

GESAMTVERZEICHNIS

V
D
M

Flugplätze der Luftwaffe

1934 - 1945 - und was davon übrig blieb

Jürgen Zapf

28°	7,8°	9,4°	9,0°
29°	8,5°	9,2°	9,8°
30°	9,2°	10,0°	10,6°
31°	9,9°	10,7°	11,5°
32°	10,6°	11,5°	12,3°
33°	11,3°	12,3°	13,1°
34°	12,0°	13,0°	13,9°
35°	12,7°	13,8°	14,7°
36°	13,4°	14,6°	15,6°
40°	14,1°	15,3°	16,4°

Sender im Osten : +
Sender im Westen : -



Lexikon aller Flugplätze von A-Z

II. Vorwort

Liebe Leser,

es sind nun fast zwei Jahre vergangen, seitdem ich im Juli 2008 das Vorwort zum Band 6: „Schleswig-Holstein & Hamburg“ der Reihe „Flugplätze der Luftwaffe 1934 – 1945 – und was davon übrig blieb“ geschrieben habe. Damals hatte ich als siebten Band den Band Niedersachsen angekündigt.

Während der Vorbereitungen auf diesen Band kam Heinz Nickel, der Verleger der Reihe, auf mich zu und schilderte mir, dass immer wieder Anfragen nach einer Gesamtübersicht der Flugplätze eingingen. Er fragte, ob es mir denn nicht möglich sei, so eine Art Lexikon der Flugplätze der Luftwaffe zu erstellen. Nach längeren Gesprächen und dem Abwägen der vorhandenen Informationen haben wir uns dann darauf verständigt, zunächst ein etwas ausführlicheres Lexikon der Plätze zu erstellen, die auf dem Gebiet des Machtbereiches des Dritten Reiches vor Beginn des Zweiten Weltkriegs, also zum 31. August 1939, zu finden waren, und zwar unabhängig davon, ob es sich um Vorkriegsplätze oder um erst während des Krieges angelegte Plätze handelte.

Dies bedeutet, dass der nun vorliegende Band alle die Plätze umfasst, die sich auf dem Staatsgebiet der heutigen Staaten

Bundesrepublik Deutschland

Bundesrepublik Österreich

Tschechische Republik (Česká Republik)

Republik Polen (Rzeczpospolita Polska)

Russische Föderation: Oblast Kaliningrad (Kaliningradskaja oblast)

Republik Litauen (Lietuva)

befinden. In der Republik Polen werden dabei nur die Plätze besprochen, die in den ehemaligen deutschen Ostprovinzen Pommern, Ostbrandenburg, Schlesien und Ostpreußen zu finden sind.

Bei der Zusammenstellung habe ich nur die von der Luftwaffe zu irgendeinem Zeitpunkt genutzten Flugplätze berücksichtigt. Plätze, die vor dem Zweiten Weltkrieg als rein zivile Plätze entstanden und nie durch die Luftwaffe genutzt worden sind, habe ich wegen dieser Fokussierung nicht mit aufgeführt.

Während ich bei den Angaben zur Geschichte der Plätze vor und nach der Nutzung durch die Luftwaffe auf dem Gebiet des ehemaligen Deutschen Reichs und Österreichs auf eine Vielzahl von Dokumenten und Veröffentlichungen zurückgreifen konnte, fehlten mir diese Informationen für die Plätze auf dem Gebiet der Tschechischen Republik fast vollständig. Ich bitte, dies freundlich zu berücksichtigen.

In der Geschichte der Flugplätze, die vor Mitte der 20er Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts entstanden sind, musste immer wieder auf den Vertrag von Versailles verwiesen werden. Deshalb will ich hier einmal ganz kurz auf ihn eingehen: Im Teil V: Bestimmungen über Landheer, Seemacht und Luftfahrt sind im Abschnitt III –

IV. Flugplätze von A-Z

Aachen-Merzbrück – Nordrhein-Westfalen – D

Lage: 50°49'20"N 06°11'15"E

Klassifizierung: Einsatzhafen

Örtliche Lage: 4 km östlich von Würselen, 6 km westlich von Eschweiler, 10 km nordöstlich von Aachen.

Bereits 1914 als Feldflugplatz für die deutschen Fliegerkräfte eingerichtet und während des gesamten Ersten Weltkrieges genutzt. Nach dem Krieg von 1919 bis 1929 Nutzung durch die belgische Besatzungsmacht. Nach deren Abzug zu einem Flughafen II. Ordnung ausgebaut.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges durch das Reich beschlagnahmt, wurde er nur am Anfang des Westfeldzuges durch Luftwaffenverbände belegt.

Ab dem 29. Januar 1945 wurde der Platz, der nun mit dem Code Y-46 bezeichnet wurde, von Pionieren des 818th Engineer Aviation Battalions so ausgebaut, dass er ab 14. März durch Jagdbomber belegt werden konnte. Am 11. Mai 1945 endete die Belegung durch die U.S.A.A.F. Danach waren es wiederum belgische Streitkräfte, die den Platz bis 1995 genutzt haben.

Zurzeit als Verkehrslandeplatz mit der ICAO-Kennung EDKA in Betrieb.

Achmer – Niedersachsen – D

Lage: 52°22'30"N 07°55'15"E

Klassifizierung: Fliegerhorst mit 3 Start- und Landebahnen, Silberplatz

Örtliche Lage: 4 km südwestlich von Bramsche direkt am Südufer des Mittellandkanals.

Nach 1936 als Fliegerhorst angelegt, drei Startbahnen in der Form des Großbuchstabens A. Der Ausbau zu einem Friedensstandort mit festen Unterkünften und Unterstellhallen für die Flugzeuge ist aber nie abgeschlossen worden. Während der gesamten Dauer des Zweiten Weltkrieges belegt, unter anderem auch von Einheiten, die mit den neuen Strahlflugzeugen ausgerüstet waren. Nach der Anlage zum Befehl OKL Gen.Qu. (Abt.Lw.Bod.Org.II) vom 20. Dezember 1944 mit dem Titel „Silberprogramm“ eingestuft als einsatzfähiger Flugplatz im Luftgau XI.

Nach Kriegsende demontiert und gesprengt. Das Gelände diente der BAOR als Standortübungsplatz für den Standort Osnabrück.

Heute befindet sich auf einem Teil des ehemaligen Rollfeldes ein Sonderlandeplatz mit der ICAO-Kennung EDXA.

Allenstein-Deuthen – Ostpreußen – heute: Olsztyn Dajtki – Województwo warmińsko-mazurskie – PL

Lage: 53°46'20"N 20°24'55"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Rund 5,2 km westsüdwestlich der Stadtmitte von Allenstein und unmittelbar nordwestlich des Dorfes Deuthen.

Es gab schon vor dem Ersten Weltkrieg ein „Landungsgelände mit Schuppen“ in Allenstein-Deuthen. Dieses wurde in Laufe des Krieges zu einer Fliegerstation ausgebaut. Sie musste aber nach den Bedingungen des Versailler Friedensvertrages geschlossen werden. Ab dem 01. Juni 1926 gab es dann wieder einen zivilen Flugplatz an der Strecke Allenstein – Elbing – Marienburg – Danzig, seit 1934 Sportflugplatz. Bei Kriegsbeginn beschlagnahmt und gelegentlich als Arbeitsplatz in der Flugausbildung genutzt.

Heute modern ausgebauter Sportflugplatz, ICAO-Kennung: EPOD

Allentsteig – Niederösterreich – A

Lage: 48°42'10"N 15°23'35"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Zwischen der Straße Merkenbrechts – Neunzen, der Straße Merkenbrechts – Edelbach und dem Feldweg Neunzerbrück ostwärts zur Edelbacher Straße.

Auf dem Gelände des Truppenübungsplatzes Allentsteig (bis 1957 Truppenübungsplatz Döllersheim) wurde im April/Mai 1945 ein geeignetes Wiesengelände als Feldflugplatz genutzt.

Allner bei Hennef – Nordrhein-Westfalen – D

Lage: 50°46'42"N 07°18'09"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Am Südufer der Sieg gegenüber von Schloss Allner.

Schloss Allner war ab 1943 Sitz verschiedener Geschwaderstäbe, die das Wiesengelände an der Sieg für Flugbetrieb mit Verbindungsflugzeugen, hauptsächlich Fieseler Fi 156 „Storch“ nutzten.

