



Jürgen Zapf

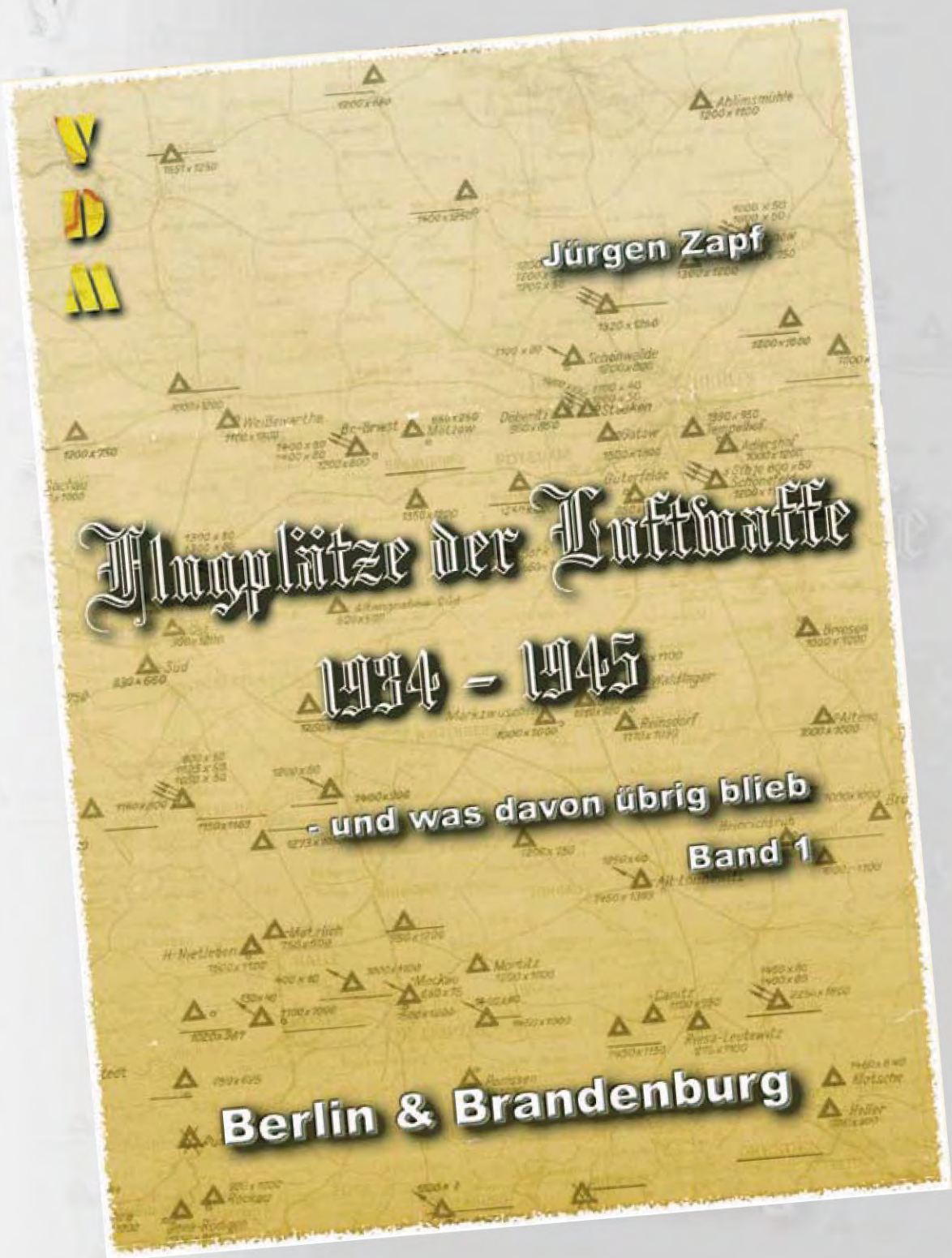
Flugplätze der Luftwaffe

1934 - 1945

- und was davon übrig blieb

Band 1

Berlin & Brandenburg



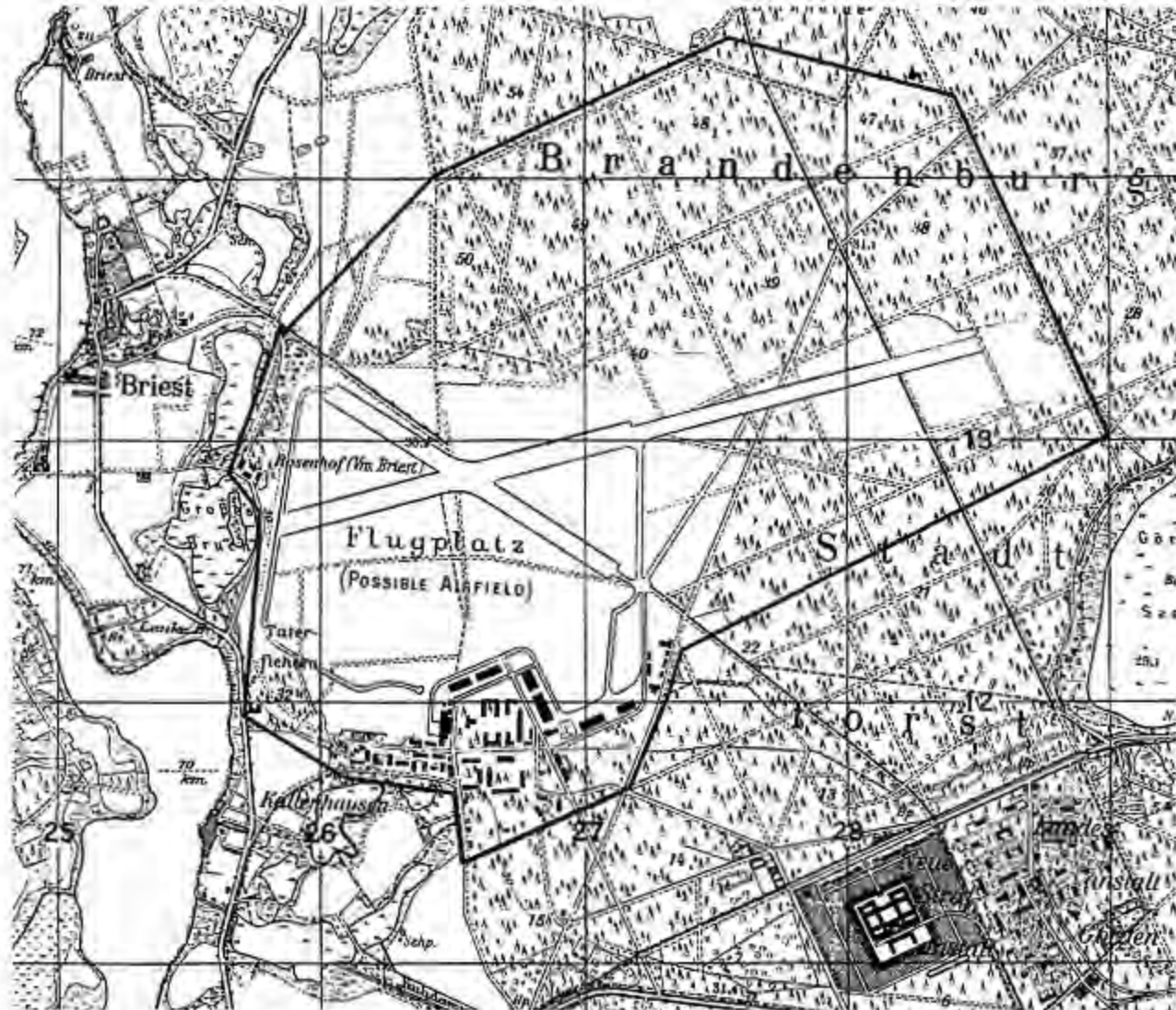
Flugplätze der Luftwaffe 1934 – 1945

Berlin & Brandenburg

© 2007 by Jürgen Zapf

Nummer	Name	Klassifizierung
1.	Ahlimbsmühle	Feldflugplatz
2.	Alteno	E-Hafen
3.	Alt-Lönnewitz	Fliegerhorst
4.	Berge	Ausweichfläche
5.	Berlin-Gatow	Fliegerhorst
6.	Berlin-Johannisthal	Industrieplatz
7.	Berlin-Ritterfeld (Gatow2)	Ausweichfläche
8.	Berlin-Schönefeld	Industrieplatz
9.	Berlin-Staaken	Fliegerhorst
10.	Berlin-Tempelhof	Fliegerhorst
11.	Borkheide	Feldflugplatz
12.	Brandenburg-Arado	Industrieplatz
13.	Brandenburg-Briest	Fliegerhorst
14.	Brandenburg-Mötzow	Feldflugplatz
15.	Briesen	E-Hafen
16.	Bronkow	E-Hafen
17.	Buchwalde	Feldflugplatz
18.	Bützer	Segelfluggelände
19.	Cottbus	Industrieplatz
20.	Döberitz	Fliegerhorst
21.	Drewitz	E-Hafen
22.	Eggersdorf	Feldflugplatz
