

Die Flugplätze der deutschen Luftwaffe im Westerwald während des

2. Weltkrieges

- Organisation und Nutzung -

Vor und während des 2. Weltkrieges verfügte die deutsche Luftwaffe über immerhin vier Flugplätze im Raum Westerwald, weitere Plätze befanden sich in den angrenzenden Regionen, hier sind insbesondere Limburg-Linter, Koblenz-Karthause, Niedermendig und Niederbreisig zu nennen.

- Ailertchen/Westerburg
- Lippe/Emmerzhausen
- Breitscheid/Herborn
- Eudenbach/Asbach

Bei diesen Flugplätzen handelte es sich um sog. *Einsatzflughäfen* (E-Häfen), wobei die deutsche Luftwaffe in ihrer Fliegerbodenorganisation zwischen mehreren Flugplatzkategorien unterschied, als deren wichtigste die Fliegerhorste sowie die E-Häfen bezeichnet werden konnten (daneben gab es noch Feldflugplätze, Seeflugstützpunkte, Gefechtslandeplätze sowie Arbeits- und Scheinflugplätze). Die Mobilmachungspläne der deutschen Luftwaffe wiesen mit Stand vom 1. Juli 1939 insgesamt folgende Flugplatzkategorien und Bestandszahlen aus, wobei die Einsatzbereitschaft der Gesamtorganisation am 1. September 1939 sichergestellt sein sollte:

- 64 Leithorste,
- 119 Fliegerhorstkommandanturen A,
- 10 Fliegerhorstkommandanturen B,
- 4 Fliegerhorstkommandanturen C,
- 81 E-Häfen I. Ordnung,
- 38 E-Häfen II. Ordnung,
- 19 andere Flugplätze und
- 6 Seeflugstützpunkte.

Fliegerhorste waren voll ausgebaute Flugplätze mit der benötigten Infrastruktur (befestigte Rollbahnen und -wege, Hallen, Tankanlagen, Vorfeldbereich, Werkstätten,

Verkehrsanschlüsse, nachrichtentechnische Ausstattung), die im Frieden dauerhaft mit fliegenden Verbänden belegt waren. Da derartige Flugplätze potentiellen Feinden gegenüber nicht verborgen werden konnten und da aufgrund der dortigen Konzentration von Flugzeugen in einem Krieg die Gefahr bestand, daß mit wenigen erfolgreichen Überraschungsangriffen große Teile der Luftwaffe bereits am Boden ausgeschaltet werden konnten, wurde beginnend ab 1935 eine Reihe von E-Häfen geschaffen. Diese nur im Mobilmachungsfall zu aktivierenden Plätze dienten einerseits der Aufteilung und Streuung der fliegenden Verbände über das Reichsgebiet, andererseits auch einer regionalen Schwerpunktbildung an Flugzeugen nach Bedarf. Ein wesentliches Element der E-Häfen war ihre Tarnung, sie durften nach außen hin als Flugplatz nicht erkennbar sein. So verfügten sie nur über eine unbefestigte Rollbahn sowie über die notwendigsten baulichen Anlagen. Die Tarnung erfolgte in der Regel als landwirtschaftliche (Muster-) Einrichtung einschließlich der zugehörigen Nutzflächen. In Friedenszeiten fand auf diesen Plätzen aus Geheimhaltungsgründen kein Flugbetrieb statt. Bei den E-Häfen unterschied man wiederum zwischen solchen der I. und der II. Ordnung. Während diejenigen der I. Ordnung für das Blindflugverfahren geeignet waren und eine quadratische Form der Rollbahnanordnung aufwiesen, fehlten diese Eigenschaften den E-Häfen der II. Ordnung in den meisten Fällen. Allen E-Häfen gemeinsam war eine gute Verkehrsanbindung über ausgebaute Straßen und - soweit möglich - auch über die Schiene.

