



Peter Schmoll

Messerschmitt- Giganten

und der Fliegerhorst

Regensburg-Obertraubling

1936 – 1945



Peter Schmoll · Messerschmitt-Giganten

Peter Schmoll

Messerschmitt- Giganten

und der Fliegerhorst Regensburg-Obertraubling
1936 – 1945


BUCHVERLAG

Bibliografische Information Der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-86646-336-3

Titelbilder:

Eine in Regensburg gebaute Messerschmitt Me 323 D-6 „Gigant“ auf dem Feldflugplatz von Focsani (Rumänien) im April 1944. Das gelbe Rumpfband ist das Kennzeichen für den Einsatz an der Ostfront. Die gelben Unterseiten der Motorverkleidungen und die gelbe Kennzeichnung an den Tragflächenenden war für die deutsche Flugabwehr die Kennung, dass es sich hier um ein eigenes Flugzeug handelte. Die Propellerhaube vom Triebwerk 4 hat eine andere Farbgebung. (Foto: Sammlung Waldemar Trojca)

Me 262 A-1 der III./JG 7 im Anflug auf US-Bomberverbände. Ein eindrucksvolles Gemälde von Peter Kantsperger aus Paring bei Langquaid. Dieses Gemälde strahlt die ganze Dynamik und Eleganz der Me 262 aus. Es beeindruckt auch durch seine zahlreichen Details und vermittelt dem Betrachter den Eindruck, im Verband mitzufliegen.

2. erweiterte und überarbeitete Auflage 2016

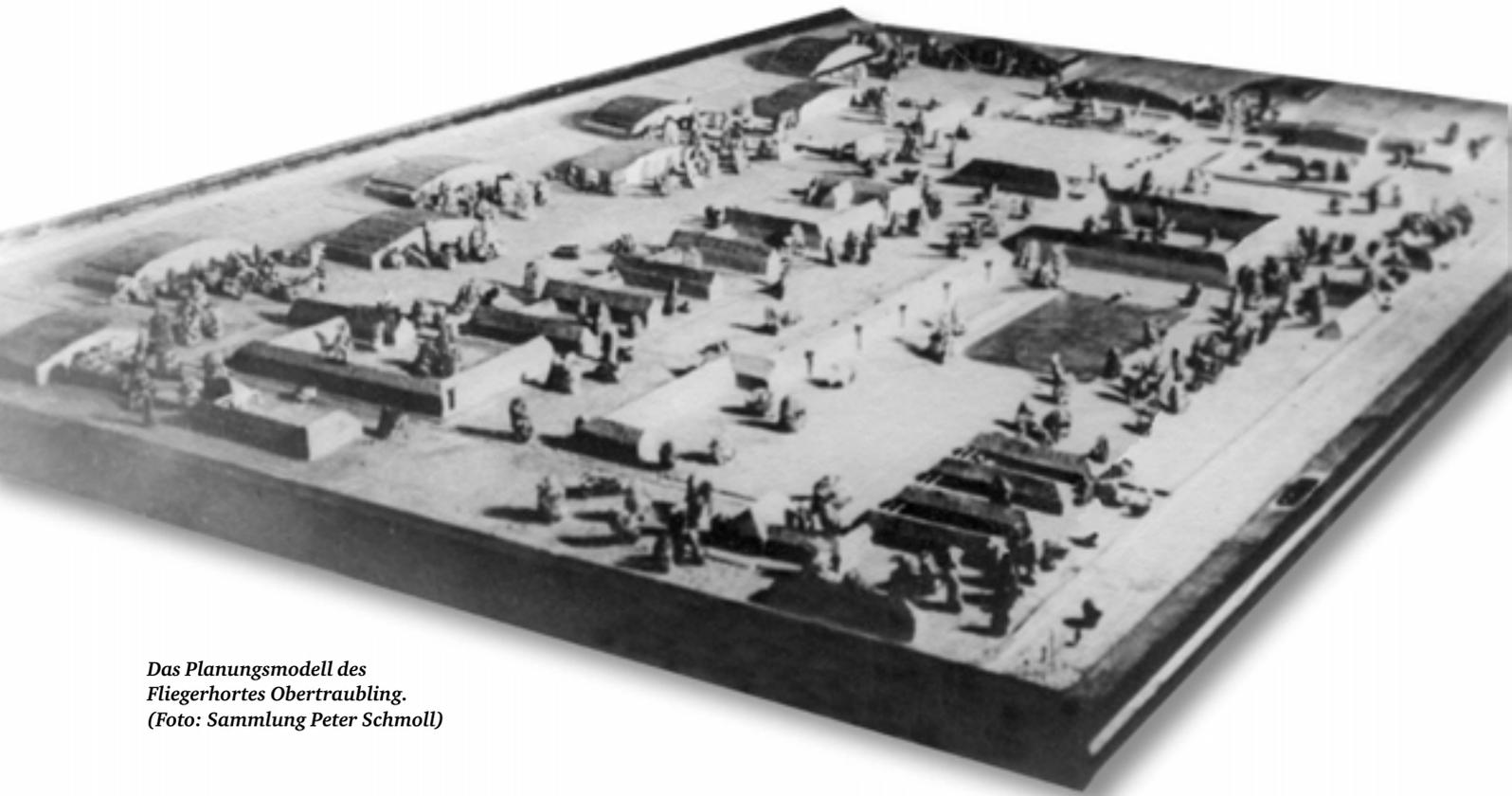
© 2016 MZ-Buchverlag in der Battenberg Gietl Verlag GmbH, Regenstauf
(www.gietl-verlag.de)

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-86646-336-3

„Diejenigen,
die sich nicht der Vergangenheit erinnern,
sind verurteilt,
sie erneut zu durchleben.“

Santayana



*Das Planungsmodell des
Fliegerhortes Obertraubling.
(Foto: Sammlung Peter Schmol)*



Me 323 D mit der Kennung „SL+HD“ im Sommer 1943 auf dem Fliegerhorst Regensburg-Obertraubling. Mit einer Spannweite von 55 Metern und einer Höhe von über fünf Metern war die Me 323 in der Tat für die damalige Zeit ein fliegender „Gigant“ und das erste strategische Transportflugzeug der Luftfahrtgeschichte. Typisch für Fotos vom Fliegerhorst Obertraubling sind im Hintergrund die Ausläufer des Bayerischen Waldes am Nordufer der Donau zu sehen. (Foto: Deutsches Museum)

