des Flugplatzes.

(b) Bahn:

Eine besondere Abzweigstrecke mit einem Bahnhof und Nebengleisen versorgt den Fliegerhorst.

Bemerkungen:

Der Flugplatz wurde 1937/38 angelegt. Offensichtlich lief hier 1939 eine Flugzeugführerausbildung und 1940 war der Platz eine Zeitlang Standort einer Stuka-Schule. Später wurde die Endmontage von Me 321 und Me 323 durchgeführt, und es war 1943 üblich, auf dem Platz eine Anzahl dieser Flugzeuge zu sehen. Es wird als wahrscheinlich erachtet, dass einige der Anlagen jetzt für die Endmontage der Messerschmitt Bf 109 gedacht sind, besonders nach den Bombenangriffen auf PRÜFENING.

Alle Gebäude bilden eine kompakte rechteckige Gruppe am Nordende des Flugplatzes.

Foto: 02.09.1943

Nahegelegene Scheinflugplätze:

Der Scheinfabrikflugplatz REGENSBURG 1 (ZIEGETSDORF) befindet sich 8,8 km im Westsüdwesten.

A.I.2.(b)

Stand: 18. 2.1943



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

325 Obertraubling: Zwei Bilder der auf der anderen Rumpfseite eingebauten Kamera zeigen den Nordbereich des Fliegerhorstes und das umliegende Gelände. In der Südwestecke sind es die Häuser von Harting, die zu sehen sind, dann folgen nach Osten die Gebäude des Fliegerhorstes und im Norden davon die Häuser von Barbing. Am nördlichen Bildrand ist im Westen die Donau noch zu sehen. Quer durch die Bilder zieht sich von Westen nach Osten die Trasse der Autobahn. Gut zu erkennen ist, dass mit dem Bau der Autobahnbrücke über die Walhallastraße Obertraubling – Barbing noch nicht begonnen wurde. Von der Nordostecke des Rollweges vor den Flugzeughallen führt eine Trasse nach Nordosten zur Autobahn.

Ergänzende Angaben:

Die Geschichte des Fliegerhorstes Obertraubling ist sehr eng mit der Geschichte der Messerschmitt GmbH Regensburg verknüpft. Zur Geschichte des Flugzeugwerks Messerschmitt GmbH Regensburg und der beiden mit ihr besonders verbundenen Flugplätze sind bisher drei Bücher^{394, 395, 396} erschienen. Daher kann nachfolgend die Geschichte des Fliegerhorstes Obertraubling knapp zusammenfassend geschildert werden.

Erste Planungen für den Bau eines Fliegerhorstes im Südosten von Regensburg fanden 1935 statt. Zunächst war wohl vorgesehen, ein Gelände zwischen der Bahnstrecke Regensburg – Landshut bzw. Straubing im Westen, der heutigen Staatsstraße 2145 im Osten und Obertraubling im Süden sowie Harting im Norden zu

³⁹⁴ Schmoll, Peter; „Messerschmitt-Giganten ...“; a.a.O.

³⁹⁵ Schmoll, Peter; „Die Messerschmitt-Werke im Zweiten Weltkrieg“; a.a.O.

³⁹⁶ Schmoll, Peter; „Nest of Eagles: ...“; a.a.O.