23.	Finow	Fliegerhorst
24.	Finsterwalde	Fliegerhorst
25.	Friedersdorf	Feldflugplatz
26.	Fürstenberg-West	Hilfslandeplatz
27.	Fürstenwalde	Fliegerhorst
28.	Gahro	E-Hafen
29.	Gielsdorf	Ausweichfläche
30.	Gollmitz	Ausweichfläche
31.	Güterfelde	Feldflugplatz
32.	Heinersdorf	Ausweichfläche
33.	Finsterwalde-Heinrichsruh	Feldflugplatz

Nummer	Name	Klassifizierung
34.	Hirschfelde	Ausweichfläche
35.	Hohenlobbese	Flugplatz im Bau
36.	Jocksdorf bei Forst	Feldflugplatz
37.	Jüterbog-Altes Lager	Fliegerhorst
38.	Jüterbog-Damm	Fliegerhorst
39.	Kallinchen	Feldflugplatz
40.	Kartzow	Ausweichfläche
41.	Ketzin	Ausweichfläche
42.	Kreuzbruch	Feldflugplatz
43.	Liebenberg	Ausweichfläche
44.	Liebenwalde	Feldflugplatz
45.	Lossow	Ausweichfläche
46.	Mark-Zwuschen	E-Hafen
47.	Müllrose	Feldflugplatz
48.	Neuhardenberg	E-Hafen
49.	Neuhausen bei Cottbus	Feldflugplatz
50.	Neuruppin	Fliegerhorst
51.	Oranienburg	Industrieplatz
52.	Perleberg	Fliegerhorst