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	8
Einleitung	10
Der Bau des Fliegerhorstes	12
Von der Sturzkampffliegerschule 1 zum Kommando „Warschau-Süd“	15
Die Großserienproduktion der Me 321	26
Flugbetrieb mit Me 321	39
Die Produktion der Me 163 B „KOMET“ in Regensburg	76
Die Verschrottung der Me 210	80
Die Produktion der Me 323 in Regensburg von 1942 bis 1944	84
Flugbetrieb mit der Me 323	92
Die Katastrophe vom 22. April 1943	105
Erinnerungen eines Me 323 Piloten über seine Einsätze im Mittelmeerraum 1943 und an der Ostfront 1943/44	114
Spezialversionen der Me 323	137
Produktion der Messerschmitt Me 323	152
Die Großserienfertigung der Bf (Me) 109	153
Fluchtversuch von zwei russischen Offizieren mit einer Bf (Me) 109 G-6 auf dem Obertraublinger Fliegerhorst	155
Maßnahmen zur Verteidigung der Regensburger Flugzeugwerke gegen Luftangriffe	162
Der Luftangriff auf den Fliegerhorst Regensburg-Obertraubling am 22. Februar 1944	166
Doppelschlag gegen die Messerschmitt Flugzeugproduktion: Die Luftangriffe vom 25. Februar 1944	174
Der Luftangriff vom 21. Juli 1944	180
Der Luftangriff vom 16. Februar 1945	183
Der Luftangriff vom 11. April 1945, auf die im Bau befindliche Startbahn	192
Die Waldwerke „Gauting“ und „Stauffen“	194
Das Waldwerk Stauffen	197
Letzter Akt: Der erste Düsenjäger der Welt und keine geeignete Startbahn	202
Rückblick eines Zeitzeugen	224
Relikte einer von Krieg gezeichneten Epoche	230
• Leitwerk einer Me 262	230
• Bombenfunde	236
• Flugzeugtriebwerk einer „Fliegenden Festung“	240
Spuren des Fliegerhorstes im heutigen Neutraubling	242
Anhang	246
Lageplan des Fliegerhorstes Regensburg-Obertraubling	246
Baubeschreibung der Me 321 nach technischen Unterlagen von Messerschmitt	249
Beschreibung des Flugzeugmusters Me 323 D-1, D-2 und D-6 nach dem Flugzeug-Handbuch D. (Luft) T. 2323 Ausgabe vom 14. Oktober 1943. Technisches Amt GL/C Nr. 281492/43 (E 2 VII)	253
Me 323 Werknummernverzeichnis und Baureihenbeschreibung	256
Abkürzungen	268
Literaturverzeichnis	269
Verwendete Archivalien	269
Ein Fliegerschicksal im Zweiten Weltkrieg	270

VORWORT

Verwischt sind die Spuren, und fast erloschen ist die Erinnerung, denn es gibt heute kaum mehr einen Hinweis auf einen Fliegerhorst Obertraubling und schon gar nicht auf die Messerschmitt-Giganten. Die offizielle Bezeichnung des Fliegerhorstes lautete Regensburg-Obertraubling. Kein anderer Fliegerhorst der Luftwaffe im Dritten Reich war so in die industrielle Flugzeugproduktion eingebunden wie der von Regensburg-Obertraubling. Nur mehr wenige Zeitzeugen erinnern sich an den Fliegerhorst und an die Geschichte der Giganten. Erhalten geblieben sind Gebäude, wie ein Teil der ehemaligen Kasernenbauten, die Flugleitung und die Werfthalle im heutigen Neutraubling. Vom Flugfeld auf der Südseite des Horstes mit seiner 1200 m langen Grasstartbahn ist nichts mehr zu sehen. Dort befinden sich heute zahlreiche Industrie- und Gewerbebetriebe. Das ehemalige Hallenvorfeld auf der Ostseite ist mit Wohnsiedlungen bebaut. Mit dieser Chronik soll an jene vom Krieg geprägte Zeit, an den Fliegerhorst der „Giganten“, erinnert werden.

Messerschmitt-Giganten, das waren jedoch nicht nur die Me 321/323; gigantisch, wenn auch aus anderer Sicht, waren die Leistungen der anderen Messerschmitt-Flugzeugtypen, die auf dem Fliegerhorst produziert worden sind. Da war die Bf (Me) 109 mit über 33.000 Exemplaren das mit Abstand meistgebaute Jagdflugzeug aller Zeiten, die Me 163, welche als erstes Flugzeug eine Geschwindigkeit von über 1000 km/h im Horizontalflug erreichte, was aber damals als „Streng geheim“ eingestuft wurde. Desgleichen die Me 262, der erste einsatzbereite Düsenjäger der Luftfahrtgeschichte, der seiner Zeit mehr als weit voraus war.

Trotz massiver Abwehr durch Jagdflieger und Flak wurde der Fliegerhorst bei drei Luftangriffen im Jahre 1944 schwer beschädigt. Vor allem der Süd- und Ostteil des Horstes wies schwerste Schäden auf, da sich hier die großen Flugzeughallen befanden, die als wichtigstes Ziel galten. Zwei weitere Angriffe folgten 1945. Insgesamt wurden über 1.400 t

an Bomben auf den Fliegerhorst abgeworfen. Aus den Unterlagen der USAAF ist zu entnehmen, dass in Summe ca. 4.475 Sprengbomben, ca. 30.000 Splitterbomben, 20.000 Stabbrandbomben und 500 größere Brandbomben auf den Fliegerhorst niedergingen. Selbst heute noch tauchen immer wieder Bomben-Blindgänger bei Bauarbeiten auf. Vor der Entschärfung einer großen Sprengbombe sind dann immer wieder größere Evakuierungsmaßnahmen zum Schutze der Bevölkerung notwendig.

Nach Beendigung des Krieges nutzte die US-Armee den Fliegerhorst nur kurzzeitig. Ende 1946 zogen die ersten Flüchtlinge auf den Fliegerhorst und richteten sich, soweit es die beschädigten Gebäude zuließen, häuslich ein. Als die US-Armee den ehemaligen Fliegerhorst restlos räumte, setzte ein sich immer mehr verstärkender Zuzug von Flüchtlingen und Vertriebenen ein. Es begann ein entbehrungsreicher Wiederaufbau. Die schwer beschädigten Kasernenbauten wurden mit primitivsten Mitteln bewohnbar gemacht. Eine neue Gemeinde, das heutige Neutraubling, erstand aus den Ruinen des Fliegerhorstes. Der Stadtkern wird noch heute von den ehemaligen Kasernen geprägt. An einen Fliegerhorst und seine bewegte Geschichte erinnert allerdings nichts mehr. Die Fliegerhorstgemeinde wurde am 01.04.1951 zur selbstständigen Gemeinde Neutraubling erklärt. Es ist Edith Frank und Cäcilie Vilsmeier zu verdanken, dass im Heimatmuseum eine sehenswerte kleine Ausstellung dem Fliegerhorst und der Entstehungsgeschichte von Neutraubling gewidmet ist.

Als Grundlage für dieses Buch dienten das Kriegstagebuch (KTB) des Fliegerhorstes aus dem Bestand RL 21/90 des Bundesarchives in Freiburg, Unterlagen der Air Documents Division, T-2 AMC, Wright Field, verschiedene Flugbücher und die Aussagen von vielen Zeitzeugen.

Das verwendete Fotomaterial ist weitgehend unveröffentlicht. Mit diesen Bildern soll versucht werden, die Geschichte der Giganten

und des Fliegerhorstes zu dokumentieren.
Für die Unterstützung an dieser Chronik möchte ich mich bei folgenden Personen ganz herzlich bedanken: Gottfried Baron, Leopold Berghammer, Gernot Croneiß, Karl Schmid, Prof. Dr. Wedemeyer, Heinrich Obermaier, Edgar Steinbügel, Karl Geisbe, Helmut Schultz, Josef Herzig, Karl Strippel, Theodor Mohr, Josef Sachsenhauser, Josef Dienstl, Dr. Josef Weißmüller, Adolf Riedmeir, Wendelin Trenkle, Heinz Lohmann, Heinz Powilleit, Familie Hübsch-Bodenschatz, Ulrich Huber, Karl Kössler, Edith Frank, Familie Vilsmeier, Helga Schwarz, Ludwig Kandler, Georg

Schlaug, Ulrich Willbold, Rudolf Klemm, Hans-Peter Dabrowski, Willy Radinger, Carl E. Charles, Rainer Ehm, Heinrich Binder, der Luftbilddatenbank Dr. Carls GmbH, Martin Kempfer und Dr. Werner Schwarz, Hans Wohlmuth, Prof. Dr. Karl-Heinz Göller, Herbert Bauer, Martin Wibmer.