50. Seligenstadt

Name: (in Original der Westalliierten:) KÜRNACH

Art: ehemaliger Landeplatz

Koordinaten: 49° 51' 00" N 10° 05' 50" E

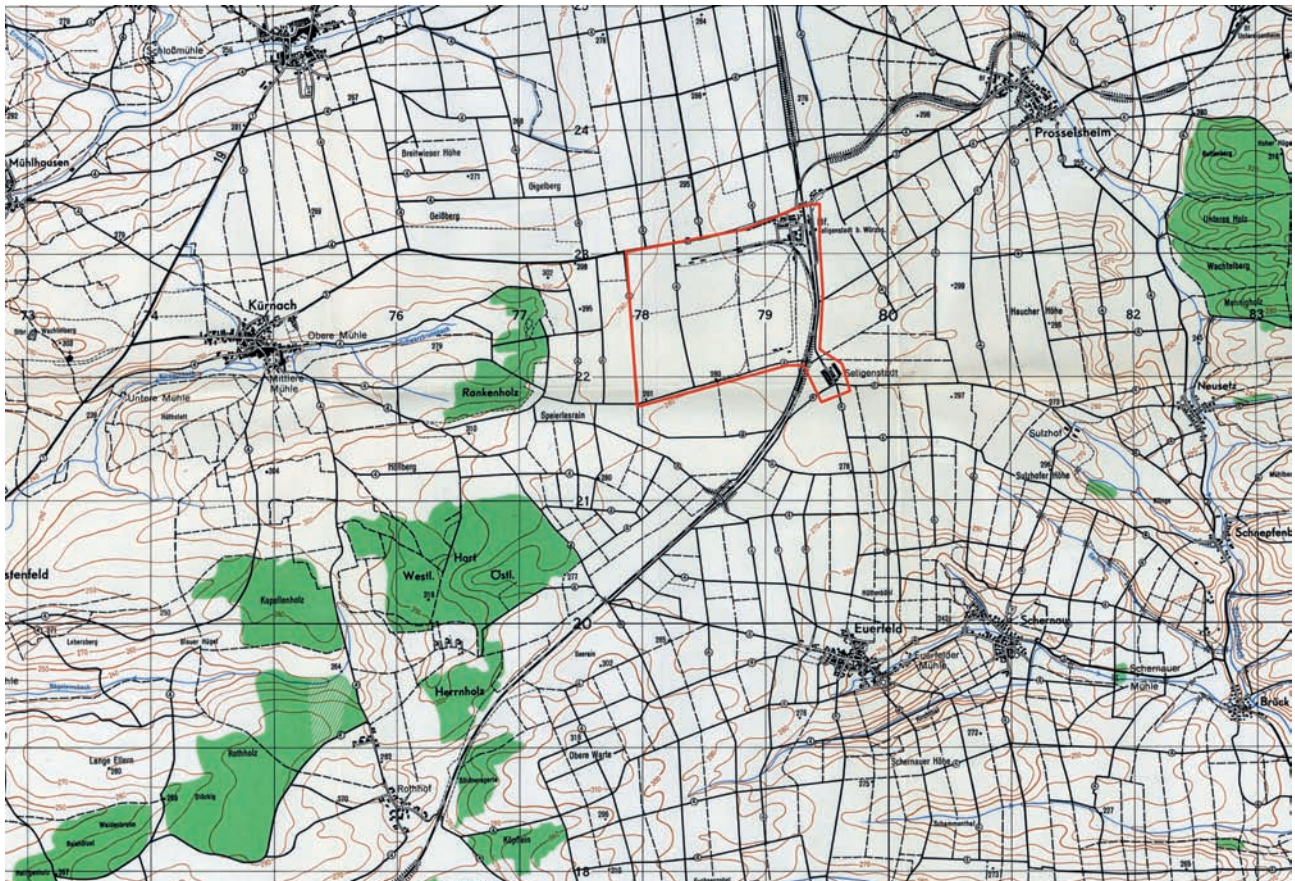
Lage: Unmittelbar nordwestlich des Weilers SELIGENSTADT 4 Kilometer ostwärts von KÜRNACH; 13,7 Kilometer ostnordostwärts von WÜRZBURG und 1,6 Kilometer ostwärts des Landeplatzes SELIGENSTADT.

Kurzbeschr.: 820 x 780 Meter

(Ergänzung des Verfassers: In beiden Karten wird eine Platzgröße von 900 x 950 m angegeben.)

Bemerkungen: Erbaut 1934 – 35. Möglicherweise waren dort einige kleine Flugzeuge im April 1940 anwesend. Im Februar 1944 als großes Munitionslager genutzt.