Die E-Häfen waren von der Planung her für die Aufnahme von Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörergeschwadern vorgesehen, da diese eher eine gut ausgebaute Infrastruktur benötigten als die leichteren Jagdmaschinen sowie Aufklärer und Schlachtflugzeuge. Auf vielen E-Häfen, die bis dato lediglich über eine Grasnarbe verfügten, wurden in den letzten ein bis zwei Jahren des 2. Weltkrieges noch betonierte Pisten angelegt, bzw. mit deren Erstellung begonnen. Die baulichen Anlagen eines E-Hafens umfassten üblicherweise

- ein größeres Kommandantenhaus als Zentrale des Platzes und Sitz der Kommandantur,
- mehrere feste Nebengebäude z.B. zur Unterbringung von Werkstätten und als Lagerfläche bzw. zur Verwendung als Flugzeugunterstellhallen
- Baracken zur Unterbringung von Personal
- mehrere Munitionsbunker
- ggfs. kleinere Tankanlagen
- Rollfeld und Flugbetriebsflächen (aus Tarnungsgründen Grasnarbe ohne Markierungen)

Bei Kriegsbeginn im Spätsommer 1939 lag der überwiegende Teil des Westerwalds in der (territorialen) Zuständigkeit des Luftgaukommandos XII in Wiesbaden. Lediglich der nord-westliche Westerwald - so auch der E-Hafen Eudenbach - fiel in den Verantwortungsbereich

des Luftgaukommandos VI in Münster. Das Luftgaukommando XII wurde am 4. Februar 1938 in Gießen aus dem Luftgaukommando XI aufgestellt, wechselte seinen Sitz am 1. April 1938 nach Wiesbaden und umfasste zunächst die gleichen Regionen wie der Wehrkreis XII des Heeres, ehe ebenfalls ab dem 1. April 1938 mit einigen südhessischen Gebieten ein Teil des Wehrkreises IX übernommen wurde. Der Befehlshaber eines Luftgaukommandos verfügte über die Befugnisse eines *Kommandierenden Generals*, dem bei Kriegsbeginn in seinem Luftgau

- die gesamte Fliegerbodenorganisation,
- die leichten Jagdverbände,
- alle Flakverbände,
- der Flugmeldedienst,
- der Luftschutz sowie
- der Nachschub für die Luftwaffe (incl. Fliegerschulen und Fliegerersatzabteilungen)

unterstand. Ab dem 30. Januar 1941 ging das Gebiet des Luftgaukommandos XIII (Nürnberg) auf das Luftgaukommando XII über, so daß sich dessen Bezeichnung in Luftgaukommando XII/XIII (Wiesbaden/Nürnberg) änderte. Am 15. Januar 1943 erhielt das Luftgaukommando XII/XIII die neue Bezeichnung Luftgaukommando XII (Standort Wiesbaden) und am 1. April 1944 wurde das Luftgaukommando XII aufgelöst und das Territorium durch das Luftgaukommando VII (München) übernommen. Vom 4. Februar 1939 bis zum 1. April 1944 stand das Luftgaukommando XII bzw. XII/XIII unter der Führung des Generals der Flakartillerie Fritz Heilingbrunner. Die Zuständigkeit des Luftgaukommandos VII für den Westerwald währte nur wenige Monate bis zum 6. September 1944, als das aus dem bisherigen Luftgaukommando Belgien-Nordfrankreich aufgestellte Luftgaukommando XIV (Wiesbaden, später Eltville) das bisherige Gebiet des Luftgaukommandos XII übernahm. Vom 6. September 1944 bis zum 20. September 1944 führte Oberst Rudolf von Katte das Luftgaukommando XIV, ehe er ab dem 21. September 1944 von Generalleutnant Martin Harlinghausen abgelöst wurde. Am 27. März 1945 (zu diesem Zeitpunkt befand sich der Westerwald bereits überwiegend in der Hand der Alliierten) erfolgte eine erneute Auflösung und die noch verbliebenen Gebiete des Luftgaus XIV wurden ein weiteres Mal dem Luftgaukommando VII zugewiesen. Die vorgenannten Luftgaukommandos unterstanden in der Zeit von 24. März 1941 bis 5. Februar 1944 dem Luftwaffenbefehlshaber Mitte mit Sitz in Berlin-Wannsee, der ab dem 5. Februar 1944 unter der Bezeichnung Luftflotte Reich bis März 1945 weiterhin die genannten Luftgaukommandos führte.