Ein ganz besonderer Dank geht an Peter Kantsperger für das Gemälde der Me 262 und Sascha Kürsten für die technische Unterstützung zu diesem Buch.

Peter Schmoll, Sandsbach, im Frühjahr 2016

EINLEITUNG

Nach Hitlers Machtübernahme begann eine gigantische Aufrüstung der Deutschen Wehrmacht. Die Luftwaffe, vorher so gut wie nicht existent, wurde in den Jahren 1933 – 39 förmlich aus dem Boden gestampft. Wie Pilze nach einem warmen Gewitterregen wuchsen die neu angelegten Fliegerhorste – das waren Flugplätze mit den dazugehörigen Kasernen zur Unterbringung des Personals – förmlich aus dem Boden. Es lief ein Bauprogramm an, das die Baukonjunktur im Dritten Reich kräftig ankurbelte und Tausende von Arbeitsplätzen schuf. Aufgrund seiner damaligen strategischen Lage war Regensburg als Friedensstandort für eine Bombergruppe der neu geschaffenen Deutschen Luftwaffe vorgesehen. Eine Bombergruppe verfügte damals über drei Fliegerstaffeln mit ca. 35 Kampfflugzeugen, mehreren Verbindungsflugzeugen und ca. 250 Mann an fliegendem Personal. Hinzu kamen noch weitere Einheiten wie ein Gruppenstab, ein Werkstatt- und Lagerzug, ein Luftnachrichtenzug, ein Wettertrupp, eine Sanitätsgruppe usw. Die Bodenorganisation umfasste auch eine Flughafenbetriebskompanie (FBK) mit ca. 35 Fahrzeugen. Diese FBK hatte die Kampfgruppe bei der Einsatzbereitschaft der Flugzeuge und des Fliegerhorstes zu unterstützen. Eine FBK hatte eine Personalstärke von rund 175 Mann und verfügte über die gesamte technische Ausstattung, vom Tankfahrzeug bis zum Kran, welche für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebes unerlässlich waren. Hinzu kam noch das Personal einer Baukompanie und der Horstverwaltung mit der Horstkompanie, sodass ca. 1000 – 1200 Mann auf einem Fliegerhorst stationiert waren. Die Unterbringung des Personals erfolgte in Kasernen, und für die Flugzeuge gab es große Hallen. In Obertraubling entstanden bis 1941 eine große Werfthalle und sieben Flugzeughallen. Die Hallen 2 und 9 waren zwar im Bebauungsplan vorgesehen, wurden aber nie verwirklicht. Die Hallen 10 und 11 wurden bis 1943 hinzugebaut. Die Werfthalle und die Hallen 3, 5 und 7 waren Stahlkonstruktionen.

Die anderen Hallen waren aus Holzbauteilen errichtet worden. Zu einer dauerhaften Stationierung einer Bombergruppe kam es allerdings nicht.

Nach der kurzzeitigen Aufnahme der Sturzkampffliegerschule 1 von 1939 – 41 begannen Ende 1940 die Vorbereitungen der Messerschmitt AG Augsburg mit der Produktion und dem Testflugbetrieb der Me 321 „Gigant“, einem riesigen Lastensegler. Der Gigant war für die Invasion Englands konstruiert worden und sollte schweres Gerät, wie Panzer und Geschütze, im Lufttransport auf die Insel schaffen. Die Messerschmitt GmbH Regensburg übernahm ab 1942, Schritt für Schritt, den kompletten Fliegerhorst mit allen Flugzeughallen als Werk II. In den Jahren 1942 – 45 wurden in Obertraubling die Me 163, die Bf 109 G und K, die Me 262, die Me 321 und Me 323 endmontiert und eingeflogen.

Im November 1940 verlegten erste Teile des Kommandos „Warschau Süd“, bestehend aus Angehörigen der Luftwaffe und Mitarbeitern der Messerschmitt AG Augsburg, als Vorausabteilung auf den Fliegerhorst Obertraubling. Aufgabe dieser Vorausabteilung war die Vorbereitung der Produktion der Me 321 „Gigant“. Mit dem Einzug der Giganten änderte sich der beschauliche Alltagsbetrieb auf dem Fliegerhorst schlagartig. In den Hallen fand die Endmontage der Me 321 statt. Hektische Betriebsamkeit im gesamten Fliegerhorst war zu beobachten. Dieses Flugzeug hatte dermaßen gigantische Dimensionen, dass selbst die größten Hallen auf dem Fliegerhorst zu klein waren. Die Giganten mussten teilweise im Freien montiert und geparkt werden. Was dann folgte, waren haarsträubende Testflüge und zahlreiche Unfälle. Der Gigant war ein Lastensegler mit einer Spannweite von 55 Metern, der von drei zweimotorigen Bf 110, drei Heinkel He 111 oder von einer viermotorigen Ju 90 geschleppt wurde. Immer mehr Arbeitskräfte wurden für die Produktion der riesigen Flugzeuge benötigt. Die Luftwaffe verlegte ein Strafbataillon nach Obertraubling. Kurze Zeit

später folgten die ersten russischen Kriegsgefangenen (Offiziere), von denen über 2000 in einem großen Lager gegenüber der Kommandantur und im nördlichen Bereich des Fliegerhorstes in Baracken untergebracht und im Flugzeugbau eingesetzt waren. Nach den Einsatzerfahrungen mit der Me 321 wurde noch 1941 mit der Planung einer motorisierten Ausführung der Me 321 begonnen. Die ersten Vorserienflugzeuge der Me 323 verfügten noch über die normale Fahrwerksanordnung der Me 321 und über vier Motoren, die sich aber als zu schwach erwiesen. Daraufhin wurde die Konstruktion der Me 323 dermaßen überarbeitet, dass das Flugzeug mit sechs Motoren und einem seitlich angeordneten Fahrwerk mit jeweils fünf Rädern in Serie ging. Die ersten Serienflugzeuge standen im Herbst 1942 auf dem Fliegerhorst in Obertraubling zum Einsatz bereit. Damit hatte Professor Messerschmitt einen wegweisenden Entwurf für strategische Transportflugzeuge und einen Kampfzonentransporter geschaffen.

Eine kurze Episode bildete die Produktion der Me 163 auf dem Fliegerhorst. Der spektakuläre Absturz von Hanna Reitsch mit der Me 163 V-5 ist vielen Zeitzeugen noch in genauer Erinnerung. Wurden auf dem Fliegerhorst ansonsten nur Flugzeuge produziert, war es bei der Me 210 etwas anders gelagert. Zahlreiche neue, gerade erst aus der Endmontage in Prüfening überflogene Me 210 wurden auf dem Fliegerhorst abgestellt. Mindestens zwölf dieser Flugzeuge wurden ausgeschlachtet und die Zellen mit Äxten zertrümmert.