Arys-Rostken – Ostpreußen – heute: Rostki – Województwo warmińsko-mazurskie – PL

Lage: 53°42'35"N 21°54'40"E

Klassifizierung: Einsatzhafen

Örtliche Lage: 11 km südsüdwestlich von Arys (Orzysz) mitten im Truppenübungsplatzgelände, zwischen dem Kesselsee und dem Roschsee.

Auf dem Gelände des Truppenübungsplatzes Arys entstand schon vor dem Zweiten Weltkrieg ein Einsatzhafen. Von diesem kamen im September 1939 zunächst Jagd- und dann Kampfverbände über Polen zum Einsatz. In den folgenden Jahren waren es dann Ausbildungsverbände, die den Platz nutzten.

Erst gegen Kriegsende waren kurzzeitig wieder Einsatzverbände auf dem Platz. Nach der Besetzung durch die Rote Armee ist keine Nutzung durch deren Fliegerkräfte bekannt. In der Zeit des Kalten Krieges wurde der Platz als Manöverplatz der polnischen Streitkräfte genutzt.

Aschersleben – Sachsen-Anhalt – D

Lage: 51°46'40"N 11°25'40"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 3,2 km nordnordwestlich von Aschersleben zwischen Wilslebener See und der Bahnstrecke nach Halberstadt.

Seit 1927 als Notlandeplatz genutzt, 1935 im Zusammenhang mit dem Bau des Flugzeugzweigwerks Aschersleben der Junkers Motoren- und Flugzeugwerke A.G. als Landeplatz angelegt und in der Folge hauptsächlich zu Ausbildungszwecken genutzt.

Von amerikanischen Heereseinheiten erobert, nach der Übernahme der Verwaltung durch die SMAD wurden Werk und Flugplatz mehr oder weniger demontiert. Heute führt die Bundesstraße B 6 neu über einen Teil des ehemaligen Rollfeldes.

Aslau – Schlesien – heute: Osla – Województwo dolnośląskie – PL

Lage: 51°18'25"N 15°44'05"E

Klassifizierung: Einsatzhafen I. Ordnung

Örtliche Lage: 31 km südsüdwestlich von Sprottau (Szprotawa), 33 km westnordwestlich von Liegnitz (Legnica) unmittelbar nördlich der Autobahn Forst – Breslau (E 36).

Babenhausen – Hessen – D

Lage: 49°57'00"N 08°58'10"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 1,6 km südostwärts von Babenhausen südlich der Kasernen an der Aschaffener Straße.

Seit 1927 gab es auf dem Exerzierplatz der Garnison Babenhausen einen Notlandeplatz. Dieses Gelände sollte wahrscheinlich noch vor Kriegsbeginn zu einem Einsatzhafen ausgebaut werden. Dazu kam es aber nicht mehr, es blieb bei einem Feldflugplatz ohne nennenswerte bauliche Anlagen. Erst ab Ende August 1944 wurde der Platz zunächst kurzfristig durch eine Kampf-, dann durch Jagdgruppen belegt. Nach der Besetzung durch amerikanische Heeresseinheiten 1945 begannen am 30. März Pioniere des 832nd Engineer Aviation Battalions, den Platz so herzurichten, dass er vom 31. März bis 30. April als Nachschub- und Evakuierungsplatz Y-77 genutzt werden konnte. Danach wurde Babenhausen Standort der US-Army, das Rollfeld des Feldflugplatzes wieder Übungsgelände. Auf einem schmalen Streifen entstand ein zunächst militärischer Landeplatz, der später auch vom LSC Babenhausen mitbenutzt werden konnte. Am 09. Juli 2007 fand der letzte US-Fahnenappell auf dem Gelände statt.

Über die zukünftige Gestaltung der Konversionsfläche ist entschieden, der Sonderlandeplatz mit der ICAO-Kennung EDEF soll erhalten bleiben.

Babenhausen-Nord (auch: Zellhausen-Süd) – Hessen – D

Lage: 49°58'43"N 09°00'38"E

Klassifizierung: Silberplatz im Bau

Örtliche Lage: Da, wo heute der Reiterhof Hartmann sein Domizil (Harreshausen, Im Eichen) hat.

In dem in der Beschreibung des Fliegerhorstes Achmer erstmals aufgeführten Befehl ist für Babenhausen-Nord der befohlene Neubau einer Startbahn in einer Länge von 1.700 m und einer Breite von 50 m aufgeführt. Auswertungen westalliierte Luftbilder weisen nach, dass zwischen dem 14. Februar und dem 14. März 1945 zumindest die Erdarbeiten für eine 1.700 m lange Bahn ausgeführt worden sind. Ob hier tatsächlich noch Kies für den Unterbau und Beton für die Bahn aufgebracht worden sind, das muss noch geklärt werden.

Nach Kriegsende sind die Arbeiten wieder rückgängig gemacht worden, auf einem kurzen Stück der ehemaligen Bahn befindet sich heute der „Reiterhof Hartmann“, auch die Straße „Im Eichen“ führt darüber, die Reste werden landwirtschaftlich genutzt.

Burglengenfeld – Bayern – D

Lage: 49°12'00"N 12°01'00"E

Klassifizierung: Notlandeplatz

Örtliche Lage: 1 km westlich von Burglengenfeld, zwischen Naab und Straße Burglengenfeld – Greinhof.

Ab 1927 sind bis 1931 in den NfL die Beschreibungen des Platzes zu finden. Nur die z.B. in den NfL 31/28-29.11 angegebenen Koordinaten 49°13'N 12°03' E liegen etwa 3 km weiter nordostwärts und stimmen nicht mit dem Rest der Beschreibung überein.

Ebener Weideboden, nach Überschwemmungen etwas nass, am Westrand und an der Straße wellig. Am Ostrand Hochspannungsleitung, 250 m entfernt. Weithin sichtbare Burg über Burglengenfeld, Kirche auf dem Kreuzberg; große, hellgestrichene Zementfabrik. West – Ost 350 m Nord – Süd 200 m (Windrichtung, dem Naabtal folgend, fast ausschließlich West – Ost oder Ost – West).

1945 scheint man sich dann bei der Luftwaffe an diesen Platz erinnert zu haben, denn gut getarnt wurden hier einige Flugzeuge abgestellt. Allerdings half die Tarnung doch nicht allzuviel, am 09. April 1945 wurde der Platz von amerikanischen Flugzeugen angegriffen und die abgestellten Flugzeuge zerstört.

Heute wird das Gelände wieder landwirtschaftlich genutzt.

Büttelborn – Hessen – D

Lage: 49°53'04"N 08°31'36"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 2 km südlich von Büttelborn im Westen der Straße von Büttelborn nach Griesheim.

Der Platz wurde erst im Sommer 1944 erkundet und dann kurzzeitig von einem Jagdverband belegt. Weiteres ist bisher noch nicht bekannt.

Heute wieder landwirtschaftliche Nutzfläche.

Cammin – Pommern – heute: Kamień Pomorski – Województwo zachodniopomorskie – PL

Lage: 53°58'11"N 14°46'12"E (Ort)

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: Über die Lage dieser Fläche ist bisher leider nichts bekannt.

In der Karte „Bodenorganisation im Reichsgebiet, Stand: 01.01.1945“ ist eine Größe von 1.200 x 250 m angegeben. Weitere Informationen waren nicht zu finden.

Crailsheim – Baden-Württemberg – D

Lage: 49°08'15"N 10°02'40"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: 1,6 km westlich des Bahnhofs Crailsheim zwischen der Haller Straße im Norden und der Bahnstrecke.

1935 begann auf dem Gelände des seit 1927 bestehenden Notlandeplatzes der Bau des Fliegerhorstes auf freiem Feld westlich der Stadt. Der Bau wurde im Oktober 1937 abgeschlossen, der Platz in den Jahren bis zum Kriegsende fast ausschließlich durch Ausbildungsverbände belegt.

Nach der „Schlacht um Crailsheim“ wurde der Fliegerhorst am 22. April 1945 zum zweiten Mal, diesmal endgültig, von amerikanischen Heeresseinheiten besetzt. Am 23. April begannen dann die Pioniere des 832nd Engineer Aviation Battalions, den Platz wieder einsatzbereit zu machen. Schon am nächsten Tag konnte der Flugbetrieb auf dem Nachschub- und Evakuierungsplatz R-5 eingeschränkt aufgenommen werden. In den Bauten des Fliegerhorstes zogen wohnungslose Crailsheimer und Displaced Persons ein. Ab 1951 wurden auf dem Rollfeld die McKee-Barracks errichtet, eine Kaserne für Einheiten der US-Army, die 1994 abzogen. Der ehemalige Flugbetriebsbereich, der seit 1957 durch die Bundeswehr als Depot genutzt worden war, wurde bis zum Jahr 1999 aufgegeben. Heute ist der ehemalige Fliegerhorst noch immer das größte Sanierungsgebiet in Baden-Württemberg.

