



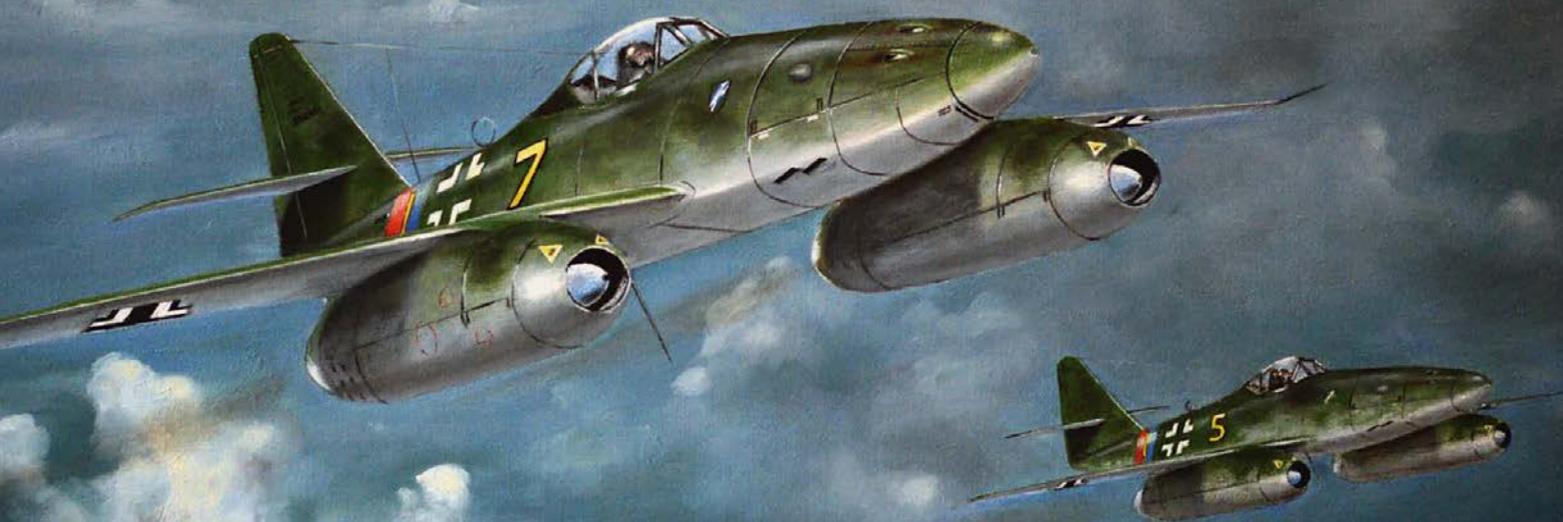
Peter Schmoll

Messerschmitt- Giganten

und der Fliegerhorst

Regensburg-Obertraubling

1936 – 1945



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 978-3-95587-416-2



Für uns, die Battenberg Gietl Verlag GmbH mit all ihren Imprint-Verlagen, ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Teil unserer Unternehmensphilosophie. Daher achten wir bei allen unseren Produkten auf den Einsatz umweltschonender Ressourcen und Materialien.

Dieses Buch wurde auf FSC®-zertifiziertem Papier gedruckt. FSC (Forest Stewardship Council®) ist eine nicht staatliche, gemeinnützige Organisation, die sich für die verantwortungsvolle und ökologische Nutzung der Wälder unserer Erde einsetzt.

Unsere Partnerdruckerei kann zudem für den gesamten Herstellungsprozess nachfolgende Zertifikate vorweisen:

- Zertifizierung für FOGRA PSO
- Zertifizierungssystem FSC®
- Leitlinien zur klimaneutralen Produktion (Carbon Footprint)
- Zertifizierung EcoVadis (die Methodik besteht aus 21 Kriterien in den Bereichen Umwelt, Einhaltung menschlicher Rechte und Ethik)
- Zertifikat zum Energieverbrauch aus 100% erneuerbaren Quellen
- Teilnahme am Projekt „Grünes Unternehmen“ zum Schutz von Naturressourcen und der menschlichen Gesundheit

Titelbilder:

Eine in Regensburg gebaute Messerschmitt Me 323 D-6 „Gigant“ auf einem Feldflugplatz im Mittelmeerraum im April 1943. Das weiße Rumpfband ist das Kennzeichen für den Einsatz im Mittelmeerraum. 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. (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.