53.	Prenzlau	Fliegerhorst
54.	Rangsdorf	Fliegerhorst
55.	Reinsdorf	Feldflugplatz
56.	Ribbeck	Ausweichfläche
57.	Rutenberg bei Neustrelitz	Segelfluggelände
58.	Schönwalde	Fliegerhorst
59.	Storbeck	Ausweichfläche
60.	Strausberg	Fliegerhorst
61.	Trebbin	Segelfluggelände
62.	Wartin/Grünz	Ausweichfläche
63.	Wegendorf	Ausweichfläche
64.	Welzow	Fliegerhorst
65.	Werneuchen	Fliegerhorst
66.	Wildpark-Werder	Fliegerhorst
67.	Wilhelmshorst	Feldflugplatz
68.	Wittmannsdorf	Ausweichfläche
69.	Wittstock	Fliegerhorst
70.	Zechow	Feldflugplatz



Brandenburg - Briest: Das Messtischblatt zeigt den Flugplatz in dem Zustand, der auch auf alliierten Luftaufnahmen vom 14. April 1945 zu erkennen ist. Die Verlängerung der Startbahn in zwei Stufen auf eine Gesamtlänge von 2.300 Metern ist vorbereitet, aber nicht abgeschlossen worden. Nicht eingezeichnet sind mehrere Schuppen im Waldgelände nördlich der Startbahn, in denen einsatzbereite Me-262 untergestellt wurden.