Dahl – Nordrhein-Westfalen – D

Lage: 51°42'50"N 08°49'35"E

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: Südlich der Bundesstraße B 29 direkt ostwärts der Abfahrt auf die K 29 George-Marshall-Ring.

Das Gelände wurde anscheinend zunächst als Scheinflugplatz genutzt, bis es ab Herbst 1944 als Ausweich- und Abstellfläche des Fliegerhorstes Paderborn verwendet wurde.

Dalheim – Ostpreußen – heute: Roschtschino – Oblast Kaliningrad – RUS

Lage: 54°38'33"N 20°36'55"E (Ort)

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: Die genaue Lage dieser zum Fliegerhorst Gutenfeld gehörenden Fläche konnte nicht festgestellt werden.

Eckersdorf – heute: Jakartovice - Moravskoslezský kraj – CZ

Lage: 49°54'55"N 17°41'10"E (Ort)

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Die genaue Lage dieses Feldflugplatzes ist noch nicht bekannt.

Vermutlich wurde ein genügend großes Wiesengelände in der Nähe des Ortes als Feldflugplatz genutzt, als ein Jagdverband von dort aus im April 1945 die vorrückenden sowjetischen Heeresseinheiten bekämpfte.

Heute wahrscheinlich wieder landwirtschaftlich genutzt.

Eckfeld – Rheinland-Pfalz – D

Lage: 50°07'13"N 06°51'45"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 1,5 km nordostwärts von Eckfeld auf der Birkenhöhe zwischen der heutigen A 1/A 48 und dem Holzmaar.

Obwohl der Ausbau bereits Anfang 1939 begann, wurde der Platz den Angaben der Zeitzeugen nach erst im Frühjahr 1941 fertiggestellt, aber nie als Flugplatz in Betrieb genommen.

1944 entstand in dem Bereich eine Feuerstellung für V 1-Flugbomben.

Edelbeuren – Baden-Württemberg – D

Lage: 48°05'01"N 10°00'30"E

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: 1,4 km südwestlich von Edelbeuren und 1,2 km ostwärts von Laubach am nordwestlichen Rand des Schlachtberges.

Das landwirtschaftlich genutzte Gelände wurde schon vor dem Krieg als „Ausweichhafen“ ausgewählt. Die notwendigen Drainagearbeiten zur möglichen Nutzung des Platzes wurden durch den Reichsarbeitsdienst durchgeführt.

Heute wieder landwirtschaftlich genutzte Fläche.

Ferdinandshof – Mecklenburg-Vorpommern – D

Lage: 53°40'25"N 13°51'56"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Nordwestlich von Ferdinandshof westlich der Bahnstrecke Pasewalk – Anklam.

Vom Herbst 1940 bis 1943 als Arbeitsplatz der Flugzeugführerschule 120 Prenzlau genutzt, danach vom RLM freigegeben.

Heute wird die Fläche wieder landwirtschaftlich genutzt.

Ferschweiler – Rheinland-Pfalz – D

Lage: 49°52'20"N 06°23'25"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 7 km nordnordwestlich von Echternach und 1,5 km nordwestlich von Ferschweiler.

Der direkt an der Grenze zu Luxemburg gelegene Platz wurde in den Tagen nach dem Beginn des Westfeldzuges durch Stuka- und Jagdgruppen belegt. Danach blieb es ruhig um den Platz, bis ab Mitte August 1944 dort eine mit italienischen Flugzeugen ausgerüstete deutsche Transportgruppe aufgelöst wurde.

Heute wieder landwirtschaftlich genutzte Fläche.

Finow – Brandenburg – D

Lage: 52°49'30"N 13°42'30"E

Klassifizierung: Fliegerhorst und Luftpark, zwei Startbahnen.

Örtliche Lage: 3,5 km ostwärts der Autobahn A 11 und 3,9 km südlich des Oder-Havel-Kanals.

Erst 1938 begann der Ausbau eines Einsatzhafens I. Ordnung Finow und des Lagerbezirks „Vorwerk“ am Fuchsberg bei Biesenthal. 1940 erteilte die Bauverwaltung den Auftrag zum Bau von zwei Start- und Landebahnen aus Beton, die im Juni 1941 fertiggestellt wurden. Inzwischen war der Platz auch zu einem Fliegerhorst mit eigener Fliegerhorstkommandantur hochgestuft worden, die Unterbringung erfolgte jedoch kriegsbedingt nur in Baracken. Feste Unterkünfte sollten dann in Friedenszeiten errichtet werden.

Zunächst nur als Luftpark genutzt, ab Januar 1944 wurden dann auch Einsatzverbände dort stationiert. Nach der Sprengung wichtiger Anlagen und der Startbahnen räumte die Luftwaffe am 26. April 1945 den Platz.

Füssen – Bayern – D

Lage: 47°34'20"N 10°40'05"E

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: 2,25 km westlich des Bahnhofs Füssen und 300 m nördlich der Straße Füssen – Weißensee (Kemptener Straße).

In den Nachrichten für Luftfahrer wurde 1927 ein Notlandeplatz in der Größe 400 x 300 m bekanntgegeben. Später wurde am Ostrand die Gebirgsjägerkaserne errichtet.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs scheint man sich an diesen Notlandeplatz wieder erinnern zu haben.

Heute gehört das Areal zum Bereich der Allgäu-Kaserne.

Gablingen (auch: Gersthofen) – Bayern – D

Lage: 48°27'00"N 10°51'50"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: 4 km nördlich der Autobahnabfahrt Augsburg-West der Bundesautobahn BAB 8 und 3 km nordnordwestlich des Rathauses von Gersthofen zwischen der Bundesstraße B 2 im Osten und der Bahnstrecke Augsburg – Donauwörth im Westen.

Am 16. Januar 1917 traf ein 70-köpfiges Vorkommando von Oberschleißheim in Gersthofen ein. Auftrag des Vorkommandos: Bau eines 130 ha großen Flugplatzes zur Aufnahme der Königlich bayerischen Fliegerschule 5. Zu diesem Vorkommando gehörte auch der Maler Paul Klee. Obwohl die Gebäude und Hallen bei weitem noch nicht fertiggestellt waren, wurde bereits im Frühjahr 1917 der Schulbetrieb in Provisorien aufgenommen. Bis zum Ende des Krieges wurden am Nordrand des Flugplatzes eine Normalwerft und neun Normalflugzeughallen sowie Unterkünfte und Lehrgebäude errichtet. Den Bedingungen des Vertrags von Versailles entsprechend musste die Fliegerstation demontiert werden. Alle Flugzeughallen einschließlich der Werft wurden abgerissen. Die Unterkünfte und einige andere Bauten blieben stehen und ermöglichten die Unterbringung von Vertriebenen bzw. Umsiedlern aus Elsass-Lothringen.

Im Rahmen der geheimen Aufrüstungsplanung der Reichswehr wurde Gersthofen für die Stationierung eines Kreisflugparks vorgesehen. Deshalb wurden neben den neuen Anlagen auf dem Fliegerhorst 1,5 km nördlich des nördlichen Platzrandes bei Foret auch noch die Anlagen eines Vorwerks mit Rüsthallen und Lagergebäuden errichtet. Die Baumaßnahmen liefen unter der Tarnbezeichnung: Bau der „Gebirgsschule der Süddeutschen Lufthansa GmbH“. Möglicherweise erfolgte die erste Belegung schon Ende 1934, jedenfalls wurde der Fliegerhorst bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs kontinuierlich belegt. Es waren hauptsächlich Ausbildungs-

Hage – Niedersachsen – D

Lage: 53°37'05"N 07°17'10"E

Klassifizierung: Einsatzhafen

Örtliche Lage: Unmittelbar nördlich der Ortschaft und des Norder Tiefs.

Bereits 1914 begann die Kaiserliche Marine (Kriegsmarine) mit dem Aufbau eines Marine-Luftschiffhafens mit vier Luftschiffhallen. 1915 fertiggestellt, musste man aber bald erkennen, dass Hage durch Luftangriffe britischer Flugzeuge gefährdet war. Daher verlegte man die Luftschiffe weiter ins Landesinnere. Bis 1921 wurden die Hallen entsprechend den Bedingungen des Versailler Vertrages abgebaut.