Erweiterte und überarbeitete 3. Auflage 2022

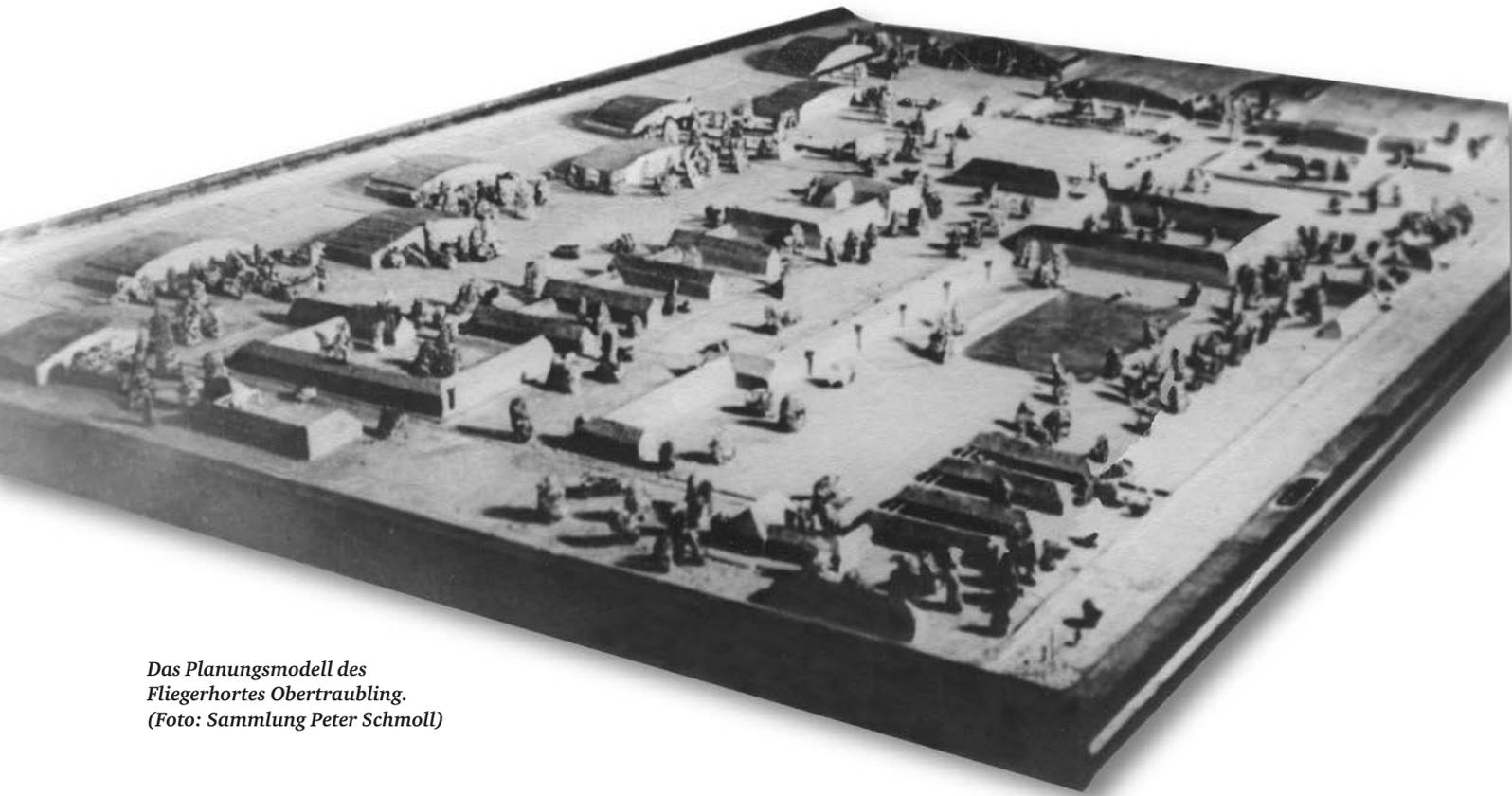
© 2022 MZ-Buchverlag in der Battenberg Gietl Verlag GmbH, Regenstauf
(www.battenberg-gietl.de)

Alle Rechte vorbehalten

ISBN 978-3-95587-416-2

„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 Sommer 2022

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 Kampfzentransporter 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.