Nach der Zerschlagung des Messerschmitt-Werkes I in Prüfening durch einen Luftangriff am 17. August 1943 verlegte man die Produktion der Bf 109 G in zunehmendem Maße auf den Fliegerhorst. Damit genügend Platz für die Endmontage von Bf 109 zur Verfügung stand, wurde die Produktion der Me 323, des mittlerweile motorisierten Giganten, kontinuierlich reduziert. Durch das Auftauchen der amerikanischen Bomber stieg der Bedarf an Jagdflugzeugen drastisch an, und die Produktion der Bf 109 erlangte absolute Priorität. Aber alle Tarnmaßnahmen nützten nichts, denn in den Mittagsstunden des 22. Februar 1944 erschien ein US-Bomberverband der 15. US-Luftflotte und beschädigte in einem

Präzisionsangriff den Fliegerhorst schwer. Wenige Tage später, am 25. Februar, erfolgte ein weiterer vernichtender Luftangriff der 8. US-Luftflotte und vollendete das Zerstörungswerk.

Danach galt der Fliegerhorst als zu 90 Prozent zerstört. Die Flugzeugproduktion wurde dezentralisiert und beginnend Mitte 1944 in einem Waldwerk untergebracht, dem im Oktober 1944 ein weiteres für die Montage der Me 262 folgte. Die Flugzeughallen auf dem Horst waren bis auf die Werft und die Hallen 10 und 11 schwer beschädigt oder total zerstört, und ein Großteil der Kasernen war nicht mehr bewohnbar. Die Dächer waren durch die Druckwellen der Explosionen abgedeckt worden, Hunderte von Fenstern waren zersplittert und die Mauern geborsten. Bei den Angriffen am 22. und 25. Februar 1944 auf Regensburg fanden die größten Luftschlachten des Zweiten Weltkrieges statt. Allein im Großraum Regensburg wurden an beiden Tagen mindestens 15 viermotorige Bomber von Jägern und Flak abgeschossen. Insgesamt fielen ca. 110 Bomber der USAAF bei den Angriffen auf Regensburg im Februar 1944 der erbitterten Abwehr zum Opfer. Ein weiterer Meilenstein war die Produktion und der Einflug der Me 262 in Obertraubling. Aus dem völlig zerbombten Fliegerhorst starteten im September 1944 die ersten einsatzfähigen Düsenjäger der Welt. Ein epochaler Schritt in eine neue Dimension der Luftfahrt fand in Obertraubling statt. Düsenjäger, damals nur kurz und bündig als „Turbo“ bezeichnet, dröhnten mit ihren pfeifenden und donnernden Triebwerken über das Flugfeld und hinterließen den typischen Abgasgeruch von verbranntem Kerosin. Aber auch dieser technische Vorsprung, den die Deutsche Luftwaffe mit der Me 262 erzielte, konnte den Kriegsverlauf nicht mehr beeinflussen. Ende April 1945 besetzten US-Truppen den zerbombten Fliegerhorst und stießen staunend auf die Flugzeugproduktion in den Wäldern bei Hagelstadt und Wolfskofen.

DER BAU DES FLIEGERHORSTES

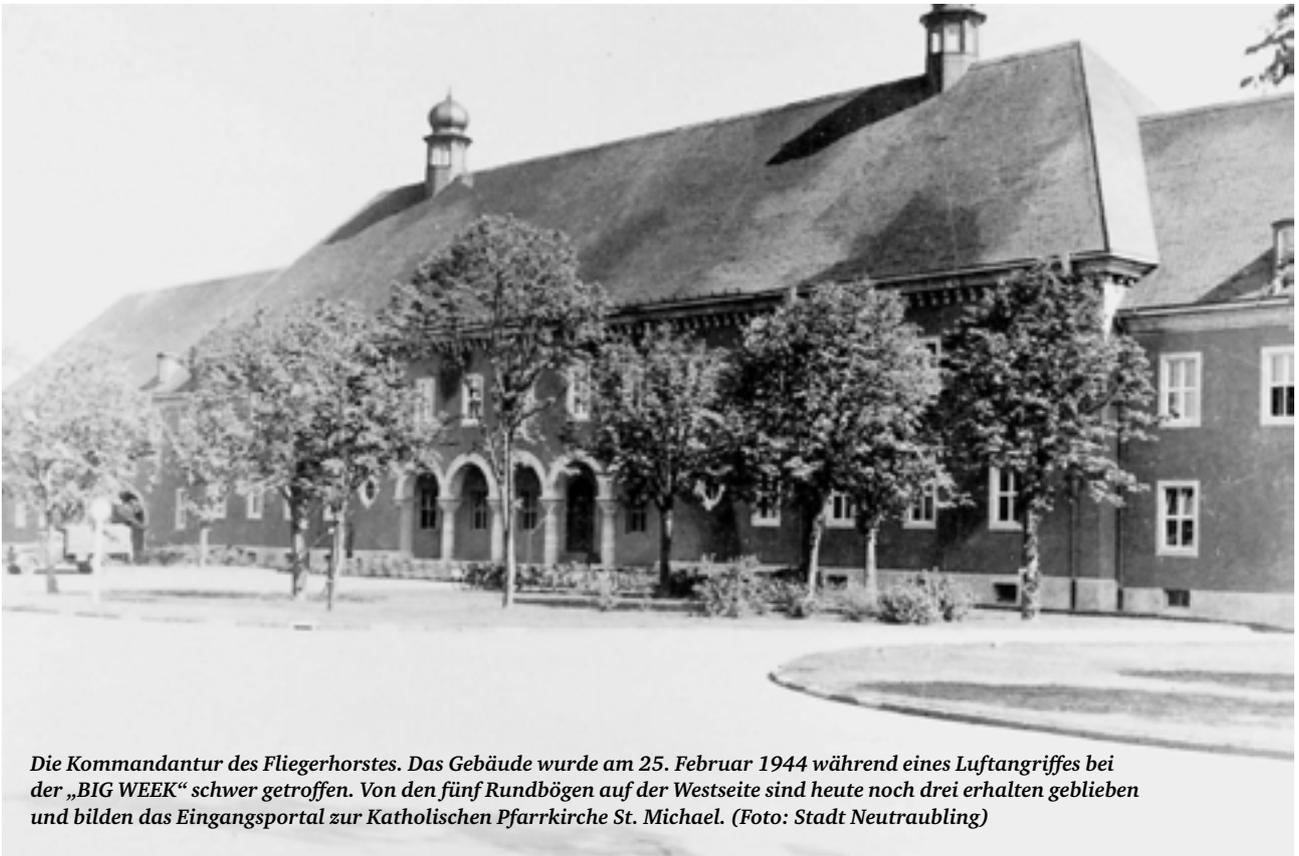
1935 begannen die ersten Planungen für einen Fliegerhorst bei Regensburg. Ursprünglich war dieser direkt nördlich von Obertraubling geplant. Doch der damalige Ortsbauernführer intervenierte gegen diese Planung mit dem Hinweis, dass bei etwaigen Luftangriffen die Ortschaft direkt betroffen sein könnte. Ausschlaggebend für eine Verlagerung des Flugplatzareals nach Nordosten war vermutlich die bessere Bodenqualität für den Ackerbau bei Obertraubling. Der Fliegerhorst wurde somit in ein weniger wertvolles Feuchtwiesengebiet gebaut. Noch 1936 liefen die ersten Planierungs- und Bauarbeiten an. Auf einem Gelände von ca. 250 Hektar entstand zwischen 1936 – 38 der Fliegerhorst Regensburg-Obertraubling. Das Fürstenhaus von Thurn und Taxis musste insgesamt 89 und die Familie Kirsch-Puricelli 80 Hektar Grundfläche an das Deutsche Reich abtreten. Ein großes Barackenlager zur Unterbringung der Bauarbeiter wurde angelegt. In den umliegenden Dörfern wurden Familien von Bauingenieuren und Wehrmachtsangehörigen untergebracht. Als Erstes erfolgten die Baumaßnahmen für die erforderliche Infrastruktur. Trinkwasserleitungen, Stromversorgung, Telefonleitungen, Kanalisation und ein Straßensystem wurden angelegt. Ein Bahngleis vom Bahnhof Obertraubling wurde zum Fliegerhorst verlegt und ein kleiner Bahnhof im Südwestteil des Horstes gebaut. Ein Gleis wurde direkt in den Horst verlegt und führte bis zu den Tankstellen, die sich vor Halle 4 befanden. Die Verbindungsstraße Obertraubling – Fliegerhorst wurde ausgebaut und geteert. Die einheimischen Baufirmen wurden an den Bauvorhaben beteiligt. Baumaterialien lieferten unter anderem die umliegenden Ziegeleien.

