

Korrekturen & Ergänzungen

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

Jürgen Zapf



Lexikon aller Flugplätze von A-Z

Flugplätze der Luftwaffe 1934 – 1945 – und was davon übrig blieb

Lexikon aller Flugplätze

Berichtigungen und Druckfehlerbeseitigung:

Seite 59:

Brandenburg-Mötzow – Brandenburg – D

Lage: 52° 26' **50"** N 12° 35' **02"**E

Klassifizierung: Feldflugplatz

Örtliche Lage: 4,8 km nordnordostwärts von Brandenburg an der Havel und **1,8 km südsüdwestlich vom Mötzow am Ostufer des Beetz-Sees in dem Winkel, der durch die Mötzower Landstraße und den Schwarzen Weg gebildet wird.**

Letzter Absatz:

Das Gelände ist **nicht** identisch mit dem heute noch bestehenden ...

Seite 81:

Deilinghofen – Nordrhein-Westfalen – D

Lage: 51°23'**05"**N 07°47'**36"**E

Seite 83:

Der Stüh – Niedersachsen – D

Lage: 53° 39' 15" N 08° 44' 10" E

Örtliche Lage: 9,1 km westnordwestlich von Bad **Bederkesa** und ...

Seite 115:

Fallingbostel – Niedersachsen – D

... wurde das flache Wiesengelände zum **Abstellen** von Flugzeugen genutzt.

Seite 116:

Zu: Faßberg – Niedersachsen – D

... eventuell auch wegen der dazu **erforderlichen** Drainagemaßnahmen ...

Seite 191:

Helmstedt-Mariental – Niedersachsen – D

... Bald nach der Besetzung brachten die Alliierten Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene in den Anlagen unter. Auf diese folgten **Vertriebene** aus den deutschen Ostgebieten, ...

Seite 193:

Hesepe – Niedersachsen – D

Letzter Absatz:

Nach Kriegsende entfernte man die Startbahnen und **pflanzte** dort Bäume. ...

Seite 215:

Jever – Niedersachsen – D

Erster Absatz:

... Am 15. April 1936 landeten die ersten **Flugzeuge** auf dem neuen ...

Seite 281:

Lübeck-Blankensee – Schleswig-Holstein – D

Zweiter Absatz:

Erst 1935 begann dann auch in Blankensee der Bau eines neuen Fliegerhorstes, der 1936 an die Luftwaffe übergeben wurde. Zunächst wurde die **II./Sturzkampfgeschwader 162 „Immelmann“** hier aufgestellt.

Flugplätze der Luftwaffe 1934 – 1945 – und was davon übrig blieb

Lexikon aller Flugplätze

Berichtigungen und Druckfehlerbeseitigung:

Seite 300:

Merfelder Bruch (auch: Maria Veen) – Niedersachsen richtig: Nordrhein-Westfalen – D

Seite 426:

Senoschat – heute: Senožaty – Jihočeský kraj – CZ

Seite 408/409:

Schleißheim (Oberschleißheim) – Bayern – D

Zum Text ging folgende **Verbesserung/Ergänzung** ein:

Der "Minotaurus" wurde bei den Fliegerangriffen NICHT beschädigt. Die Verlegung nach Pfaffenhofen/Ilm erfolgte, da die Kommunikationsleitungen zum/vom Bunker bei den Fliegerangriffen auf München schwer beschädigt worden waren. In Pfaffenhofen/Ilm war auch ein Knotenpunkt von LN-Leitungen, was den Anschluss des Gefechtsstandes erleichterte.

Der Bunker war bis zur Sprengung 1971 baulich völlig intakt und die mit dem Abbruch beauftragte Firma hatte nach Angaben der Schlösserverwaltung große Probleme wegen der sehr gut durchdachten Konstruktion des Bunkers. Der inzwischen verstorbene Firmeneigentümer hat dies in einem Gespräch dem Autoren der Information auch persönlich bestätigt.

Nach Angaben eines GI war die Technik im Bunker 1966 noch intakt. Er ärgert sich heute noch, dass er damals keine Fotos davon gemacht hat.

Der Flugplatz wurde 1945 vom 816th Engineer Aviation Battalion instandgesetzt. Das 816th Engineer Aviation Battalion wurde dabei kurzzeitig vom 925th Engineer Aviation Battalion unterstützt. Inbetriebnahme der Schleissheim Air Base war Mitte September 1945. Im Dezember 1945 wurde nach zwei vorangegangenen Unfällen eine GCA-Anlage in Betrieb genommen. Es war die erste GCA-Anlage in der OAF.

Anfang der 1960er Jahre war Schleissheim AAF das Airfield der U.S. Army in Europa mit den meisten Flugbewegungen (32.000/Monat!)

Seite 462:

Volkenshagen (auch: Mönchhagen) – Mecklenburg-Vorpommern – D

Zu diesem Flugplatz erreichte uns nach Freigabe der neu gestalteten Website folgende Information des ehemaligen Flugbetriebsleiters und Chefköhnen der Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung:

„Als wir nach der Wende mit unserer LH-Ju 52 D-AQUI zum Flugtag nach Purkshof kommen sollten, stellte die Genehmigung, mit einem '10,5-Tonner' dort zu landen, ein Problem dar. Man verlangte seitens der Luftfahrtbehörde in Schwerin eine entsprechende Bodenprobe und Expertise. Erst der offizielle Hinweis von Zeitzeugen, dass mehrfach He 111 aus Rostock den Platz als Schattenplatz benutzt hätten, ermöglichte unsere Landung ohne behördliche Auflagen.“