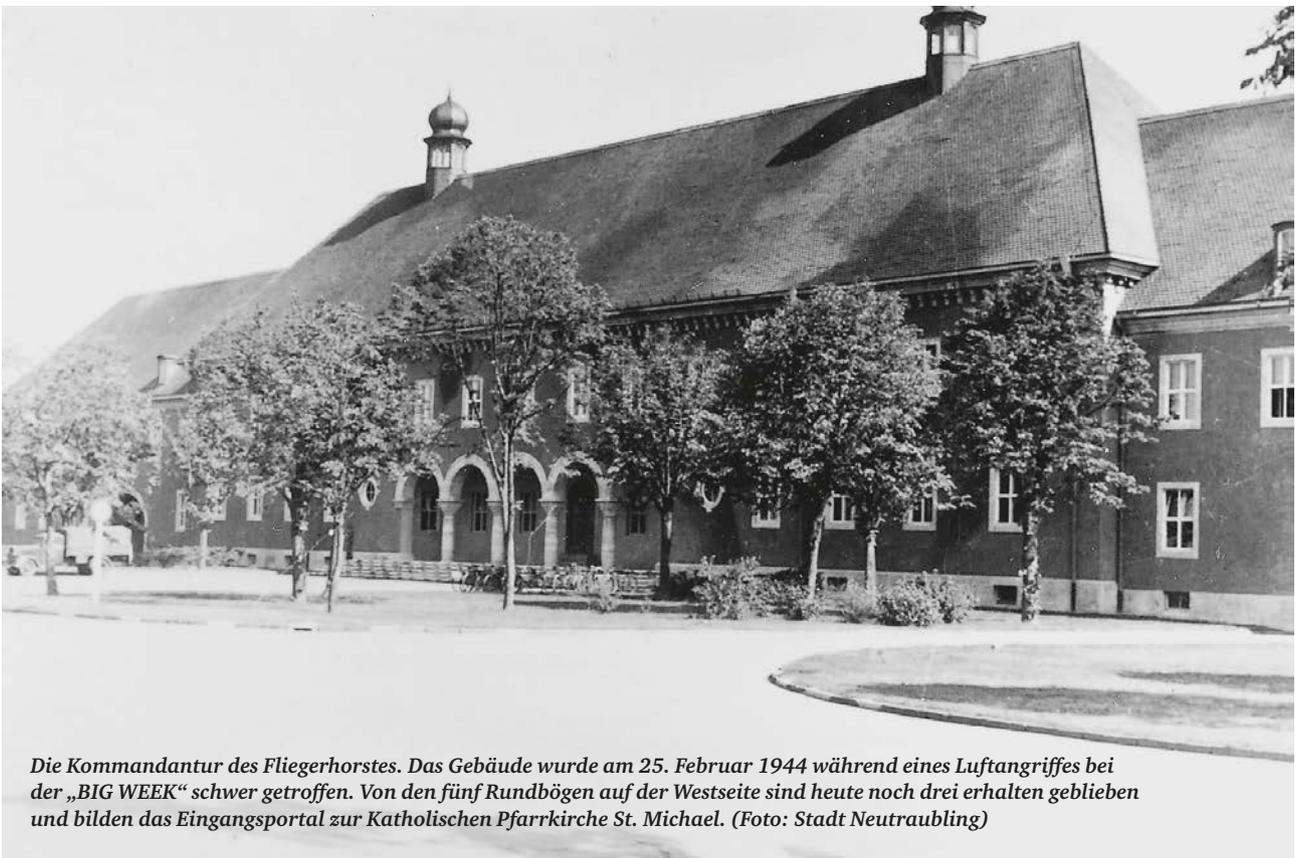
DER BAU DES FLIEGERHORSTES

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)