Ein für die damalige Zeit großer Kasernenkomplex wurde innerhalb eines Jahres (1937) im Rohbau hochgezogen. Es entstand auf grüner Wiese eine völlig neue „Stadt“. Für die Unterbringung der Mannschaften wurde der so genannte „Schlangenbau“, eine Kaserne mit einer Länge von 380 Metern, erstellt. Die

Hauptwache mit der Kommandantur, der verwinkelte Staffelpbau zur Aufnahme des fliegenden Personals, die O-Häuser für die Offiziere, Garagen, die Flugleitung mit der Feuerwache und die riesigen Flugzeughallen wurden bis Ende 1938 fertiggestellt. Die Flugzeughallen wurden aus Stahlbauteilen vormontiert und mit Hydraulikstempeln aufgerichtet. Die Wände sind damals aus Ziegelmauerwerk gebaut worden. Vier verschiedene Typen von Hallen wurden errichtet:

Die Werfthalle hatte einen Portalkran und eine Breite von 121 Metern und eine größte Tiefe von ca. 50 Metern. Die Hallen 1, 4, 6 und 8 hatten ein Satteldach und eine Breite von 105 Metern sowie eine Tiefe von 35 Metern. Die Mauern bestanden aus Ziegelwerk. Die Hallen 3, 5 und 7 waren die schönsten Hallen und mit einem Bogendach ausgeführt. Sie hatten eine Breite von 99 Metern und eine Tiefe von 48 Metern. Die im Jahre 1943 errichteten Hallen 10 und 11, die über ein Pultdach verfügten, wiesen eine Breite von 105 Metern und eine Tiefe von 35 Metern auf und waren in einfachster Holzbauweise ausgeführt.

Die Landebahn in Nord-Süd-Richtung wurde kaum benutzt und diente vorwiegend als Abstellplatz vor den Flugzeughallen. Die Ost-West-Startbahn erwies sich sehr schnell als zu kurz und wurde auf ca. 1200 Metern verlängert. Dazu mussten einige Gehöfte am Ostrand des Flugplatzes weichen. Planungen für eine Betonstartbahn mit einer Länge von ca. 1700 Metern wurden durchgeführt, aber erst im April 1945 begann man mit den Planungsarbeiten. Am 11. April 1945 erfolgte ein schwerer Luftangriff auf die Baustelle. Aufgrund der Kriegsergebnisse konnte die Startbahn nicht mehr fertiggestellt werden.



Die Kommandantur des Fliegerhorstes. Das Gebäude wurde am 25. Februar 1944 während eines Luftangriffes bei der „BIG WEEK“ schwer getroffen. Von den fünf Rundbögen auf der Westseite sind heute noch drei erhalten geblieben und bilden das Eingangsportal zur Katholischen Pfarrkirche St. Michael. (Foto: Stadt Neutraubling)



Das Flugleitungsgebäude mit dem Kontrollturm und der Peileranlage. In der Flugleitung waren die Wetterwarte und – rechts im Bild – die Feuerwache untergebracht. (Foto: Stadt Neutraubling)



Blick vom Kontrollturm auf das Vorfeld in nordöstliche Richtung im Jahr 1939. Ein Sammelsurium von verschiedenen Flugzeugtypen (Bü 131, He 46, Hs 123, Fw 44, Ju 87 A, Bf 108, Bf 110) ist dort abgestellt. In der Bildmitte sind zwei Tankwagenanhänger und eine Hanomag-Zugmaschine SS 100 auf dem betonierten Vorfeld von Halle 3 zu erkennen. (Foto: Emmerle)



Eine Kampfflugzeugstaffel mit Do 17E ist im Winter 1938/39 auf dem Fliegerhorst Obertraubling zwischengelandet und hat seine Maschinen auf der Ostseite des Horstes abgestellt. (Foto: Sammlung Peter Schmöll)

VON DER STURZKAMPFFLIEGERSCHULE 1

ZUM KOMMANDO „WARSCHAU-SÜD“

Wie bereits in der Einleitung vermerkt wurde, verlegte keine Bombergruppe auf den Fliegerhorst Obertraubling. Geplant war ursprünglich die Verlegung von der I./KG 355, der späteren I./KG 53 „Legion Condor“, nach Regensburg. Diese Einheit verlegte jedoch nach Ansbach. Die Luftwaffe nutzte Obertraubling für andere Verbände ihrer Waffengattungen. So wurde im November 1938 die neu aufgestellte III. Abteilung des Flak-Regimentes 9 hier stationiert. Der Platzschutz mit schweren Maschinengewehren und leichten Flakgeschützen wurde allerdings vom Flugplatzpersonal gestellt. Während dieser Zeit war Regensburg-Obertraubling Leithorst im Luftgau XIII und für den Einsatzhafen Cham zuständig. Bomberstaffeln und andere fliegende Verbände führten im Rahmen von Übungsflügen zahlreiche Zwischenlandungen in Obertraubling durch. Noch 1940 verlor Obertraubling den Status eines Leithorstes und zählte fortan als A-Horst zum Flughafensbereich Ansbach.

Am 14. März 1939 startete das Unternehmen „Winterübung 1939“. Im Rahmen dieser Übung erfolgte die Besetzung der Rest-Tschechoslowakei. Dazu verlegte die I./KG 355 von Ansbach nach Regensburg-Obertraubling. Es war dies die Bombergruppe, für die ursprünglich Regensburg als Friedensstandort vorgesehen war. Die I./KG 355 flog von hier am 16. und 17. März 1939 Flugblatteinsätze über Pilsen nach Prag. Am 18. März flog die Bombergruppe zurück nach Ansbach, und in Obertraubling kehrte nach dieser kurzen Einsatzperiode wieder Ruhe ein, das heißt, der Fliegerhorst wurde nur von der Stuka-schule 1 genutzt. Hier wurden die Nachwuchspiloten für die Stukageschwader auf Henschel 123, Ju 87 A und B geschult. Rund 120 Schulflugzeuge gehörten diesem Verband an. In dichter Folge starteten nun wieder die Stukas zu ihren Flügen. Besonders frequentiert wurde der Bombenabwurfplatz Siegenburg. Im Sturzflug wurden hier die Übungs-

bomben aus Beton auf die Ziele abgeladen. Bei diesen Sturzflügen gingen einige Ju 87, zum Teil mit der Besatzung, durch Absturz verloren.