Innerhalb eines Luftgaus gab es mehrere Flughafenbereiche, in denen jeweils ein größerer Fliegerhorst als sog. *Leithorst* diente, dem nachrichtentechnisch alle unterstellten kleineren Flugplätze (Fliegerhorste, E-Häfen und Platzkommandos für Nebenplätze aller Art) angeschlossen waren und an dem das jeweilige Kommando des Flughafenbereichs (Kdo.FI.B., später mit *Koflug* abgekürzt) seinen Sitz hatte. Zu dem Luftgau XII gehörte in der Zeit vom 1. Juli 1939 bis zum 30. März 1941 u.a. das Kdo.FI.B. Wiesbaden, das auf dem Leithorst in Wiesbaden-Erbenheim seinen Sitz hatte und dem die Fliegerhorst-Kommandanturen Wiesbaden-Erbenheim, Merzhausen, Ailertchen, Breitscheid und Lippe zugeteilt waren. Am 30. März 1941 erfolgte die Umbenennung des Flughafenbereichs-Kommandos Wiesbaden in Flughafenbereichs-Kommando 2/XII, das vom 1. September 1943 bis zum 15. Juni 1944 von Oberst Hans-Joachim von Arnim geführt wurde und das am 15. Juni 1944 in das Flughafenbereichs-Kommando 13/VII überging. Letzteres hatte seinen Standort in Gelnhausen und wurde ab dem 14. Oktober 1944 von Oberstleutnant Friedrich-Karl Knust geführt.

Zu den genannten vier Flugplätzen in der Region des Westerwalds konnten einige Informationen ermittelt werden, wobei einheitlich für alle galt, daß sie der deutschen Luftwaffe bis weit in das Jahr 1944 hinein überwiegend als Gelegenheits-, Ausweich- und Notlandeplätze dienten, ehe ab dem Spätsommer 1944 ihre eigentliche - wenn auch nur sporadische - Nutzung als Stationierungsorte für fliegende Verbände begann. Zu dieser Zeit mußten die im bislang besetzten Ausland (insbesondere in den Westgebieten Frankreich, Belgien und den Niederlanden) unterhaltenen deutschen Flugplätze infolge des Rückzugs der Wehrmacht nach der erfolgreichen alliierten Invasion in der Normandie größtenteils aufgegeben werden. Teilweise nur wenige Tage, nachdem die letzten deutschen Luftwaffensoldaten die Plätze verlassen hatten, wurden diese bereits von den unverzüglich nachrückenden alliierten Luftstreitkräften belegt, die auf diese Weise einen großen Schritt näher an Deutschland herankamen und welche die bekannten Fliegerhorste der Luftwaffe von nun an regelmäßig durch zahlenmäßig überlegene Bomber- und Jagdbomberverbände angriffen und zudem mit in der Nähe lauerner Pulks von Jagdmaschinen regelrecht abschirmten. Die über das gesamte Reichsgebiet verteilten kleineren E-Häfen dienten somit der Aufteilung der fliegenden Verbände der Luftwaffe auf viele kleinere Standorte, um die Wahrscheinlichkeit der Zerstörung einer größeren Anzahl von Flugzeugen am Boden möglichst gering zu halten.