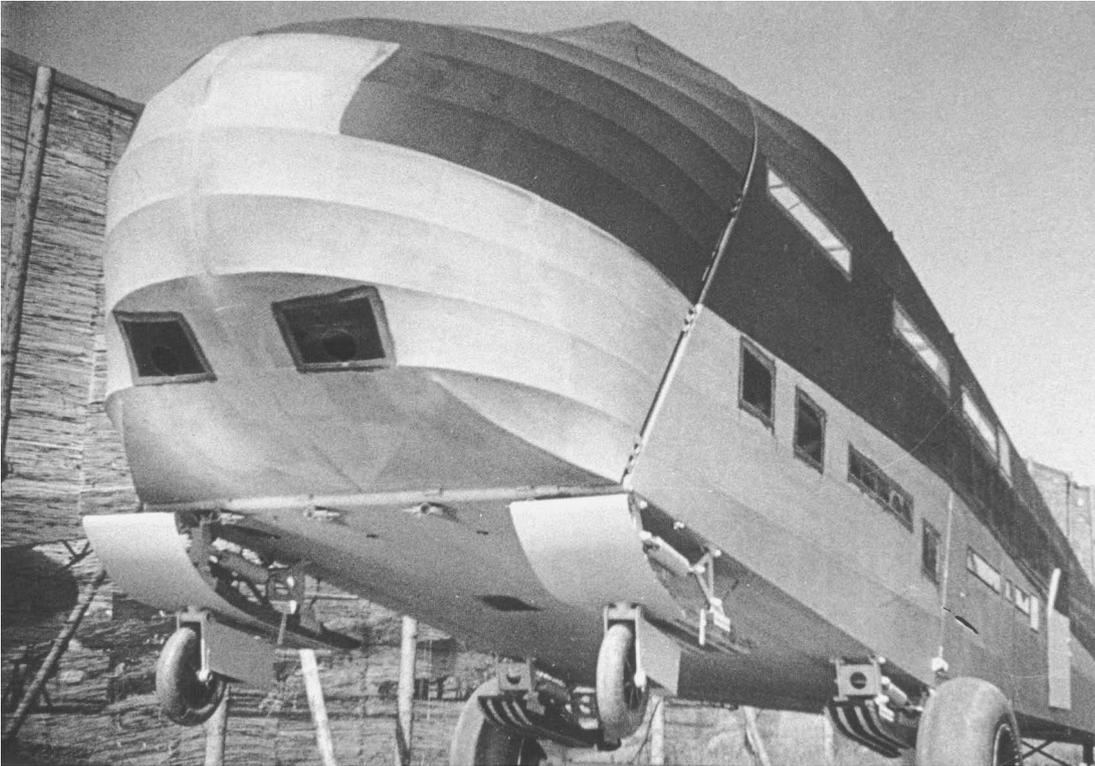
Das Flugleitungsgebäude mit dem Kontrollturm und der Peileranlage. In der Flugleitung waren die Wetterwarte und – rechts im Bild – die Feuerwache untergebracht. (Foto: Stadt Neutraubling)



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)



Bei der Me 321 A sind die Bugräder als Einzelräder vorhanden. Diese Lösung war aber total unbefriedigend, da die schmalen Räder bei weichem Untergrund einsanken und die Maschine dann immer erst mühselig freigeschleppt werden musste ...

... und aus diesem Grund wurde bei der Me 321 B eine Zwillingsbereifung montiert.

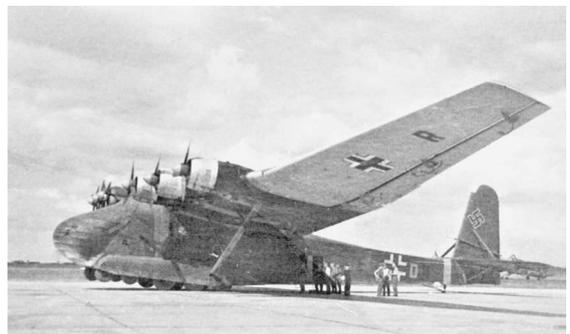




Eine Aufnahme aus dem Sommer 1943 mit der Me 323 SL+HD auf dem Fliegerhorst Obertraubling.



Eine recht idyllische Aufnahme in Obertraubling. Ein Landwirt betreute die Grasflächen des Fliegerhorstes. Als Rasenmäher wurden Viehherden eingesetzt.



Eine Me 323 ist auf dem betonierte Vorfeld einer Flugzeughalle abgestellt.

Platz da jetzt komme ich! Eine Me 323 im Endanflug auf einen Fliegerhorst.