In den NfL 31/40.2 erschien dann folgende Nachricht: Privatlandeplatz Hage, Kreis Norden

0,5 km nördlich Hage; 6,0 km ostnordostwärts der Stadt Norden; 8,5 km ostwärts der Küstenfunkstation Norddeich. Der Platz ist nur geeignet für Sportflugzeuge der Klassen A 1 und A 2 sowie für Junkers F 13 und W 33. Unternehmer des Platzes ist die Luftdienst G.m.b.H., Berlin W 35, Blumeshof 17. Der Platz ist nur für Flugzeuge dieser Gesellschaft bestimmt.

Mit den NfL 33/49-50.4 wurde dann folgende Änderung bekanntgegeben:

Hage bei Norden, Flughafen II. Ordnung Lage: 1,5 km nördlich von Hage, 6 km ostnordost der Stadt Norden, 8,5 km östlich der Küsten-Funkstation Norddeich. Der Flughafen ist nicht geeignet für M- und G-Flugzeuge.

Unternehmer des Flughafens ist die Flughafen Norderney G.m.b.H. in Bremen, Rembertstraße 28.

Größe des Platzes: Nord – Süd: 530 m Ost – West: 400 m Nordost – Südwest: 450 m Nordwest – Südost: 400 m

1937 begann die Luftwaffe wieder, das Gelände als Einsatzhafen auszubauen. Belegt wurde der Platz allerdings nur in den ersten sechs Monaten des Zweiten Weltkrieges. Er blieb aber bis zur Besetzung durch alliierte Truppen anfliegbar.

Nach Kriegsende wurde das Rollfeld nur noch landwirtschaftlich genutzt.

Hagenow – Mecklenburg-Vorpommern – D

Lage: 53°25'50"N 11°13'00"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: 2 km ostwärts des Bahnhofes Hagenow, unmittelbar ostwärts des Neubaugebietes „Neue Heimat“ und westlich des Sudenhofes.

Die ersten Gebäude des neuen Fliegerhorstes wurden 1935 errichtet. Am 01. Dezember 1936 wurde die Orterschule Hagenow aufgestellt. Die Bauarbeiten, zu denen die Errichtung eines 540 m langen sichelförmigen Gebäudes gehörte, dauerten bis etwa 1938. In diesem Jahr wurde eine Fliegerübungsstelle Hagenow-Land aufgestellt. In den folgenden Jahren bis zum Kriegsende wurden immer wieder verschiedene Einheiten kurzfristig nach Hagenow verlegt.

sehene Flächen auf ihre Eignung hin überprüft wurden. Dabei fiel auch die Entscheidung, Husum-Narrental zu einem Einsatzhafen I. Ordnung auszubauen. Im September 1939 begannen die Arbeiten zum Ausbau des nun wesentlich größeren Rollfeldes und kurz darauf die zum Bau von drei Start- und Landebahnen aus Beton. Ab April 1940 war der Einsatzhafen dann bis Kriegsende fast durchlaufend von verschiedenen Einsatz- und Ausbildungsverbänden belegt. Der Befehl für das „Silberprogramm“ zeigt, dass auch für Husum die Verlängerung einer Startbahn auf 1.700 m befohlen war. Arbeiten daran waren im Mai 1945 noch im Gange. Bei Kriegsende fielen den britischen Truppen insgesamt 186 Flugzeuge der verschiedenen Typen in die Hände. Im Juni und Juli 1945 wurde der Flugplatz Husum-Schauendahl noch durch zwei Staffeln der RAF belegt. Nach Sichtung der erbeuteten Flugzeuge und dem Abtransport nützlich erscheinender Beutestücke wurden die Anlagen des Einsatzhafens demontiert und abtransportiert oder gesprengt. Noch heute sind Teile der ehemaligen Start- und Landebahnen auf Luftaufnahmen als schmale Baum- und Buschstreifen deutlich zu erkennen. Anfang der 60er Jahre wurde eine neue Kaserne auf dem ehemaligen Rollfeld errichtet, in die im Juni 1963 das Luftwaffenversorgungsregiment 7 einzog, das bis zu seiner Auflösung am 31. März 1994 dort Hausherr war. Heute ist die Julius-Leber-Kaserne Standort des Spezialpionierbataillons 164.

Hüttenfelde – Ostpreußen – heute: verschwundener Ort – Oblast Kaliningrad – RUS

Lage: 54°55'35"N 22°15'00"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Etwa 3 km Ost zu Ostnordost von Altenkirch (Malomozhayskoye)

Möglicherweise handelt es sich um denselben Platz, der 1941 als Gaistauden in der Liste für das „Unternehmen Barbarossa“ aufgeführt wurde.

Der Platz wurde von August bis Oktober 1944 von Schlachtfliegern und im Oktober 1944 von einer Jagdgruppe belegt.

Heute vermutlich landwirtschaftlich genutzt.

Iglau – heute: Jihlava – Kraj Vysočina – CZ

Lage: 49°24'50"N 15°36'30"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 2,4 km nordnordostwärts des Marktplatzes von Iglau.

Die Arbeiten zum Bau dieses Platzes sollen im Jahre 1940 durchgeführt worden sein. Weiter ist nichts über seine Geschichte bekannt.

Ith – Niedersachsen – D

Lage: 51°57'28"N 09°39'19"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Unmittelbar südlich von Holzen-Ith.

Seit Anfang der 30er Jahre bestand auf dem Ith ein Segelfluggelände, das ab Juli 1939 zu einer Reichssegelflugschule ausgebaut wurde.

Nach Kriegsende übernahm die britische Besatzungsmacht die Anlagen und richtete zunächst ein Erholungszentrum für Armeeangehörige ein. 1949 übernahm dann der AHQ Gliding Club das Gelände bis zur Rückgabe an die deutsche Verwaltung. Das heutige Segelfluggelände „Ithwiesen“ liegt im Südosten des alten Geländes, in den Gebäuden der Reichssegelflugschule ist heute die Zivildienstschule 1 zu finden.

Iven – Mecklenburg-Vorpommern – D

Lage: 53°48'40"N 13°24'25"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 19,1 km westsüdwestlich des Marktplatzes von Anklam und 2,2 km nordwestlich von Iven auf der „Die große Wiese“ genannten Feldmark.

Die „Große Wiese“ gehörte damals zum Gut Iven. Gutsbesitzer war der Leutnant der Reserve Albert von Schwerin. Dieser war am 31. Juli 1940 wegen seiner erfolgreichen Einsätze gegen die britische Marine und Handelsmarine mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet worden. Am 19. November 1940 ist er bei einem Einsatz mit der 1./Kampfgeschwader 26 gegen England nicht zurückgekehrt. Er ruht heute auf dem Soldatenfriedhof Channock Chase.

Ab August 1944 wurde der Platz durch einen Ausbildungsverband der Schlachtflieger als Arbeitsplatz genutzt.

Jena-Rödigen – Thüringen – D

Lage: 50°58'30"N 11°36'24"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: 5,2 km Nord zu Nordnordost des Inselplatzes in Jena und unmittelbar südlich Rödigen.

Anfang der 30er Jahre gab es hier auf der Höhe über der Saale offensichtlich einen privaten Flugplatz. Dieser wurde schon früh zumindest behelfsmäßig durch die Luft-

Jüterbog-Damm – Brandenburg – D

Lage: 51°58'40"N 13°04'00"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: 1,8 km südsüdwestlich vom Markt Jüterbog und nur 5,2 km ost-südostwärts vom Fliegerhorst Jüterbog-Altes Lager.

Auch in Damm entstand schon während des Ersten Weltkriegs eine Artillerie-Fliegerstation, die ebenfalls demontiert werden musste. 1933/34 begann dann der Bau des neuen Fliegerhorstes, der später wieder Ausbildungseinheiten der Aufklärer beherbergte. Bis zur Räumung am 20. April 1945 wurde der Horst durch die verschiedensten Einsatzverbände belegt.

Bereits am 22. April 1945 folgten sowjetische Schlachtflieger. In den folgenden Jahren bis 1993 befand sich eine Fliegerwerkstatt im Bereich. 1994 wurde das Gelände von den GUS-Truppen geräumt und der Bundesvermögensverwaltung übergeben. Der Fliegerhorst Jüterbog-Damm wurde in die Liste der Denkmale in Jüterbog aufgenommen.

Kallies-Rathelde – Pommern – heute Pruszcz Gmina Kalisz Pomorski – W – PL

Lage: 53°18'07"N 15°58'37"E (Ort)

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Nicht genau bekannt, etwa 5 km ostwärts von Kallies.