Im November 1940 verlegte das Kommando „Warschau Süd“ mit einer Vorausabteilung nach Regensburg-Obertraubling, um die Montage der Me 321 „Gigant“ vorzubereiten. Noch am 4. Dezember traf eine Wehrmachtsgefangenen-Abteilung mit 2200 Mann auf dem Horst ein. Die Gefangenen waren als Arbeiter für die Messerschmitt AG eingeteilt und gingen unverzüglich daran, die Endmontage der Me 321 vorzubereiten.

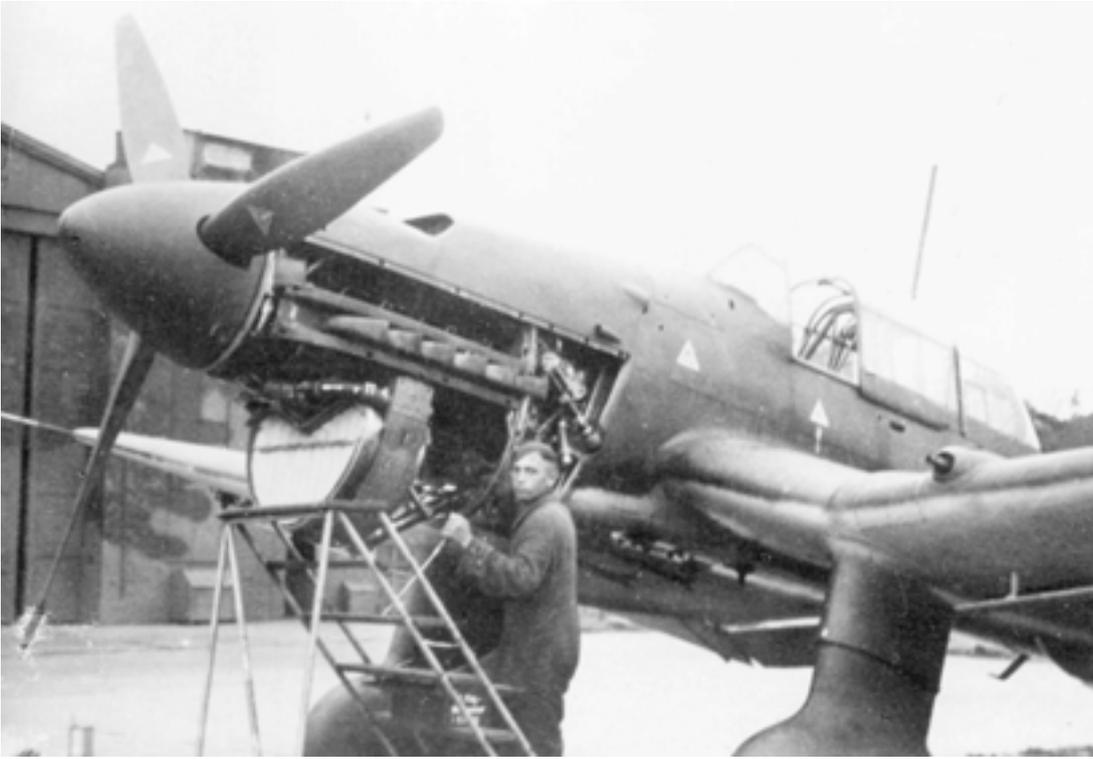
Die Me 321 war von Professor Messerschmitt als Lastensegler für den Transport von schweren Waffen zur Invasion von England, dem geplanten Unternehmen „Seelöwe“, im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) entwickelt worden. Im Rahmen eines Abendessens sagte Udet zu Messerschmitt: *„Wir brauchen einen Lastensegler, der einige schwere Waffen nach England transportieren kann.“* Messerschmitt skizzierte einen ersten Entwurf dieses Flugzeuges auf eine Serviette. Und diese Zeichnung hatte schon sehr große Ähnlichkeit mit dem späteren Giganten. Innerhalb weniger Wochen konstruierte Messerschmitt mit seinen Ingenieuren den Lastensegler. Aufgrund seiner imposanten Spannweite der Tragflächen von 55 Metern und einer Höhe von über fünf Metern war die Bezeichnung „Gigant“ durchaus passend. Dieses Monstrum sollte nun in einer Gesamtzahl von 200 Exemplaren, davon 100 in Obertraubling, gebaut und eingeflogen werden, obwohl kein geeignetes Flugzeug zum Schleppen der Me 321 zur Verfügung stand.



Eine Junkers Ju 87 A der Stukaschule 1. Mit diesem Stukatyp wurden erste Einsätze bei der „Legion Condor“ im spanischen Bürgerkrieg geflogen. (Foto: Sammlung Peter Schmoll)

Eine Henschel Hs 123 der Stukaschule 1 in Obertraubling. Die Hs 123 wurde als Schlachtflugzeug eingesetzt und war der Vorläufer der Ju 87. Im Bild rechts ist eine W 34 mit beschädigtem Leitwerk zu erkennen. (Foto: Binder)





Wartungsarbeiten an einem „Stuka“ Ju 87 B vor einer Flugzeughalle. (Foto: Sammlung Peter Schmolli)



Flugzeugwarte vor einem Bomber vom Typ Junkers Ju 88 A-5. (Foto: Sammlung Peter Schmolli)



Junkers 87 A „Stuka“ der Sturzkampfschule 1 im Anflug auf den Bombenabwurfplatz Siegenburg. (Foto: Sammlung Peter Schmoll)