Anlagen :

(a) Treibstoff und Öl : Treibstoffzapfstellen vor den Flugzeughallen nahe des Zentrums des Südrandes. Kleine Tankschleife in der Mitte des Ostrand.

(b) Wasser : vorhanden

(c) Telefon, Funk usw. :

3-mastige Flugfunkstation in einer Lichtung, 0,8 km südostwärts. Die Telefonvermittlung befindet sich den Meldungen nach im Wald außerhalb des Südrandes. „Landeleitstrahlanlage“ in Richtung NO / SW über die Südhälfte des Rollfeldes.

(d) Flugzeughallen und Werkstätten :

Es gibt folgende 8 Flugzeughallen:

Südrand, (ins Rollfeld ragend) : 4 große, 1 kleine und 1 große Instandsetzungshalle (Werft).

Südostecke : 1 große und 1 mittelgroße Halle. Alle Hallen besitzen Asphaltvorfelder und sind durch Rollwege miteinander verbunden.

Werkstattgebäude am Südrand, 2 Kompensierscheiben in der Südwestecke. Kfz-Garagen im Wald außerhalb des Südrandes, hinter den Kasernen.

(e) Munition : Kleines Munitionslager in der Mitte des Nordrandes. Schießstand im Wald 3,2 km Ostnordost.

(f) Nachtlandehilfen : Startbahnbeleuchtung, Rand- und Hindernisbeleuchtung.

Ergänzende Angaben :

Die Geschichte des Fliegerhorstes Brandenburg-Briest geht bis in das Jahr 1914 zurück. Am 23. Februar 1914 erschien im Brandenburger Anzeiger folgende Notiz: „Ein Flugplatz entsteht im Kreise Westhavelland. Bei der Ortschaft Briest im westlichen Teil des Kreises Westhavelland soll ein Flugplatz und ein Flugstützpunkt mit Unterstützung des preußischen Kriegsministeriums angelegt werden.“ Schon wenige Tage später, am 9. März 1914 war zu lesen, dass mehrere der in Brandenburg ansässigen Industriellen beschlossen hatten, eine Flugzeuggesellschaft zu gründen. In dieser Gesellschaft gingen auch die Etrich-Flugzeugwerke in Liebau/Schlesien und die Sportflieger GmbH in Berlin-Johannisthal auf. Das Flugzeugwerk nahm bereits im Mai 1914 die Produktion der ersten Flugzeuge auf, hergestellt wurden zunächst mehrere verbesserte „Etrich-Tauben“. Am 29. Juni 1914 wurde der Flugplatz seiner Bestimmung übergeben, am 30. Juni 1914 landeten erstmals Flugzeuge, die vom „Ostmarkenflug“ zurückkehrten.

Bereits am 1. Juli 1914 wechselten die „Brandenburgischen Flugzeugwerke GmbH“ ihren Besitzer. Der österreichisch-ungarische Großindustrielle Camillo Castiglioni erwarb das Werk und baute es zu den „Hansa-Brandenburgischen Flugzeugwerke AG“ aus. Das Geschehen und seine anschließende Arbeit im Werk beschrieb Ernst Heinkel in seinen Lebenserinnerungen²⁰.

Im Jahr 1916 wurde in Briest eine Fliegerschule der kaiserlichen Armee aufgestellt, an der Offiziere der preußischen und der österreichisch-ungarischen Armee ausgebildet wurden. Die Produktion nahm immer stärker zu, Tag und Nacht wurden die fertigmontierten Flugzeuge eingeflogen und erprobt. Mit dem Ausbruch der Novemberrevolution endete die Fertigung, „Rote Matrosen“ besetzten die Flugzeugwerke. Nach Kriegsende nahm eine Gruppe der interalliierten Luftüberwachungskommission ihre Arbeit in Briest auf. In Krahnepuhl in der Nähe des Flugplatzes wurde eine Sammelstelle für Luftfahrtgerät eingerichtet, in der Flugzeuge und Flugzeugteile gesammelt und zerstört wurden. Der Flugplatz wurde wieder landwirtschaftlich genutzt. Erst 1929 begann man mit einem noch getamten Wiederaufbau, die Reparaturwerft der Reichsbahn wurde angesiedelt.