Trotz aller Bemühungen, die Standorte der E-Häfen im Verborgenen zu halten, waren die vier Westerwälder Flugplätze den Alliierten im Herbst 1944 längstens bekannt und wurden demzufolge nicht nur unter regelmäßiger Beobachtung durch die alliierten Luftstreitkräfte gehalten, sondern immer wieder sowohl von Jagdbomber- als auch von Bomberverbänden

gezielt aufgesucht und angegriffen. So sah beispielsweise die Einsatzplanung des XXIX. Tactical Air Commands der 9. USAAF für den 18. Oktober 1944 eine Aufklärungsmission für die 36. Fighter Group vor, die den Auftrag erhielt, die Flugplätze Lippe, Ailertchen, Breitscheid und Eudenbach anzufliegen und zu ermitteln, ob diese Plätze aktuell operativ durch die deutsche Luftwaffe genutzt wurden.

Flugplatz Ailertchen/Westerburg

Bei diesem Flugplatz handelte es sich um einen E-Hafen I. Ordnung mit einer welligen Grasnarbe als Oberfläche, der von 1937 bis 1939 erbaut wurde (Flugplatzgröße ca. 1.000 m x 1.000 m). Während sich das Kommandantenhaus und einige dazugehörige Nebengebäude des Platzes an dessen östlicher Spitze in der Nähe der Ortschaft Halbs befand, lag das aus fünf Bunkern bestehende Munitionslager am süd-westlichen Rand und ein temporäres Barackenlager an der süd-östlichen Platzbegrenzung. Zur Sicherstellung der Versorgung mit Nachschubgütern wie Treibstoff und Munition wurde - ausgehend von dem an der Bahnstrecke Limburg - Westerburg - Altenkirchen gelegenen Bahnhof Langenhahn - eine kurze Stichbahn zum Flugplatzgelände eingerichtet. Der Flugplatz blieb bis zu seiner Besetzung durch amerikanische Bodentruppen Ende März 1945 im Betrieb der deutschen Luftwaffe.

Dem Platz zugeordnet war nach erfolgter Mobilmachung im Spätsommer 1939 die Fliegerhorst-Kommandantur (E) Ailertchen mit der Luftnachrichtenstaffel (mot) (E) Ailertchen, welche im März 1940 in Fliegerhorst-Kommandantur E 22/XII mit Luftnachrichtenstaffel E 22/XII umbenannt wurde, ehe sie im Juni 1940 nach Frankreich verlegte. Ab Oktober 1944 hatte der E-Hafen Ailertchen den Status eines Flugplatzkommandos, das der ursprünglich in St. Dizier in Frankreich aufgestellten Fliegerhorst-Kommandantur E(v) 212/XII unterstand, welche auf dem E-Hafen Breitscheid ihren Sitz hatte. Diese Fliegerhorst-Kommandantur wurde seit dem 1. April 1944 von Hauptmann Josef Rödler geführt und war ihrerseits dem Flughafenbereichs-Kommando 13/VII in Gelnhausen zugeteilt. Mit Stand vom 1. Januar 1945 waren zudem das Werftkommando (o) 104/XII und der Werkstattwagenzug (FI) 4/XIV auf dem E-Hafen Ailertchen stationiert. Zu einer dauerhaften Stationierung von fliegenden Verbänden auf dem E-Hafen Ailertchen ist es während der Jahre des 2. Weltkrieges nicht gekommen, wenngleich Planungen hierfür existierten und auch tatsächlich einige Verbände - wenn auch nur für die Dauer von einigen Tagen - auf dem Platz verweilten.

Im September 1944 waren für wenige Tage Teile der mit Schlachtflugzeugen des Typs Ju 87 ausgestatteten NachtschlachtGrp. 2 in Ailertchen stationiert. Während am 13. September 1944 Teile der 3. Staffel Unterkünfte in Dreisbach bei Ailertchen bezogen und weitere Teile