Der hochdekorierte Major Markus Zeidler stürzte am 14. April 1943, bei der Landung mit der Me 323 Werknummer 1258 auf dem Fliegerhorst Obertraubling ab, wobei sich die Maschine überschlagen hat und zu 90 Prozent zerstört wurde. Zeidler wurde dabei schwer verletzt. Der Bordfunker Feldwebel Heinz Funk getötet und der Bordmechaniker Unteroffizier Max Gurkasch verletzt.

Die Me 323 hatte, wegen ihres mächtigen Tragflächenprofils, die unangenehme Eigenschaft, beim Landeanflug lange zu schweben. Dabei bestand immer die Gefahr, über die Landebahn hinaus zugeraten.

Fliegerhorst Obertraubling 19. Juni 1943. An diesem Tage fand ein großer Betriebsappell in der Werfthalle statt. Im Bild der Wagen des Gauleiters Wächtler ein Wanderer W 23 Kabriolett. Im Fond des Wagens sitzen Gauleiter Wächtler und der Generalstabs-Ingenieur Roluf Lucht. Lucht war seit dem 2. April 1943, Betriebsführer der Messerschmitt GmbH Regensburg. Dahinter stehen russische Kriegsgefangene.





In der Vergrößerung ist deutlich erkennbar, dass auf den Uniformen der Kriegsgefangenen Russen und zum Teil auch auf deren Kopfbedeckungen diese mit einem „SU“ gekennzeichnet sind. Diese Kennzeichnung „SU“ stand wohl für Sowjetunion und war mit Farbe aufgetragen worden. Aufgrund des Erscheinungsbildes wurden diese Kriegsgefangenen einigermaßen ordentlich ernährt und auch bekleidet. Ganz offensichtlich wollte und musste man sich die Arbeitskraft dieser Männer erhalten. Im Hintergrund ist die Halle 5 zu sehen.



Ein Kettenfahrzeug wird in eine Me 323 verladen.



Mit der Me 323 wurde alles transportiert was für die Truppe erforderlich war. Hier werden in Tunesien Flugzeugmotore vom Typ DB 605 A verladen. Der VW Kübelwagen ist mit Sandreifen ausgerüstet und die Soldaten tragen teils Tropenbekleidung des Afrika-Korps. Hinten links ist ein 3 t-LKW vom Typ Opel Blitz erkennbar.



Als Ende 1943 die Lage an der Ostfront immer dramatischer wurde, flogen Me 323 von Biala Podlaska aus Nachschub an die Brennpunkte. Im Bild ein „Gigant“ beim Start von einem tief verschneiten Flugplatz.

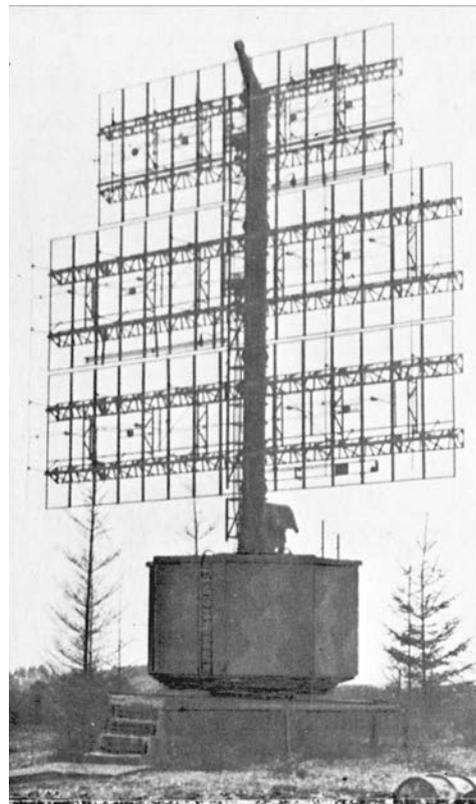
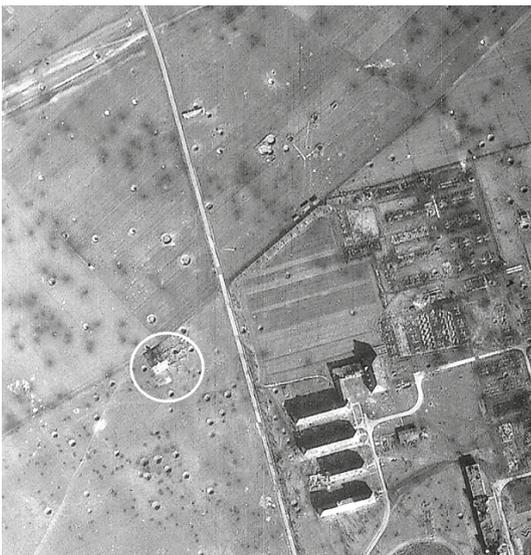