Foto (25.02.1944)



449 Seligenstadt: Die Grenzen des Einsatzhafens Seligenstadt, der auch durch das bis an den Nordrand des Rollfeldes führende Anschlussgleis gut zu erkennen ist, wurden nachträglich eingezeichnet.

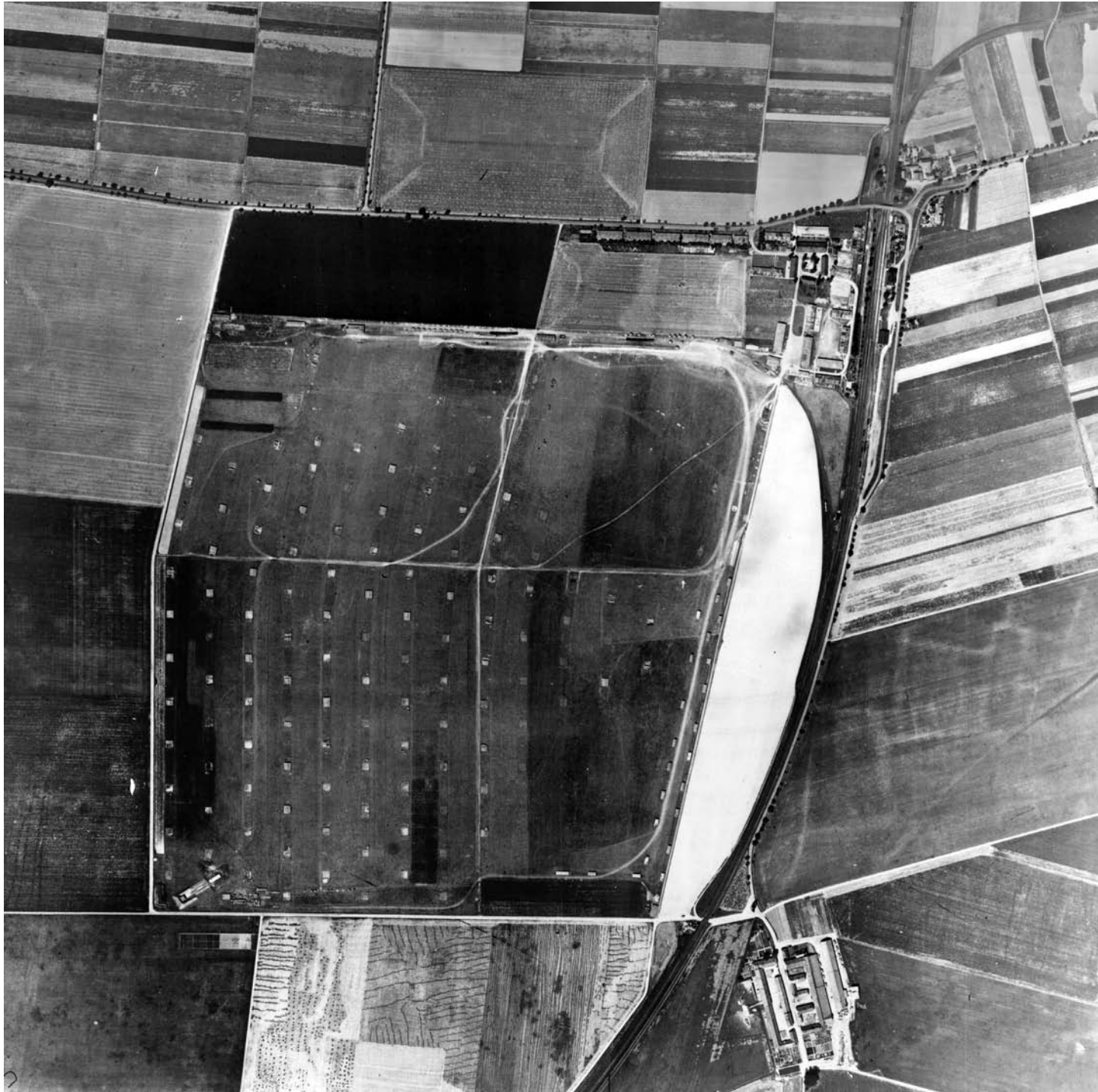
Ergänzende Angaben:

Die Geschichte dieses Flugplatzes Seligenstadt scheint bis in die Zeit kurz vor dem Ersten Weltkrieg zurückzuerreichen, denn bereits damals muss es zumindest Bestrebungen gegeben haben, dort eine Militärliegerstation anzulegen⁴⁸⁸.

Dieser Einsatzhafen wurde wohl schon im ersten Aufbauabschnitt der Bodenorganisation der Luftwaffe 1934/35 angelegt und vor Beginn des Zweiten Weltkriegs gelegentlich durch einzelne Flugzeuge genutzt. Im Luftwaffenatlas des Luftgau X III wurde er unter der laufenden Nummer D 6 als Einsatzhafen geführt, im „Verzeichnis der baulichen Anlagen Luftgaukommando XII“ mit Stand Juli 1943 unter der laufenden Nummer A 75 mit der Bemerkung: „Nicht anfliegebar“.

⁴⁸⁸ Siehe Kapitel 30: Kitzingen

Während des Krieges verwendete man das Rollfeld mindestens 1944/45, eventuell aber auch schon 1943, als großes Feldmunitionslager. Die Munition wurde, nur durch Splitterschutzwälle geschützt, in großen Stapeln auf dem Platz verteilt.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

450 Seligenstadt: Dieses Luftbild vom 06. August 1944 zeigt, dass der Einsatzhafen schon als Feldmunitionslager genutzt wird.

Seit Kriegsende wird das Rollfeld wieder landwirtschaftlich genutzt. Das Gut Seligenstadt bildet mit seinen rund 600 Hektar Ackerfläche das Zentrum der Landwirtschaft der „Stiftung Juliuspital“ Würzburg.

59. Würzburg

Blatt Nr.: 121

DEUTSCHLAND

WÜRZBURG

FLUGPLATZ

Koordinaten:

49° 47' 20" N

Höhe:

09° 58' 30" E

ca. 262 Meter

Bezugskarten: GSGS 4081 Germany 1 : 100 000 Blatt Nr. 122

Örtliche Lage und Bezugspunkte:

89,6 km nordwestlich von NÜRNBERG und 2,2 km ost-südostwärts vom WÜRZBURG (am Fluss MAIN). Der Flugplatz erstreckt sich über die Straße WÜRZBURG/WÖLLRIED und die Südostecke grenzt an das Dorf GERBRUNN an.