Über die Geschichte dieses Platzes ist nichts bekannt.

Kallinchen – Brandenburg – D

Lage: 52°12'10"N 13°33'30"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 900 m südlich von Kallinchen und 1,7 km westlich von Motzen.

Über die Geschichte dieses Platzes, der auf keiner deutschen Karte verzeichnet ist, ist nur bekannt, dass ihn Eindecker und Doppeldecker der Luftwaffe angefliegen haben. Eventuell waren es Kuriere zum Oberkommando der Wehrmacht in Wünsdorf. Nach Kriegsende wurde das Gelände aufgeforstet bzw. landwirtschaftlich genutzt.

Kusel – Rheinland-Pfalz – D

Lage: 49°32'43"N 07°24'30"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Heutige Unteroffizier-Krüger-Kaserne

Der Feldflugplatz taucht nur im Luftwaffenatlas des Luftgaukommandos XII vom November 1940 auf, in späteren Karten ist er nicht mehr verzeichnet. Belegungen sind bisher keine dokumentiert.

Kußfeld – Ostpreußen – heute: Nowe Kusy – Województwo warmińsko-mazurskie – PL

Lage: 54°03'00"N 19°35'15"E (Ort)

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Bisher noch nicht bekannt.

Dieser Feldflugplatz taucht erst in der Karte „Bodenorganisation im Reichsgebiet, Stand: 1.1.45“ mit einer Größe von 1.350 x 670 m auf. Der Feldflugplatz wurde am 23. Januar 1945 durch die Rote Armee besetzt und anschließend kurzfristig mit sowjetischen Fliegerkräften belegt.

Lachen-Speyerdorf – Rheinland-Pfalz – D

Lage: 49°19'50"N 08°12'50"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: 5,8 km ost-südostwärts des Bahnhofs von Neustadt an der Weinstraße und 2 km nordnordwestlich des markanten Wasserturmes von Duttweiler.

1912 hatte der Flugverein für Neustadt an der Haardt hier ein Fluggelände angelegt. Dieses wurde 1915 vom Verein zunächst an die Pfalz-Flugzeugwerke in Speyer verpachtet, 1916 trat der bayerische Staat als Pächter ein, um hier eine Fliegerstation und eine Militärfliegerschule im Bereich des II. bayerischen Armeekorps einzurichten. Die Bauarbeiten zogen sich dann aber aus sehr unterschiedlichen Gründen bis 1918 hin. Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges konnten nur Teile der ursprünglich geforderten und geplanten Gebäude der Fliegerstation Lachen-Speyerdorf fertiggestellt werden.

Während der alliierten Rheinlandbesetzung war der Fliegerhorst bis zum Oktober 1928 Standort des französischen 12ème Régiment d'Aviation de Bombardement.

Müllrose – Brandenburg – D

Lage: 52°15'09"N 14°23'11"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 2,1 km westnordwestlich des Marktes in Müllrose.

Der Platz diente der Flugzeugführerschule Frankfurt an der Oder von 1938 bis 1945 als Arbeitsplatz.

Nach Kriegsende wurde der Platz wieder landwirtschaftlich genutzt.

München Gladbach (seit 1960 Mönchengladbach) (auch: Rheydt) – Nordrhein-Westfalen – D

Lage: 51°10'40"N 06°23'20"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: Das Gelände des heutigen „Borussia-Parks“ von Mönchengladbach.

Die Geschichte dieses Flugplatzes ist durch die mehrfache Umbenennung der Städte im Umfeld und der damit zwangsläufig auch erfolgten Umbenennung des Platzes schwierig nachzuvollziehen.

München-Gladbach war bereits zu Beginn des Ersten Weltkrieges erster Standort der Feldfliegerabteilung 30. Der genaue Platz konnte noch nicht festgestellt werden.

1931 wurde in den NfL erstmals ein „Flughafen II. Ordnung Gladbach-Rheydt“ mit dem Betreiber: Flughafengesellschaft m.b.H. Gladbach-Rheydt aufgeführt, der auch mit Stand: Januar 1932 so im „Flughandbuch für das Deutsche Reich“ aufgenommen wurde. In den NfL 35/49.2 trug der Flughafen dann die Bezeichnung „Flughafen Gladbach/Rheydt“ mit dem Unternehmer „Flughafen Betriebs G.m.b.H., M./Gladbach/Rheydt“ und 1937 bis 1939 „Flughafen Gladbach-Rheydt“ und der Unternehmer „Flughafen-Betriebsgesellschaft m.b.H., München/Gladbach/Rheydt“. Im „Verzeichnis der baulichen Anlagen der Luftwaffe“ der Anlage zum Luftwaffenatlas des Luftgaukommandos VI aus dem Jahre 1940 ist der Platz zweimal aufgeführt:

A 5 München-Gladbach Horst und Verkehrsflughafen (siehe auch B 8)

B 8 München-Gladbach Verkehrsflughafen und Horst (siehe auch A 5)

Obwohl noch als Verkehrsflughafen in Betrieb, nahm bereits am 10. März 1936 eine Fliegerübungsstelle Gladbach-Rheydt dort den Betrieb auf. Erst Anfang des Jahres 1940 wurden dann Einsatzverbände auf dem Platz stationiert und im Juni 1940 wurde der Fliegerhorst einer der ersten Plätze der deutschen Nachtjagd. Der Horst war während des gesamten Zweiten Weltkriegs fast durchgehend belegt und wurde Anfang März 1945 von den Alliierten besetzt. Am 08. März begannen dann Einheiten des 852nd Engineer Aviation Battalions, den Platz als Transportfliegerplatz herzurichten. Am 20. März konnten erste Einsätze geflogen werden und der nun mit Y-

Neisse-Stephansdorf – Schlesien – heute: Radzikowice Gmina Nysa – Województwo opolskie – PL

Lage: 50°30'20"N 17°17'30"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Unmittelbar südostwärts des Dorfes Stephansdorf zwischen dem Dorf und der Bahnstrecke Neisse – Glatz.

1927 wird in den NfL erstmals ein Notlandeplatz Neiße mit folgender Beschreibung veröffentlicht: Notlandeplatz, 3 km nordwestlich der Stadt. Ehemaliger Exerzierplatz Stephansdorf. Feste Grasnarbe. Der Süden des Platzes durch Schützengräben unbrauchbar. Ansteuerung: 1,5 km westlich der Bahn Neiße – Grottkau. 550 x 600 m. In den folgenden Jahren wurde der Platz zu einem Flughafen II. Ordnung ausgebaut und als solcher in den NfL 1931 bis 1937 veröffentlicht.

Ab April 1938 bis zur Besetzung des Gebietes durch die Rote Armee nutzte die Luftwaffe den Flughafen als Feldflugplatz. Er diente zunächst als Arbeitsplatz verschiedener Flugzeugführerschulen. Erst zu Beginn des Jahres 1945 lagen dann auch Einsatzverbände auf dem Platz.

Heute wird das ehemalige Rollfeld wieder landwirtschaftlich genutzt.

Nellingen – Baden-Württemberg – D

Lage: 48°43'00"N 09°16'10"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: 9,35 km südostwärts des Schlosses in Stuttgart und 2,2 km west-nordwestlich der St. Blasius-Kirche von Nellingen.

Als zu Beginn der 30er Jahre feststand, dass der Zivilflughafen in Böblingen nicht weiter zu einem modernen Landesflughafen Württemberg ausgebaut werden konnte, entstanden die ersten Überlegungen, auf dem Gelände des Landesgestüts Württemberg einen neuen Flughafen zu bauen. 1936 stellte sich dann heraus, dass auch dieses Gelände den Anforderungen an einen zukünftigen modernen Flughafen nicht genügen würde und man baute den neuen Landesflughafen in Echterdingen. Gleichzeitig wurde aber entschieden, in Nellingen einen Fliegerhorst zu errichten. Baubeginn war 1937, die Inbetriebnahme erfolgte am 01. Oktober 1938.

Schon kurz nach der Inbetriebnahme begann die Nutzung des Fliegerhorstes als Arbeitsplatz verschiedener Flugzeugführerschulen. Gelegentlich wurde er auch durch Einsatzverbände belegt. Nach der Besetzung durch die US-Army nutzte diese den Platz als Lager für nicht mehr benötigte Flugzeuge.

Ab 1951 bis zum 30. November 1992 waren die „Nellingen Barracks“ Sitz des 2nd Support Command US-Army, heute ist hier der Stadtteil „Scharnhäuser Park“ von Ostfildern daraus entstanden.