Eine Me 323 wartet mit geöffneten Ladeluken auf die Beladung. Auffällig ist, dass ein Teil der Fahrwerksverkleidung fehlt. Dies ist auch ein Indiz für den sehr großen Materialverschleiß der Flugzeuge. Die Triebwerke sind gegen Witterungseinflüsse mit Planen abgedeckt.



Am Nachmittag des 13. Dezember 1943 verlegt die 3./KG 76 von Villaorba in Italien, mit Zwischenlandung in Obertraubling, nach Varrelbusch. Die Verlegung der Bomberstaffel erfolgte in Zusammenhang mit der Operation „Steinbock“. Unter dieser Tarnbezeichnung begann im Januar 1944 die Wiederaufnahme der Luftangriffe auf England. Das Foto zeigt eine Ju 88 A-4 mit dem im Mittelmeerraum verwendeten Tarnanstrich. Das Flugzeug war auf der Oberseite im Farbton RLM 83 dunkelblau über alles lackiert. Darüber war ein Mäanderanstrich in RLM 79 sandgelb aufgetragen worden. Bis auf die beiden Motorgondeln, war die Unterseite mit einem abwaschbaren schwarzen Anstrich für Nachtangriffe versehen worden. Im Hintergrund ist eine Me 323 „Gigant“ zu sehen.

Aus einer Vergrößerung einer Luftaufnahme des Fliegerhorstes Obertraubling vom 17. Februar 1945, ist links der Straße von Obertraubling nach Barbing eine Funkmessstellung „Freya“ (Radar) ganz deutlich am Schattenwurf erkennbar. Die Stellung wurde beim Luftangriff am 16. Februar schwer beschädigt, was an den Bombentrichtern deutlich zu erkennen ist. Rechts der Straße sind die Offiziershäuser zu sehen, von denen heute noch drei existieren.



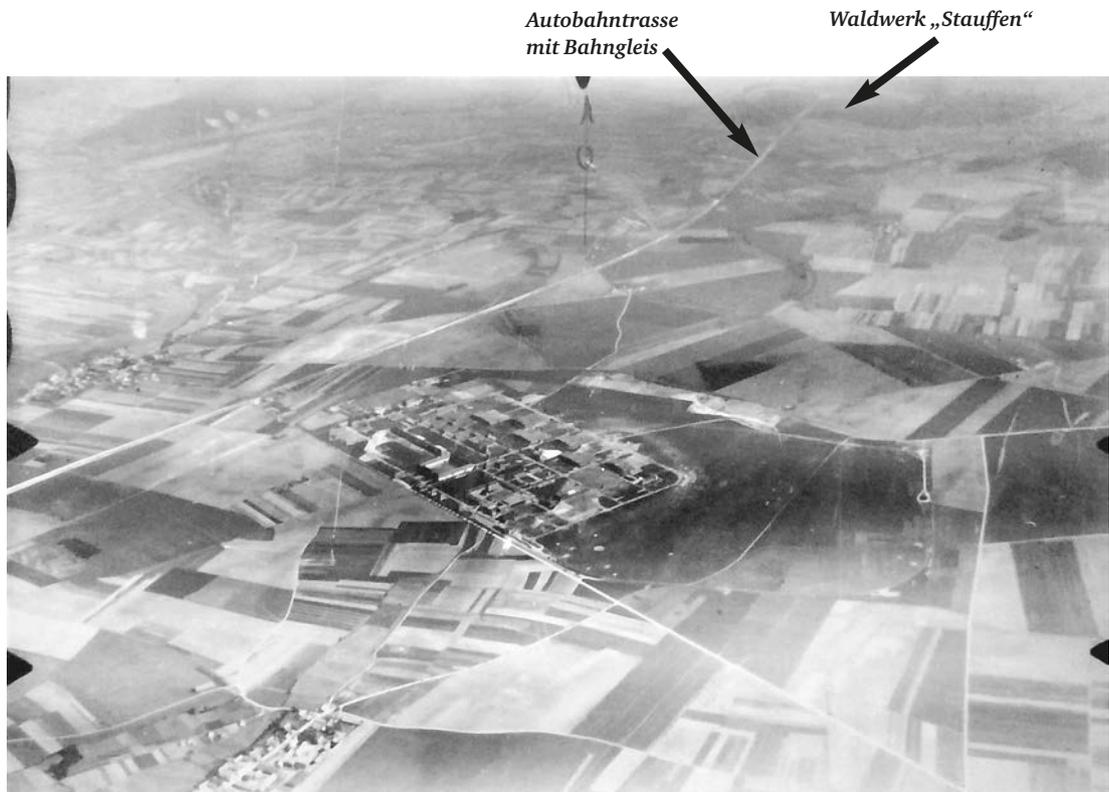
Ein Funkmessgerät vom Typ „Freya“. Dieses Gerät hatte eine Reichweite von ca. 300 km und wurde wegen der Endmontage der Me 262 in Obertraubling stationiert.