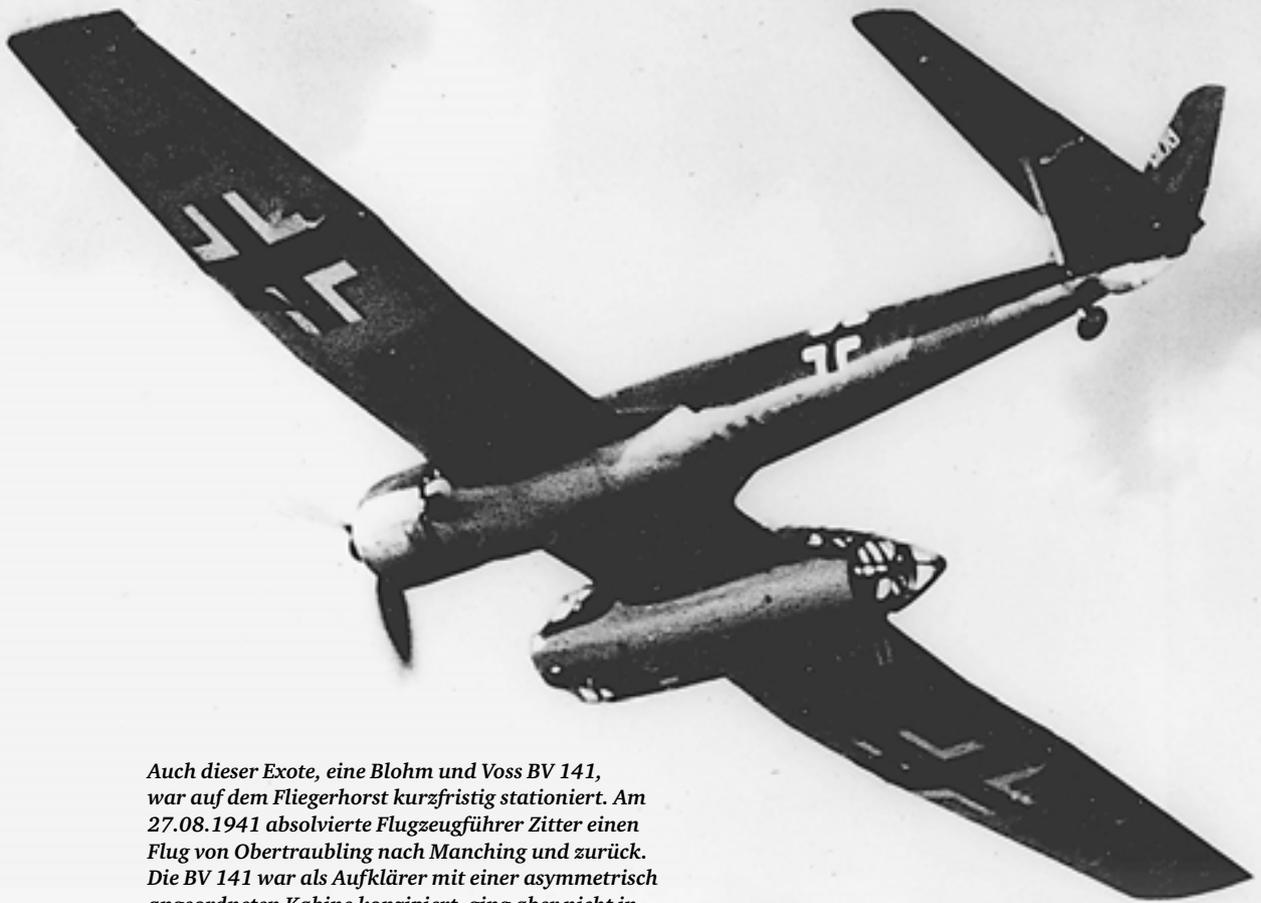
Junkers Ju 87 B mit abgenommener unterer Motorhaube auf dem östlichen Vorfeld in Obertraubling. (Foto: Sammlung Peter Schmoll)



Zwei Ju 87 B der Stukaschule 1, aufgenommen 1941 in Obertraubling. (Foto: Binder)

Eine an den Tragflächen verankerte Ju 52 ist auf dem Vorfeld geparkt. (Foto: Binder)





Auch dieser Exote, eine Blohm und Voss BV 141, war auf dem Fliegerhorst kurzfristig stationiert. Am 27.08.1941 absolvierte Flugzeugführer Zitter einen Flug von Obertraubling nach Manching und zurück. Die BV 141 war als Aufklärer mit einer asymmetrisch angeordneten Kabine konzipiert, ging aber nicht in Serie. (Foto: Sammlung Peter Schmoll)



Im März/April 1941 erfolgte die Umrüstung der 7. Staffel des Kampfgeschwaders 51 „Edelweiß“ von He 111 auf Ju 88 auf dem Fliegerhorst in Obertraubling. Bei der hier abgebildeten Ju 88 A-1 brach bei der Landung das linke Fahrwerk weg, und der Propeller wurde abgerissen. Im Hintergrund erkennbar liegen Bauteile für eine neue Flugzeughalle bereit. Insgesamt wurden auf dem Fliegerhorst Obertraubling bis 1943 zehn große Hallen für die Flugzeugproduktion errichtet. (Foto: Ludwig Kandier)



Die Luftkriegsschule wird im April 1941 nach Breslau verlegt. Die Aufnahme entstand am Bahnhof des Fliegerhorstes Obertraubling kurz vor der Abfahrt. (Foto: Binder)



Eine Bf 109 D der Luftkriegsschule 1. Im Hintergrund ist eine Ju 87 A zu erkennen. (Foto: Binder)



Geparkte Schulflugzeuge der Luftkriegsschule auf dem Fliegerhorst Obertraubling 1939. Rechts im Bild eine Bf 109 D. Im Hintergrund ist eine der Flugzeughallen zu erkennen. (Foto: Sammlung Peter Schmol)



Soldaten der Luftwaffe vor den Flugzeughallen 5 und 7. Ganz im Hintergrund sind die Ausläufer des Bayerischen Waldes zu sehen. (Foto: Sammlung Peter Schmol)



An einer Bf 109 D wird ein Testlauf des Motors nach einer Reparatur durchgeführt. Im Vordergrund überprüft ein Flugzeugwart die obere Abdeckung. (Foto: Sammlung Peter Schmolli)



Eine Bf 109 D vermutlich mit der Kennung „Gelbe 1“ wird zum Flug vorbereitet. (Foto: Sammlung Peter Schmolli)



Feldwebel Kurt Hildebrandt am 17. April 1941 in der Kanzel seiner Junkers Ju 87 A von der Sturzkampffliegerschule 1 in Obertraubling. Einen Tag später, am 18. April 1941, startete Feldwebel Hildebrandt mit anderen Ju 87 zu einem Übungseinsatz auf den Bombenabwurfplatz in Siegenburg. Nach dem Abwurf der Übungsbombe kam es beim Sammeln des Verbandes zu einer Kollision mit einer anderen Ju 87. Diese Maschine vollführte eine Notlandung auf einem Acker bei Hausen im Landkreis Kelheim. Hildebrandt versuchte, mit seinem beschädigten Flugzeug noch den

Fliegerhorst Obertraubling zu erreichen. In der Gegend von Dünzling konnte Hildebrandt seine Maschine nicht mehr kontrollieren und stürzte östlich der Ortschaft bei der Einöde Stadthof ab. Dem Funker gelang noch der Fallschirmabsprung. Auch Hildebrandt konnte sich aus dem abstürzenden Flugzeug retten, allerdings war die Höhe zu gering und sein Fallschirm öffnete sich nicht mehr. Zerschmettert fand man seine Leiche, nahe des Flugzeugwracks, in einem Waldstück.

(Foto: Sammlung Werner Sturm/Werner Geser)



Das Grab von Kurt Hildebrandt auf dem Ehrenfriedhof in Hamburg-Ohlstedt. (Foto: Sammlung Werner Sturm/Werner Geser)



Ein schlichtes Gedenkkreuz im Wald bei Stadlhof erinnert an die Tragödie von damals. Besonders tragisch waren die Umstände schon deshalb, weil zu diesem Zeitpunkt die Ehefrau von Kurt Hildebrandt in Obertraubling zu Besuch war. Am 19. April 1941 überführte sie ihren Mann zur Beerdigung nach Hamburg.
(Foto: Sammlung Werner Sturm/Werner Geser)

DIE GROSSSERIENPRODUKTION DER ME 321

Professor Dr. Ing. Willy Messerschmitt, genialer Konstrukteur und Flugzeugbauer. In Rekordzeit entwickelte er den Lastensegler mit der Typenbezeichnung Me 321. (Foto: Schmid)

Nach dem Eintreffen der Arbeitskräfte wurden mindestens drei der Flugzeughallen für die Montage der Me 321 geräumt. In den Hallen (vermutlich Nummer 4 und 6) fand die Endmontage des Rumpfes und in der anderen die der Tragflächen statt. Nur die Werfthalle hatte die Dimensionen, dass das Mittelstück der Tragfläche auf den Rumpf montiert werden konnte. Die Tragflächenendstücke mussten im Freien angebaut werden.