Etwa 1936 wurde mit dem Ausbau des Flugplatzes Briest zu einem Schulfiegerhorst begonnen. Nach Ende der Bauarbeiten nahm die **Fluglehrerschule der Luftwaffe** im April 1939 den Ausbildungsbetrieb auf, der bis zur Auflösung der Schule am 09. April 1945 dort und auf einigen Arbeitsplätzen durchgeführt wurde. Neben der Schule wurden aber auch viele Einsatzeinheiten in Briest stationiert. Es begann mit der **I./Jagdgeschwader 20**, der späteren **III./Jagdgeschwader 51**, die nach einer kurzen Teilnahme am Polenfeldzug vom 9. September 1939 bis zum 6. November 1939 in Briest gelegen haben soll. Ihre dritte Staffel wurde am 5. November 1939 noch kurz vor der Verlegung aufgestellt. Im Zeitraum 12. Juni bis 6. November 1940 bestand die sogenannte Jagdstaffel Brandenburg-Briest, die den Schutz der Reichshauptstadt gewährleisten sollte.

Vom 1. bis 14. Juli 1940 wurde die **I./Zerstörergeschwader 26** nach dem Frankreichfeldzug aufgefrischt. Danach wurde es zunächst ruhiger auf dem Platz. Erst im Juli 1942 wurde aus Teilen der **10./Kampfgeschwader 40** die **I./Kampfgeschwader 50** aufgestellt. Die mit He-177 ausgerüstete Gruppe ging Anfang Dezember 1942 nach Saporoschje in den Stalingradeinsatz, von dem sie Ende Januar 1943 wieder nach Briest zurückkehrte. Sie setzte die Ausbildung mit der Raketenbombe Henschel Hs-293 bis Herbst 1943 fort und verlegte dann nach Burg. Hier wurde sie am 25. Oktober 1943 in **II./Kampfgeschwader 40** umbenannt. Am 10. Dezember 1942 wurde in Briest die Ausbildungsstaffel der **I./KG 50**, die **4.(Erg.)/Kampfgeschwader 50**, aufgestellt, die am 15.09.1943 in **17./Kampfgeschwader 40** umbenannt wurde. Diese Staffel verlegte am 10. Oktober 1943 nach Schwäbisch-Hall.

Vom 9. bis 11. September 1944 war die **II./Jagdgeschwader 301** auf ihrer Verlegung von Seyring in Österreich nach Sachau zu Gast in Briest.

Obwohl das **Kommando Nowotny** bereits am 19. November 1944 in Lechfeld in **III./Jagdgeschwader 7** umbenannt worden war, findet sich in der Karte „Aufmarsch der fliegenden Verbände“ vom 23. November 1944 bei Briest noch der Eintrag „Kommando Nowotny“. Der **Stab III./Jagdgeschwader 7** blieb bis 20. Februar 1945, die **11./Jagdgeschwader 7** bis zum 11. April 1945 in Briest. Ende November 1944 wurde auch der **Stab/Jagdgeschwader 7** aus Königsberg/NM nach Briest verlegt, wo er ebenfalls bis zum 11. April 1945 blieb. Die Geschichte der Aufstellung und des Einsatzes der **III./Jagdgeschwader 7** ist durch verschiedene Autoren beschrieben worden^{21, 22}. In einigen Flugzeughallen am Platz wurde der „Montagekopf Briest“ eingerichtet, der die Endmontage und Auslieferung der neuen Strahlflugzeuge an die **III./Jagdgeschwader 7** und andere Einheiten im mitteldeutschen Raum durchführte. Die Hauptbaugruppen der Flugzeuge erreichten den Platz mit der Bahn.