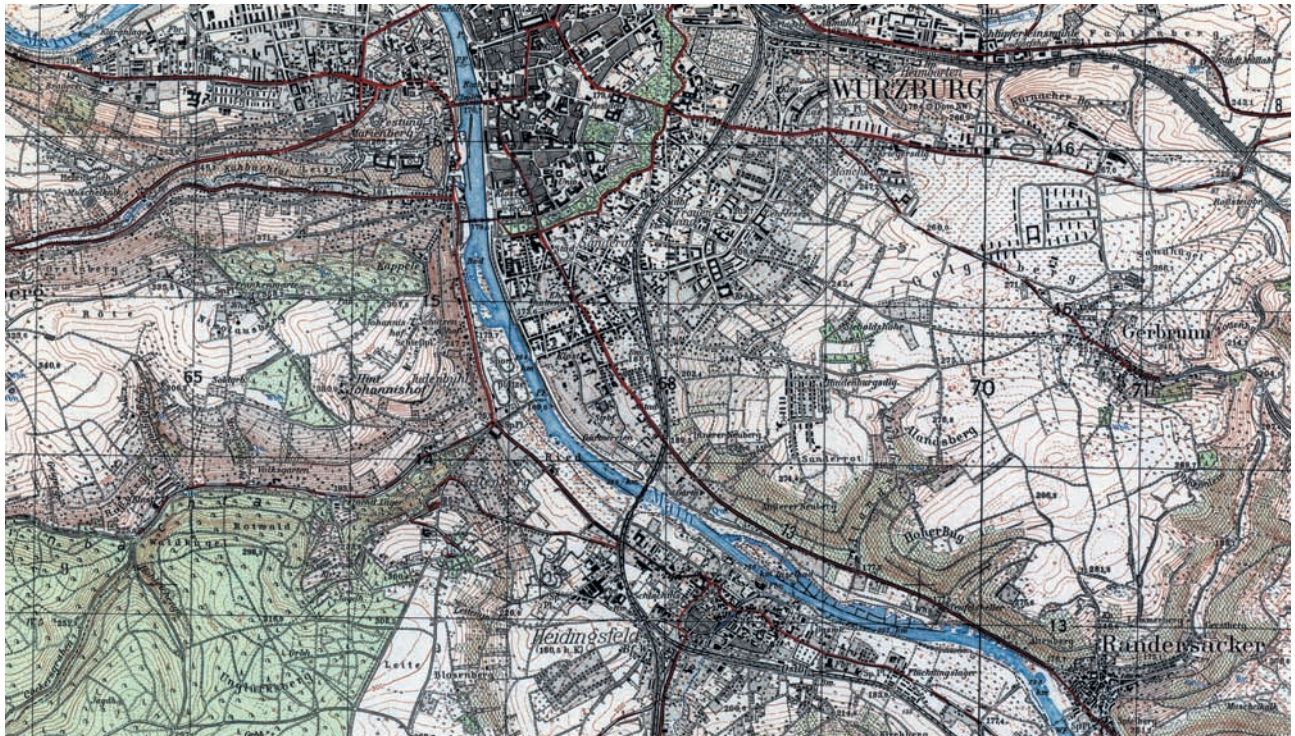
Die Eisenbahnstrecke WÜRZBURG/ROTTENDORF verläuft etwa 800 m nördlich in West/Ost-Richtung.

Hindernisse:

Norden und Nordosten: Flugplatzgebäude

Südosten: Das Dorf GERBRUNN außerhalb der Südostecke.

Westen: Gebäude außerhalb der Platzgrenze und dahinter die Außenbezirke von WÜRZBURG.



551 Würzburg: Bei diesem Messtischblatt vom Oktober 1955 sind die auf dem Rollfeld des Fliegerhorstes für die US-Army errichteten Gebäude nördlich Gerbrunn bereits zu sehen.

Ausmaße:

1.100 m Ostnordost/Westsüdwest und 730 m Nordnordwest/Südsüdost, die sich am Westende bis auf 460 m verringern. Längste Rollstrecke 1.370 m in Richtung Nordnordwest/Südsüdost. Annähernd rechteckige Form. (Ergänzung des Verfassers: In der Karte 1 wird eine Platzgröße von 1.100 x 550 m angegeben. In der Karte 2 sind eine Platzgröße von 1.100 x 500 m und eine Rollfeldgröße von 1.050 x 250 m eingetragen.)

Oberfläche: Gras

Startbahnen: keine (25.06.1944)

Anlagen:

(a) Treibstoff und Öl:

Eingegrabenes Tanklager an der Südostecke. Zwei Gruppen von Zapfstellen am Südrand und eine außerhalb der Nordostecke. Es wurde gemeldet, dass Reservevorräte von Treibstoff bereitgehalten werden.

(b) Wasser: Vorhanden

(c) Telefon, Funk usw.: Vermutlich ist eine Landeleitstrahlanlage in Westnordwest/Ostsüdost-Richtung über das Rollfeld ausgerichtet vorhanden.