Im Januar 1941 wurden die ersten Stahlrohrkonstruktionen für Tragflächen und Rumpfe angeliefert. Es waren nahtlos gezogene Stahlrohre mit einer Wandstärke von ca. 8 mm.

Alles lief unter strengster Geheimhaltung ab. Die Lieferung der großen Metallkonstruktionen blieb nicht unbemerkt, und es machte in der Bevölkerung das Gerücht die Runde, dass hier Hochspannungsmasten gebaut werden. Als sich dann der erste Hochspannungsmast – sprich „Gigant“ – in die Lüfte erhob, wusste auch der letzte Bescheid, was da auf dem Fliegerhorst lief.

Im Januar 1941 begann in den Hallen eine emsige Geschäftigkeit, denn auf das tragende Stahlrohrgerippe mussten Holzleisten montiert werden, auf die dann die Stoffbespannung befestigt wurde. Die Steuerseile und der Führerraum wurden eingebaut. Der Rumpf wurde mit einem Holzboden und dem Leitwerk versehen. Der Laderaum war über zwei klappbare Bugtore zu erreichen, sodass man LKWs oder andere Fahrzeuge in den Rumpf fahren konnte. Das Volumen des Laderaumes der Me 321 entsprach dem eines gedeckten Güterwaggons der Reichsbahn.

Die Tragflächen erhielten eine Profilnase aus einer hochwertigen Sperrholzbeplankung, und auf die Stahlrohre wurden ähnlich wie beim Rumpf Holzleisten befestigt, damit die Bespannung aus Stoff darauf angenagelt werden konnte. Anschließend erfolgte der Anbau von Landeklappen und Querrudern. Hunderte von Arbeitern turnten auf hohen Gerüsten herum, um alles zu montieren. Zuletzt erfolgte der Anbau des ganz aus Holz hergestellten Leitwerkes.

Bevor mit dem Einflug der ersten Me 321 A begonnen werden konnte, erging an die Stukaschule 1 der Befehl, den Horst zu räumen. Am 01. Mai 1941 begann diese Einheit mit der Verlegung von 121 Flugzeugen nach Wertheim. Noch am 18.04. stießen zwei Ju 87 der Stukaschule 1 in der Luft zusammen. Während die eine Maschine bei Hausen eine Notlandung durchführte, stürzte die andere Ju 87 bei Stadlhof ab. Feldwebel Hildebrandt wurde bei diesem Absturz getötet, da er die Maschine nicht mehr rechtzeitig verlassen konnte. Mit geschlossenem Fallschirm fand man ihn in einem





LKW Opel „Blitz“ 3 t ziehen angelieferte Rumpfgerüste im Januar 1941 auf den Fliegerhorst. In den Rumpfgerüsten sind jeweils zwei Bauteile für die Endstücke der Tragflächen eingeschoben. Diese Transporte ließen sich natürlich nicht geheim halten, und aus Tarnungsgründen wurde das Gerücht von der Herstellung von Hochspannungsmasten gestreut. Als sich die ersten Me 321 in die Luft erhoben, war es mit der Geheimhaltung vorbei. Durch Gespräche mit einquartierten Soldaten war die Bevölkerung über die Vorgänge auf dem Fliegerhorst in der Regel sowieso bestens informiert. (Foto: Croneiß)



Im Januar 1941 erfolgte die Anlieferung der ersten Tragflächenholme für die Me 321 auf den Fliegerhorst. Bereits bei diesem Bild kann man beim Vergleich des Holmes mit den Luftwaffensoldaten erkennen, welche gewaltigen Dimensionen dieser Lastensegler hatte. In diesem Fall liegt der Holm mit der Oberseite auf den Transportanhängern auf. Deutlich sind die nach oben ragenden Streben zu erkennen, mit denen später die Tragfläche an der Unterseite zum Rumpf hin abgestrebt wurde. (Foto: Croneiß)



Die Messerschmitt-Giganten waren die Flugzeuge im Zweiten Weltkrieg, mit denen es erstmals in der Geschichte der Luftfahrt möglich war, schwere Geschütze, Lastkraftwagen und sogar Panzer auf dem Luftweg zu transportieren. Mit seinen 55 Metern Spannweite überragte der Gigant alle anderen Flugzeuge der Deutschen Luftwaffe. Erst als Lastensegler Messerschmitt Me 321 und später als sechsmotoriges Transportflugzeug Me 323 mit 6000 PS waren die Giganten von 1941 bis fast zum Kriegsende im Einsatz. Immer wenn an den Fronten Krisenlagen entstanden, ob an der Ostfront 1941–1944 oder im Mittelmeerraum 1943, waren die Me 321 und Me 323 im Brennpunkt des Geschehens.

Untrennbar verbunden mit den Giganten Me 321 und Me 323 ist die Geschichte des Fliegerhorstes Regensburg-Obertraubling. Hier begannen Ende 1940 durch das Kommando „Warschau-Süd“ die Vorbereitungen zum Bau des Lastenseglers Me 321. Da der Einsatz der Me 321 nur mit großem Aufwand betrieben werden konnte, standen bereits Anfang 1942 die ersten motorisierten Versuchsmaschinen vom Typ Me 323 zur Erprobung bereit. Im Januar 1944 wurde die Produktion der Me 323 eingestellt.

Kein Fliegerhorst der Luftwaffe war so in die industrielle Flugzeugproduktion eingebunden wie der von Regensburg-Obertraubling. Im Oktober 1944 begann auf dem Fliegerhorst und im Waldwerk „Stauffen“ die strenggeheime Produktion des ersten einsatzbereiten Düsenjägers, der Me 262. Ein epochaler Schritt in der Geschichte der Luftfahrt. Bis Kriegsende wurden 330 dieser damals modernsten Jagdflugzeuge unter primitivsten Verhältnissen gebaut. Erinnerung werden aber soll auch an den Arbeitseinsatz von tausenden Zwangsarbeitern, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen in der Rüstungsproduktion.

Dieses Buch gibt einen historischen Überblick zu einem Kapitel jüngster deutscher Zeitgeschichte. Zahlreiche noch lebende Zeitzeugen wurden befragt und leisteten wertvolle Beiträge.



Peter Schmol, Jahrgang 1952, ehemaliger Leiter einer großen Werkfeuerwehr, befasst sich seit Anfang der 70er Jahre mit der Geschichte der Luftangriffe auf Regensburg und der Flugzeugproduktion von Messerschmitt. Besuche in Archiven im In- und Ausland sowie Interviews mit zahlreichen Zeitzeugen, ergaben eine einmalige Sammlung von Berichten, Fotos und Unterlagen. Diese waren die Basis für dieses Buch.