Von 10. Januar bis zum 31. März 1945 wurde in Briest zusätzlich noch der **Jagdverband 44** des in Ungrad

²⁰ Ernst Heinkel, „Stürmisches Leben“, a.a.O., S. 37 - 69

²¹ Manfred Boehme, „Jagdgeschwader 7“, a.a.O., S. 90 - 252

²² Manfred Jurleit, „Strahljäger Me 262 im Einsatz“, a.a.O.; S. 118 - 140

²³ Hugh Morgan; „Me 262 Sturmvogel/Schwalbe“, a.a.O.; S. 102 - 105

gefallenen ehemaligen Generals der Jagdflieger Adolf Galland aufgestellt²⁴, der am 3. März 1945 nach München-Riem verlegt. Gemäß einem Aufstellungsbefehl vom 24. Februar 1945 wurde in Briest ab Mitte Februar die II./Jagdgeschwader 7 aufgestellt, die durch Umbenennung der IV./Jagdgeschwader 54 entstand. Auch diese Gruppe verließ Briest nach dem 10. April 1945. Wegen von der Luftwaffenführung befürchteter Luftangriffe der Amerikaner auf den Einsatzhafen Kaltenkirchen wurde die dort stationierte I./Jagdgeschwader 7 am 1. April 1945 weiter in das Reichsinnere verlegt. Im Rahmen dieser Verlegung kamen der **Stab I./Jagdgeschwader 7** und die **1./Jagdgeschwader 7** ebenfalls nach Briest. Somit waren ab Anfang April 1945 von den neun aufgestellten Staffeln fünf in Briest stationiert, dazu der Geschwaderstab und zwei Gruppenstäbe,



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

Brandenburg - Briest: Der Ausschnitt amerikanischer Luftaufnahmen vom 14. April 1945 zeigt die Auswirkungen des Luftangriffes vom 10. April 1945. Bei der kleinen Flugzeughalle (1) ist das Dach vollständig zerstört. Im hinteren Teil des Daches der Werfthalle (2) ist ein Einschlag zu erkennen. Bei der ersten Bogenbinderhalle (3) ist der westliche Teil des Daches durch Druckeinwirkung etwas eingesunken. Bei der zweiten Bogenbinderhalle (4) ist das Dach zusammengebrochen. Die Flugleitung (5) ist kaum beschädigt, aber das in Richtung Halle (4) stehende Gebäude Feuerwehr und Bruchbergung ist zerstört. Die dritte Bogenbinderhalle (6) zeigt leichte Schäden am Dach. Die Halle (7) ist vollkommen unbeschädigt. Während die Halle (8) nur zu 2/3 zerstört ist, ist die Halle (9) vollständig zerstört. Deutlich ist auch zu erkennen, dass der überwiegende Teil der Unterkunftsbauten stark zerstört ist. Von all den Gebäuden, die hier auf dem Bild mehr oder weniger zu sehen sind, stehen heute nur noch zwei : das Gebäude zwischen der Halle (1) und der Werft und die Flugleitung (5).

Zu den stationierten Strahlflugzeugen kamen auch noch kurzfristig kolbenmotorgetriebene Flugzeuge. Im Februar 1945 waren die **Wettererkundungsstaffel 7** und im März 1945 Teile der **7./Ergänzungsjagdgeschwader 1** in Briest stationiert.

Die Stationierung der Strahlflugzeuge in Brandenburg-Briest und die Existenz des „Montagekopfes“ blieben den westalliierten Gegnern nicht verborgen. Am 10. April 1945 holte die 8th U.S.A.A.F. zum Schlag gegen die Strahlerflugplätze im mitteldeutschen Raum aus. Insgesamt 1.232 B-17 und B-24 Bomber warfen 3.402,4 Tonnen Bomben über ihren Zielen ab. Davon griffen 138 B-17 Briest an und warfen Bomben mit einem Gesamtgewicht von 384,7 Tonnen ab. Als Folge des Angriffes ermittelt die amerikanische Auswertung die auf den nachfolgenden Seiten geschilderten Ergebnisse. Die einsatzbereiten Maschinen der III./Jagdgeschwader 7 waren gegen den Einflug angesetzt worden und befanden sich somit in der Luft. Da der Platz zunächst nicht angefliegen werden konnte, mussten diese Maschinen auf anderen Plätzen landen.