552 Würzburg: Die Einzeichnungen im Kartenblatt des „Flughandbuchs für das Deutsche Reich“ zeigen deutlich die Trennung der Bereiche des „Unterfränkischen Flughafens“ in Hallen und Rüstplatz nördlich der Straße und das Rollfeld südlich.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten: Fünf Flugzeughallen außerhalb des Nordrandes:

Zwei große Flugzeughallen in der Nähe der Nordwestecke und eine sehr große sowie zwei große Flugzeughallen außerhalb der Nordostecke. Die beiden Flugzeughallen am weitesten im Osten sind durch Werkstätten miteinander verbunden. Es gibt in der Nähe ein schmales vierteiliges Gebäude.

(e) Munition: Es gibt dort ein kleines Munitionslager mit einer Straßenschleife hinter den Unterkuftsgebäuden außerhalb des Nordrandes. Schießstände außerhalb der Südostecke.

(g) Unterbringung: Unterkuftsgebäude außerhalb des Platzrandes im Norden und Westen, die Unterkünfte für Verheiratete und Ledige sowie ein Offizierkasino und die Stabsgebäude umfassen.

Auflockerung: Es gibt keine vorbereiteten Auflockerungsmöglichkeiten.

Verkehrsverbindungen: (a) Straße: Eine Straße nach WÜRZBURG bildet den Nordrand des Rollfeldes.

(b) Bahn: Die Bahnstrecke WÜRZBURG – ROTTENDORF verzweigt hinter dem Ort in Richtung Norden nach SCHWEINFURT und nach Südosten nach NÜRNBERG.

Bemerkungen:

Der Flugplatz bestand schon viele Jahre vor dem Krieg. Er wurde vor 1937 durch die Luftwaffe ausgebaut und dann durch eine Fernaufklärungsgruppe belegt. Eine Sturzkampffliegerschule war hier von 1940 bis etwa zur Mitte des Jahres 1942 tätig. Im vergangenen Jahr wurde der Flugplatz in der Hauptsache von Verbindungsflugzeugen genutzt.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

553 Würzburg: Die Reproduktion einer Luftbildkarte aus dem Jahr 1935 zeigt, dass zum Zeitpunkt der Aufnahme auf dem ehemaligen „Unterfränkischen Flughafen“ die Bauarbeiten für die ersten Gebäude des Fliegerhorstes im Gange sind. Südwestlich der Höhe 270 stehen die Mauern der umlaufenden Werkstätten der Bogenbinderhalle und noch etwas weiter westlich davon des Gebäude der Fliegerhorstkommandantur an der Südseite der Straße. Südwestlich der Höhe 282 entstehen die Unterkunftsblöcke, während im Osten davon die Gebäude des Flughafen und der Fliegerschule zu sehen sind.

Foto: (25.06.1944)

A.I.2.(b)

(D. of I.(R))

überarbeiteter Stand: 17.07.1944

Ergänzende Angaben:

In der „Schematischen Übersichtskarte für Luftfahrer III. Ausgabe vom 1. Juni 1914“ ist bei Würzburg bereits ein Landungsgelände mit Schuppen eingetragen. Ob es sich um das gleiche Gelände handelte, auf dem der bayerische Kronprinz Rupprecht am 20. Juni 1924 feierlich die „Fliegerschule Würzburg“ eröffnete, ist nicht bekannt, aber zu vermuten. Erster Leiter und „spiritus rector“ der Flugschule war Heinrich Nopitsch, ein Kampf-

Flugplätze der Luftwaffe 1934-45 und was davon übrigblieb

Band 8 – Bayern, Luftgau XIII Nürnberg

Details zum Buch

Autor:	Jürgen Zapf
Hardcover:	476 Seiten, Großformat DIN A4
Verlag:	VDM Verlag
Sprache:	Deutsch
ISBN-13:	978-3-86619-075-7

Bezugsquellen

VDM Verlag:	Klick
amazon.de:	noch nicht verfügbar

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.vdmedi.com/>).

Copyright © Jürgen Zapf