Oberelchingen – Bayern – D

Lage: 48°27'20"N 10°04'59"E

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: Nördlich des Klosters Oberelchingen zwischen Ort und der Bundesautobahn BAB 8.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1944 als Ausweich- und Abstellmöglichkeit für die Plätze Leipheim und Dornstadt geschaffen.

Heute wieder landwirtschaftlich genutzte Fläche.

Oberhagen – Mecklenburg-Vorpommern – D

Lage: 54°10'30"N 12°16'00"E (Ort)

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: nicht bekannt.

Ob diese Fläche in einem Zusammenhang mit dem nahegelegenen Heinkel-Zweigwerk Schwarzenport gesehen werden muss, konnte bisher nicht geklärt werden. Heinkel stellte in diesem Zweigwerk Flugzeugteile her. Dazu wurden in zwei KZ-Außenlagern Häftlinge u.a. in Oberhagen untergebracht.

Oberpfaffenhofen – Bayern – D

Lage: 48°05'00"N 11°17'25"E

Klassifizierung: Industriepplatz mit einer Startbahn

Örtliche Lage: 7,3 km Ost zu Ostnordost der Nordspitze des Wörthsees unmittelbar südlich der Ausfahrt Oberpfaffenhofen der Bundesautobahn BAB 96.

Mitte der 30er Jahre baute die Dornier Metallbauten GmbH (ab 1938 Dornier Werke GmbH) in Neuaubing und Oberpfaffenhofen zwei neue Werke für die Produktion von Flugzeugen. Beim Werk Oberpfaffenhofen wurde 1936 auch ein Flugplatz für den Einflugbetrieb der neugebauten Maschinen errichtet.

Während des Krieges diente der Industrieflugplatz nicht nur zum Einfliegen der neugefertigten Flugzeuge, sondern hier wurden auch fliegende Einheiten der Luftwaffe auf neue Flugzeugmuster umgerüstet. Die Flugzeugproduktion brachte es mit sich, dass der Platz u.a. fünfmal von der 8th USAAF angegriffen wurde.

Am 04. Mai 1945 wurde das Rollfeld des Platzes durch Pioniere des 833rd Engineer Aviation Battalions soweit wieder nutzbar gemacht, dass am nächsten Tag die ersten

Ottmuth – Schlesien – heute: Otmęt – Województwo opole – PL

Lage: 50°29'45"N 17°59'00"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Die genaue Lage dieses Feldflugplatzes konnte bisher noch nicht festgestellt werden.

In den Nachrichten für Luftfahrer 1931 wurde unter der laufenden Nummer 31/45-46.6 erstmals ein Landeplatz Ottmuth wie folgendermaßen beschrieben:

Die Deutsche Schuhfabrik Bat'a, Berlin N 4, Invalidenstraße, hat bei Ottmuth einen Privatlandeplatz errichtet.

Lage: 2,5 km nordostwärts der Stadt Krappitz (an der Oder), Kreis Groß-Strehlitz; 4,2 km westlich von Gogolin (Bahnstrecke Oppeln – Kandrzin); 1 km nördlich des Dorfes Ottmuth.

50°29'45"N 17°59'00"E

Größe: Nord – Süd 600 m, West – Ost 450 m. Kleinste Rolllänge 400 m. Sandboden mit fester Grasnarbe und Kleebestand.

Der Privatlandeplatz soll vorläufig nur behelfsmäßig benutzt werden.

1944 wurde der Platz offenbar zur Segelflugausbildung genutzt. Über seine weitere Geschichte ist nichts bekannt.

Paderborn – Nordrhein-Westfalen – D

Lage: 51°41'35"N 08°44'50"E

Klassifizierung: Fliegerhorst, Luftpark

Örtliche Lage: Südlich der Stadt unmittelbar südlich der Bundesstraße 64. und ostwärts der Borchener Straße. Das Gelände erstreckte sich südlich bis zum Buchenhof.

Im Dezember 1912 fand die Sitzung zur Gründung des Vereins für Motorluftfahrt im östlichen Westfalen-Lippe Ortsgruppe Paderborn statt. Am 28. Februar 1914 erfolgte eine Besichtigung des für eine Fliegerstation vorgesehenen Geländes Mönkeloh durch den Kommandeur der Inspektion der Fliegertruppen, Oberst von Eberhardt. Diese fiel positiv aus und die Fliegerstation wurde errichtet. Nach den Bestimmungen des Vertrages von Versailles musste sie aber weitgehend demontiert werden. In den NfL 31/28-29.11 findet man nachfolgende Beschreibung des Notlandeplatzes 59 Paderborn:

„51°42'N 08°45'E

175 m H. ü. M. 2 km südlich der Stadt Paderborn, an der Straße nach Nordborchen. In unmittelbarer Nähe der Kalkwerke Paderborn.

Feste, trockene Grasnarbe. 350 x 450 m“

Nach der „Machtergreifung“ wurde die ehemalige Fliegerstation auch wieder für die neue Luftwaffe interessant. Am 01. April 1935 nahm die „Fliegerübungsstelle Pa-

Quakenbrück – Niedersachsen – D

Lage: 52°39'45"N 07°55'30"E

Klassifizierung: Fliegerhorst mit einer Start- und Landebahn.

Örtliche Lage: Südwestlich des Stadtgebietes, direkt daran angrenzend.

Der erste Flugplatz wurde 1928 durch den „Artländer Verein für Luftfahrt“ auf dem Merschland, einem unbesiedelten feuchten Weideland, eröffnet. 1935 begann die Luftwaffe damit, diesen Platz zu einem Fliegerhorst auszubauen. 1936 wurde der Platz übergeben und eine Flugzeugführerschule nahm den Dienstbetrieb auf.

Während des Krieges war der Platz zeitweilig auch von Kampffliegerverbänden belegt, in der Hauptsache blieb er aber Ausbildungsplatz. Kurz nach der Räumung durch deutsche Truppen besetzten am 11. April 1945 britische Heeresseinheiten Quakenbrück und das Fliegerhorstgelände.

In der Zeit danach dienten die Unterkünfte bis 1947 polnischen Einheiten als Unterkunft. Das Rollfeld und der Technische Bereich wurden in dieser Zeit demontiert und gesprengt. 1969 zogen Sanitäter der Bundeswehr in einen Teil der alten Unterkünfte des Fliegerhorstes ein.

Quedlinburg – Sachsen-Anhalt – D

Lage: 51°45'00"N 11°08'20"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: 4,4 km südlich des Marktplatzes in Quedlinburg und 2,8 km nördlich Gernrode sowie 3,5 km ostwärts Neinstedt.

Am 16. Juni 1927 wurde der Verkehrslandeplatz Ostharz bei Quedlinburg in Betrieb genommen. Der Linienflugverkehr entwickelte sich aber nicht wie erwartet und so wurde die Fluglinie über Quedlinburg mit Ende des Sommerflugplans am 14. September 1929 wieder eingestellt. Der Platz blieb als Sport- und Notlandeplatz weiter in Betrieb. Ab dem 23. Januar 1934 gab es auf dem Platz ein „Fliegerlager des Freiwilligen Arbeitsdienstes“. Ob es sich hierbei schon um eine Tarnbezeichnung für ein geheimes Ausbildungsvorhaben der Luftwaffe handelte, konnte bisher nicht geklärt werden.

Nach der am 16. März 1935 erfolgten Verkündung der Allgemeinen Wehrpflicht und der Enttarnung der Luftwaffe übernahm diese den Sportflugplatz Ostharz und baute ihn schnell zu einem Fliegerhorst aus. Am 12. Oktober 1936 rückte die Fliegerhorstkommandantur mit einer großen Parade auf dem Quedlinburger Markt in den neuen Fliegerhorst ein. Dieser wurde zunächst Standort einer Flugzeugführerschule, dann eines Fliegerausbildungsregimentes. Die Tatsache, dass hier auch infanteristische Grundausbildung für nichtfliegendes Personal durchgeführt wurde, erklärt die große Zahl der Unterkunftsblöcke. Später wurde Quedlinburg in der Luftwaffe vor allem durch die Frontfliegersammelstelle und den Überprüfungslehrgang ELF bekannt.

Rosenfelde – Pommern – heute: Rózewo, Gmina Walcz – Województwo zachodniopomorskie – PL

Lage: 53°11'59"N 16°29'40"E (Ort)

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: Der Ort liegt rund 15 km westnordwestlich des Flugplatzes Schneidemühl-West und 8,1 km südsüdostwärts des Marktplatzes von Deutsch-Krone.