Die Arbeiten zur Beseitigung der Schäden, die den Flugbetrieb beeinträchtigten, wurden schon bald nach dem Angriff aufgenommen. Es gelang, bis zum 14. April 1945 den Platz soweit wieder herzurichten, dass ein

²⁴ Adolf Galland; „Die Ersten und die Letzten“; a.a.O.; S. 369

eingeschränkter Flugbetrieb möglich war. Trotzdem wurden die einsatzklaren Maschinen des Jagdgeschwaders 7 wegen der starken Bedrohung durch alliierte Luftangriffe in den tschechischen Raum verlegt.

Nach der Besetzung des Flugplatzes durch die Rote Armee wurden die beschädigten Flugzeughallen und Gebäude weitgehend abgerissen, im Zeitraum 1945 bis 1948 bestand auf dem Gelände eines der Sonder- und Internierungslager des NKWD auf dem Boden der Sowjetischen Besatzungszone. Die ab 1949 erfolgte Nutzung durch die sowjetischen Fliegerkräfte ist bei Lutz Freundt hinreichend beschrieben²⁵. Am 22. Januar 1957 erfolgte die Übergabe an die Nationale Volksarmee. 1959 wurde auf dem Platz das Hubschraubergeschwader 31 stationiert, das praktisch die Wiege aller Hubschraubereinheiten der NVA, der Volksmarine und der Grenztruppen bildete.



Quelle: Luftbilddatenbank Dr. H.-G. Carls

Brandenburg - Briest: Diese Ausschnittvergrößerung einer Aufnahme vom 14. April 1945 zeigt den freigeräumten Streifen auf der Startbahn. Der Pfeil unten links zeigt auf eine landende Me-262.

VERTRAULICH
15. April 1945

Sofort-Auswertungsbericht Nr. K 4267
Ort : Flugplatz BRANDENBURG / BRIEST

Abgedeckter Zeitraum : 25. März 1945 bis 1800 Uhr B-Zeit am 14. April 1945

Angriff :

<u>Datum</u>	<u>S.A.</u>	<u>gemeldetes Wetter</u>
10. April 1945	3559	Klar

Vorläufige Schadensangaben :

Der Schaden auf dem Flugplatz ist schwer, vor allem im Bereich der Flugzeughallen und Anlagen. Sieben der acht Flugzeughallen sind beschädigt, drei davon sehr schwer, und von den 17 Gebäuden im Unterkunfts- und im Kfz-Bereich sind zwei zerstört, sieben ausgebrannt und drei schwer beschädigt.

Es gibt über 400 Krater auf dem Rollfeld, die hauptsächlich in der Südwest- und der Nordostecke konzentriert sind, obwohl sich auch verstreute Ansammlungen von Norden nach Süden direkt über das Zentrum ausdehnen.

Neun Krater am Nordostende der Nordost-Südwest-Startbahn sind aufgefüllt worden und die Ausbesserungen von einem am Südwestende und von siebzehn an der Kreuzung der Startbahnen kommen gut voran. Wenn diese Reparaturen beendet sind, dann ist die Nordost-Südwest-Startbahn wieder nutzbar. Es gibt 36 Krater in der Südosthälfte der Nordwest-Südost-Startbahn, an denen die Reparaturen noch nicht begonnen haben.

Es sind 25 Flugzeuge zu sehen, von denen eines ausgebrannt ist, zwei sind beschädigt und ein weiteres vermutlich beschädigt.

²⁵ Lutz Freundt; „Sowjetische Fliegerkräfte Deutschland 1945 – 1994“; a.a.O.; Bd. 1 S.46 & Bd. 4 S. 6

Flugplätze der Luftwaffe 1934-45 und was davon übrigblieb

Band 1 Berlin & Brandenburg

Details zum Buch

Autor:	Jürgen Zapf
Taschenbuch:	400 Seiten
Verlag:	VDM Verlag
Sprache:	Deutsch
ISBN-13:	978-3925480522

Bezugsquellen

VDM Verlag:	Klick
amazon.de:	Klick

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

Copyright © Jürgen Zapf