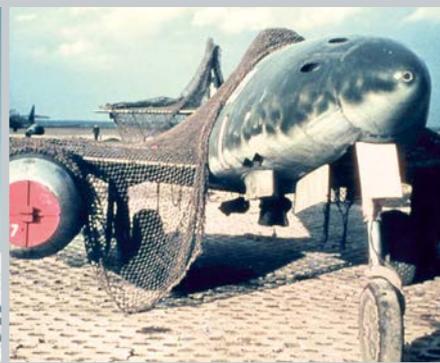
Me 262 aus dem Waldwerk „Stauffen“ nach Kriegsende. Als sich die US-Truppen der Donau bei Regensburg näherten, wurden in der Nacht vom 23./24. April 1945, die sieben in der Endmontage befindlichen Me 262 aus der getarnten Endmontage ins Freie gebracht und von Luftwaffensoldaten mittels Handgranaten gesprengt. US-Soldaten besichtigen ziemlich ratlos die neueste zerstörte deutsche Rüstungstechnik.



Der GI in der Kabine zeigt das „V“ für Victory! An der Me 262 sind deutlich die Nietreihen erkennbar, die zum Teil überspachtelt worden sind, um Unebenheiten zu glätten. Im Bereich der Kabine ist bereits die Lackierung in RLM 66 schwarzgrau aufgebracht, während der restliche Bereich des Flugzeuges noch nicht lackiert ist. Das Instrumentenbrett war ebenfalls bereits eingebaut, was an dem Rohrträger unterhalb des festen Windschutzaufbaues zu erkennen ist. Im Hintergrund das Eisenbahngleis auf der Autobahntrasse. Auf diesem Gleis wurden die fertigen Flugzeuge mittels Spezialwagons zum Fliegerhorst Obertraubling transportiert.



Luftaufnahme Fliegerhorst Regensburg-Obertraubling



Überarbeitete 3. Auflage mit bisher unveröffentlichten Bildern

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 waren die Giganten von 1941 bis fast zum Kriegsende im Einsatz. Immer wenn an den Fronten Krisenlagen entstanden, ob im Mittelmeerraum 1943 oder an der Ostfront 1944, waren die Me 323 im Brennpunkt des Geschehens. Im April 1944 erfolgte die letzte Auslieferung einer Me 323 aus Obertraubling. Untrennbar verbunden mit den Giganten Me 321 und Me 323 ist die Geschichte des Fliegerhorstes Regensburg-Obertraubling. Ende 1944 stand der Fliegerhorst wieder im Brennpunkt, als die Me 262 zum Einflug bereitstand. Die Me 262, ein Gigant der Geschwindigkeit, war der erste einsatzfähige Düsenjäger und das schnellste Kampfflugzeug im Zweiten Weltkrieg. Kein Fliegerhorst der Luftwaffe war so in die industrielle Flugzeugproduktion eingebunden und wurde so oft bombardiert wie der von Regensburg-Obertraubling. Dieses Buch gibt einen historischen Überblick zu einem Kapitel jüngster deutscher Zeitgeschichte. Im Anhang befinden sich zahlreiche neue, bislang unveröffentlichte Fotos.



Peter Schmoll, 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.