Außer der Einzeichnung des Piktogramms für diese Fläche ist nichts bekannt.

Rossitten – Ostpreußen – heute: Rybatschi – Oblast Kaliningrad – RUS

Lage: 55°10'22"N 20°51'01"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Auf der Kurischen Nehrung 32 km nordostwärts von Cranz und 61 km südsüdwestlich von Memel, etwa 13,5 km südsüdwestlich der Grenze zwischen Litauen und dem Oblast Kaliningrad.

Schon kurz nach dem Ersten Weltkrieg begannen hier die ersten Segelflugversuche und das Gelände an den Hängen des „Schwarzen Berges“ entwickelte sich zu einem der Zentren des deutschen Segelflugs. So flog hier z.B. Ferdinand Schulz am 11. Mai 1924 mit 8 Stunden und 42 Minuten einen Weltrekord im Dauersegelflug. Ab 1926 wurde der Platz dann auch in den NfL als Notlandeplatz beschrieben. 1926 z.B. mit folgendem Text:

„1 km nördlich des Dorfes Rossitten auf der Kurischen Nehrung. Feste Grasnarbe auf Sandboden. Nasse Stellen im Frühjahr und Herbst, aus der Luft leicht zu erkennen. Am Nordrand altes Barackenlager. Südwestlich des Geländes „Schwarzer Berg“.“

Auch während des Zweiten Weltkrieges wurde noch bis kurz vor Kriegsende Segelflug betrieben, der Platz wurde aber zumindest zwischen April 1939 und April 1942 auch durch die Luftwaffe genutzt. Während des Kalten Krieges wurde der Platz nicht mehr für fliegerische Zwecke verwendet, das alte Rollfeld wuchs in dieser Zeit zu.

Rossweide – Schlesien – heute: Rozkochów, Gmina Walce – Województwo opole – PL

Lage: 50°22'05"N 17°56'30"E (Ort)

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: Der Ort liegt rund 7,5 km nordostwärts von Oberglogau, die genaue Lage des Feldflugplatzes ist bisher noch nicht bekannt.

Schafstädt – Sachsen-Anhalt – D

- Lage: 51°22'30"N 11°41'55"E
- Klassifizierung: Einsatzhafen I. Ordnung, Silberplatz
- Örtliche Lage: 5,1 km westlich des Kirchplatzes in Schafstädt und 7 km ostwärts des Marktes in Querfurt.

Die frühe Geschichte dieses Platzes liegt leider immer noch etwas im Dunkeln: Vor Ort konnte oder wollte niemand sagen, wann genau der Platz angelegt worden ist. Durch die Gemeinde Schafstädt konnte ich vor einigen Jahren nur ein Dokument vom 13.07.1937 erhalten, in dem es um den Ankauf von Grundstücken zum Bau eines Anschlussgleises vom Flugplatz zum Bahnhof Schafstädt durch das Luftkreis-Kommando III (Dresden) ging. Dies bedeutet, dass der Platz bereits vor diesem Datum als Einsatzhafen II. Ordnung fertiggestellt war. In einem anderen Dokument wird mit Stand 23. Januar 1934 eine „Lufttransportzentrale der Reichsautobahn“ mit Standort Querfurt angegeben.

Vom 03. bis 22. September 1939 ist jedenfalls die erste Belegung dokumentiert. Dann wurde es bis zum Herbst 1944 wieder still um den Platz, denn erst danach waren bis Jahresende noch verschiedene Jagdverbände kurzzeitig in Schafstädt stationiert. Vermutlich im Jahr 1944 wurde auch die an den Platzrand heranführende Start- und Landebahn aus Beton gebaut. Ihr Bau sollte nach dem Befehl für das „Silberprogramm“ auf neuem Gelände erfolgen.

Nach der wahrscheinlich am 12. April 1945 erfolgten Besetzung durch amerikanische Heeresseinheiten wurden Start- und Landebahn sowie fast alle Gebäude gesprengt und die Überreste verwertet. Das Rollfeld unterlag wieder landwirtschaftlicher Nutzung.

Scheppach-Autobahn – Bayern – D

- Lage: 48°24'41"N 10°28'55"E
- Klassifizierung: Autobahnteilstück
- Örtliche Lage: Auf der ehemaligen Reichsautobahn Stuttgart – München begann etwa 2 km ostwärts der Ausfahrt Burgau der Abschnitt, bei dem der Mittelstreifen zubetoniert worden war.

Im Rahmen der Verlagerung wichtiger Produktions- und Endmontage-Anlagen der Flugzeugindustrie wurde 1944 im Scheppacher Forst auf der Nordseite der Autobahn durch die „Kuno AG Werk I Burgau“ eine Taktstraße zur Endmontage der Strahljäger Messerschmitt Me 262 eingerichtet. Der Tarnname des Werks lautete „Kiesweg I“. Zur Überführung der hier endmontierten Flugzeuge wurde die Autobahn zu einer Startbahn umgewandelt.

Im Rahmen des 6-spurigen Ausbaus der Autobahn verschwinden im Moment die letzten Überreste.

Swinemünde – Pommern – heute: Świnoujście – Województwo zachodniopomorskie – PL

Lage: 53°53'30"N 14°15'50"E (Wasserlandefläche)
53°53'50"N 14°14'50"E (Gebäude)

Klassifizierung: Fliegerhorst See

Örtliche Lage: Am südlichen der drei Hafenbecken auf Usedom (Westufer der Swine) befanden sich die Anlagen des Platzes. Die Wasserungsfläche befand sich etwas weiter ostwärts in der Swine.

1928 wurde der Wasserverkehrslandeplatz Swinemünde in Betrieb genommen. In den folgenden Jahren baute der Magistrat der Stadt Swinemünde die Anlagen so aus, dass er ab 1931 im Sommerflugverkehr als Wasserflughafen II. Ordnung hauptsächlich als „Bäderlinie“ betrieben werden konnte. Mit Ende des Sommerflugplanes 1938 kam das Ende für den zivilen Flugbetrieb.

Bereits ab 01. Oktober 1935 befand sich in Swinemünde eine Zweigstelle des Kreisluftparks See, die zuständig war für die logistische Versorgung der Küstenfliegerkräfte in der Ostsee. Dazu wurden an Land eine große und vier kleinere Flugzeughallen sowie die notwendigen Unterkünfte und Lagergebäude errichtet.

Die Nutzung der Anlagen nach der Besetzung durch die Rote Armee ist bisher noch nicht bekannt. Zumindest die große Flugzeughalle und die daneben stehende kleinere Halle sind nach Satellitenbildern und Bildern im Internet noch vorhanden.

Tarnowitz – Mecklenburg-Vorpommern – D

Lage: 53°59'00"N 11°15'00"E

Klassifizierung: Fliegerhorst Land und See

Örtliche Lage: 17,2 km nordwestlich der Nikolai-Kirche von Wismar und 5,9 km ostnordostwärts von Klütz am Ostseestrand ostwärts von Boltenhagen.

Am 02. September 1935 erteilte das Reichsluftfahrtministerium die Genehmigung zum Ausbau der neuen Erprobungsstelle für Flugzeugbewaffnungen. Unmittelbar darauf begannen die Bauarbeiten. Größte Baumaßnahme war die Landgewinnung für das Rollfeld. Hierzu wurden rund 5,5 Millionen Kubikmeter Sand aus der Ostsee gebaggert und aufgespült. Um das Rollfeld wurde zum Schutz ein drei Meter hoher Deich errichtet. Nach dem Setzen des Spülsandes wurde dieser durch Aufbringung einer Bitumendecke versiegelt. Ab Herbst 1936 konnte das Rollfeld angefliegen werden.

Parallel zu diesen Arbeiten fanden die Hochbaumaßnahmen statt: Drei Flugzeughallen und eine Schießhalle, Unterkünfte, Lager- und Wirtschaftsgebäude sowie ein Offizierkasino wurden errichtet. Ende 1938 wurden die Arbeiten zum Aufbau der Erprobungsstelle abgeschlossen. Die Aufgaben der Erprobung neuer Flugzeug-

Varel-Friedrichsfeld – Niedersachsen D

- Lage: 53°22'20"N 08°02'40"E
- Klassifizierung: Einsatzhafen mit drei Startbahnen, Silberplatz
- Örtliche Lage: 6,9 km westsüdwestlich von Varel und 3 km südostwärts von Bockhorn.

Die Arbeiten zur Anlage des Einsatzhafens begannen offensichtlich schon 1936 zogen sich aber ziemlich in die Länge, denn erst im August 1937 nahm die Flugzeugführerschule Oldenburg ihren Ausbildungsbetrieb in Varel auf.

Im Jahr 1940 noch zu Beginn des „Unternehmens Weserübung“ belegt, fiel der Platz dann bis zum Winter 1943/44 mehr oder weniger in einen „Dornröschenschlaf“. In dieser Zeit wurden auch die Arbeiten zum Ausbau des Platzes nur schleppend fortgesetzt. Ab März 1944 war der Platz dann doch fast durchgehend belegt.

Nach dem Befehl über das „Silberprogramm“ sollte eine der Start- und Landebahnen auf eine Länge von 1.700 m bei 50 m Breite verlängert werden.

Am 06. Mai 1945 besetzten Einheiten der 2. Kanadischen Armee den Einsatzhafen und die Stadt Varel. Die Anlagen des Einsatzhafens wurden in den folgenden Monaten bis auf die Unterkünfte durch dänische Truppen gesprengt und beseitigt. In den Unterkünften wurden zunächst Displaced Persons untergebracht, nach deren Auszug lag das Gelände bis 1960 brach. Mit dem Einzug der Bundeswehr in Varel wurde aus dem ehemaligen Einsatzhafen der Standortübungsplatz der Garnison. Über das weitere Schicksal nach dem Abzug der Bundeswehr ist noch nicht entschieden.

Varrelbusch – Niedersachsen – D

- Lage: 52° 54' 41" N 08° 02'39" E
- Klassifizierung: Einsatzhafen mit einer Startbahn, Silberplatz
- Örtliche Lage: 7,6 km nördlich von Cloppenburg und 5,1 km südsüdostwärts von Garrel.

1938 begannen nördlich von Cloppenburg ostwärts der Reichsbahnstrecke Cloppenburg – Friesoythe die Arbeiten zur Anlage eines Einsatzhafens für die Luftwaffe. Der Platz sollte wegen des Sandbodens mit drei Startbahnen in der üblichen Form des Großbuchstabens A angelegt werden, der Bau zweier Bahnen wurde jedoch in einem frühen Stadium gestoppt. Zwischen Sommer 1940 und Dezember 1943 ist keine Belegung dokumentiert. Danach waren zunächst Kampf- und später Jagdverbände auf dem Platz.

Nach dem „Silberprogramm“ sollte zunächst eine Landstraße als Behelfsstartbahn ausgebaut werden und dann der Neubau einer Startbahn von 1.700 x 50 m erfolgen.

Am 13. April 1945 wurde der Platz kampflos von kanadischen Heeresseinheiten be-

Wallhausen – Baden-Württemberg – D

Lage: 49°13'19"N 10°04'32"E

Klassifizierung: Einsatzhafen

Örtliche Lage: 1,5 km nordnordostwärts der Gemeindeverwaltung von Wallhausen.

Auf der Ebene nördlich der Gemeinde wurde während des Krieges noch ein Einsatzhafen mit einer Größe von 1.200 x 1.000 m errichtet. Er war auch in der zweiten Hälfte des Jahres 1943 noch nicht anfliegbar.

Eine Belegung des Platzes konnte bisher nicht ermittelt werden, es ist aber nicht auszuschließen, dass die im nahegelegenen Fliegerhorst Crailsheim stationierte Flugzeugführerschule ihn als Arbeitsplatz genutzt hat.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Platz wieder landwirtschaftlich verwendet. Der Straßenname „Am Alten Flugplatz“ weist heute noch auf ihn hin.

Walpertshofen – Baden-Württemberg – D

Lage: 48°10'30"N 09°56'07"E

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: 1,6 km südsüdostwärts der Ortsmitte von Walpertshofen nördlich der Ochsenhauser Straße von Mietingen nach Schönebürg.

Der RAD legte diese Fläche bereits 1939 auf Weisung des Luftgaukommandos VII als Ausweichhafen an. Genutzt hat die Luftwaffe den Platz aber erst ab Juli 1944. Die auf dem Einsatzhafen Baltringen liegenden Flugzeuge wurden bei Fliegeralarm auf den Platz geflogen und im Osten und Nordosten in Lichtungen im Wald getarnt abgestellt.

Kurz vor dem Einmarsch französischer Heereseinheiten am 23. April 1945 steckten Wehrmachtsangehörige die noch im Wald abgestellten Flugzeuge in Brand. Eine Verschrottung der Überreste erfolgte erst ab 1948.

Heute wird die Fläche landwirtschaftlich genutzt.

Wangerooge – Niedersachsen – D

Lage: 53°47'04"N 07°55'02"E

Klassifizierung: Einsatzhafen II. Ordnung

Örtliche Lage: Unmittelbar südostwärts der Gemeinde Wangerooge.

Schon ab 1920 gab es einen Postflugbetrieb zwischen Berlin und Wangerooge, ab 1921 auch mit Personenbeförderung. Ab 1934 wurde der Flughafen zu einem mili-

Wurzen – Sachsen – D

Lage: 51°23'22"N 12°44'59"E

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: 2,4 km nordnordostwärts des Marktes in Wurzen.

Nach Angaben der Verwaltung Wurzen befand sich die Fläche an diesem Ort. Nach dem Krieg wurde das Gelände durch die sowjetische Garnison als Truppenübungsplatz und Schießplatz für Handfeuerwaffen genutzt.

Wyk auf Föhr – Schleswig-Holstein – D

Lage: 54°41'00"N 08°32'00"E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage:

Der schon in den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts bestehende Verkehrslandeplatz wurde von der Luftwaffe ohne große bauliche Veränderungen genutzt. Wegen seiner geringen Größe kam nur eine Nutzung durch Jagdflugzeuge und kleinere Verbindungsflugzeuge in Frage.

Heute existiert an derselben Stelle der Verkehrslandeplatz Wyk auf Föhr mit der ICAO-Kennung EDXY.

Zahrenholz – Niedersachsen – D

Lage: 52°38'32"N 10°26'08"E

Klassifizierung: Ausweich-, Abstell-, Auflockerungsfläche

Örtliche Lage: 1,4 km südsüdwestlich von Zahrenholz und 3 km westsüdwestlich von Groß-Oesern.

Anfang September 1944 wurde diese Fläche von Fremdarbeitern angelegt und diente in der Folgezeit dazu, Flugzeuge des Fliegerhorstes Wesendorf aufzunehmen. Heute wieder landwirtschaftliche Nutzfläche.

Zwölfaxing – Niederösterreich - A

Lage: 48°06'00"N 16°28'10"E

Klassifizierung: Fliegerhorst

Örtliche Lage: Unmittelbar am südostwärtigen Rand der Gemeinde Zwölfaxing.

Das Bauamt Wien II ließ im Mai 1938, also nur zwei Monate nach dem „Anschluss“ Österreichs, mit dem Bau des Fliegerhorstes beginnen. Obwohl die Bauarbeiten noch nicht abgeschlossen waren, wurde bereits im Januar 1940 eine Flugzeugführerschule A/B aufgestellt. Anfang 1941 diente der Fliegerhorst im März/April 1941 der Bereitstellung von fliegenden Verbänden für den Einsatz gegen Jugoslawien und Griechenland.

Im Spätsommer 1943 siedelte die Abteilung Kampfflugzeugentwicklung der Ernst-Heinkel Flugzeugwerke GmbH von Rostock-Marienehe mit Konstruktionsabteilung, Musterbau und Einflugabteilung nach Zwölfaxing über. Unter anderem flog am 20. Dezember 1943 die erste Heinkel He 177 B-5 mit vier Einzeltriebwerken.

Bis zum 26. Juli 1944 wurde der Fliegerhorst mehrfach von der 15th U.S.A.A.F. angegriffen. Da an diesem Tag schwere Schäden im Fliegerhorst verursacht wurden, gab Heinkel das Entwicklungswerk Zwölfaxing auf, noch vorhandene Kapazitäten wurden in das Nachtjägerwerk Heidfeld verlegt.

Am 04. April 1945 wurde der Fliegerhorst von sowjetischen Heereseinheiten besetzt und kurz darauf durch sowjetische Fliegerkräfte belegt. Diese Nutzung hielt bis zum Abzug der sowjetischen Besatzungsmacht 1955 an. Der Fliegerhorst wurde danach dem österreichischen Bundesheer übergeben und ab 1956 durch Panzereinheiten belegt. Die heutige „Burstyn-Kaserne“ ist zzt. u.a. Standort des Panzerbataillons 33 und der Panzertruppenschule des österreichischen Heeres.