dieser Staffel am 17. September 1944 in den Westerwald folgten, verließen diese Kräfte den Flugplatz Ailertchen wieder am 27. September 1944 in Richtung Köln-Ostheim. Gemäß dem Kriegstagebuch des Luftgaukommandos XIV wurde am 25. Oktober 1944 die Abgabe von zwei Lkw durch das Flugplatzkommando verfügt (einen weiteren Lkw mußte das Flugplatzkommando in Lippe abgeben), obwohl dies zu Problemen bei der Auflockerung der Bodenorganisation, der Aufstellung beweglicher Alarmeinheiten und dem Schleppen von Flugzeugen führte, während am 3. November 1944 ein Befehl erging, dem gemäß der Flakschutz einer Reihe von hessischen Flugplätzen ab sofort und mit allen Mitteln - darunter durch die Entblößung von Industrieobjekten und von nicht mit Frontverbänden belegten Flugplätzen - auf eine Stärke von mindestens 120 Rohre zu bringen sei, so daß der Flugplatz Ailertchen einen Batterietrupp und drei Züge 2,0 cm Flak an den Flugplatz Egelsbach sowie zwei Züge 2,0 cm Flak an den Flugplatz Merzhausen abgeben mußte.

Für die geplante Verlegung von größeren Jagdflugzeugverbänden in den Bereich des Luftgaus XIV zum 15. November 1944 wurde Anfang November 1944 die Erkundung etlicher Flugplätze durchgeführt, die zu dem Ergebnis führte, daß der Flugplatz Ailertchen für eine Belegung mit ca. 30 Flugzeugen geeignet war und daß die benachbarten Plätze Lippe und Breitscheid lediglich eingeschränkt benutzt werden konnten, da in Lippe die Nebelhäufigkeit sehr groß war und da Breitscheid ohne umfangreiche Straßenbaumaßnahmen nur eine Staffel von zehn bis zwölf Maschinen aufnehmen konnte. Zusätzliche Schwierigkeiten für eine kurzfristige Belegung durch größere fliegende Verbände bestanden auch infolge der erst kurz zuvor durchgeführten Lkw-Abgaben. Gleichwohl erstellte das Generalkommando des II. Jagdkorps zusammen mit dem Luftgaukommando XIV am 13. November 1944 einen Belegungsplan, der für den Flugplatz Ailertchen die Stationierung der IV. Gruppe des JagdGschw. 27 mit ihren Maschinen des Typs Bf 109 G-14 vorsah, während auf dem Flugplatz Lippe die mit Maschinen des gleichen Typs ausgestattete I. Gruppe des Geschwaders einquartiert werden sollte. Als Ausweichplatz für die beiden Gruppen war der Flugplatz Breitscheid genannt. Dieser Plan wurde jedoch nicht in die Tat umgesetzt, da die I. Gruppe des JagdGschw. 27 Mitte November 1944 nach Rheine und die IV. Gruppe nach Achmer verlegten.

Die Belegung des Flugplatzes Ailertchen mit einer größeren Zahl von Flugzeugen zeichnete sich erst wieder in der ersten Märzhälfte 1945 ab, als neben dem Stab der NahAufklGrp. 1 auch die NachtschlachtGrp. 2 von ihren durch den amerikanischen Vormarsch bedrohten Plätzen im Raum Köln - Bonn in den Westerwald verlegte, um von dort aus Angriffe gegen die alliierten Angriffsspitzen am Rhein durchzuführen. Hierzu enthält das Kriegstagebuch des Luftgaukommandos XIV vom 7. März 1945 folgenden Eintrag:

"Infolge der Feindlage verlagert Nachtschlachtgeschwader aus dem Raum Köln in den Raum des Luftgaukommandos XIV. Vorgesehen zur Unterbringung sind die Plätze Breitscheid, Ailertchen und Lippe. Die Bevorratung dieser Plätze und Herrichtung und Belegung mit Ju 87 sind befohlen. Flakschutz wird durch LwKdo West gestellt."

Tatsächlich fand in den folgenden Tagen keine Verlegung von Einheiten der NachtschlachtGrp. 2 auf den Flugplatz Ailertchen statt, da der Stab, die 1. und die 2. Staffel auf den Flugplatz Lippe befohlen wurden, während sich die 3. Staffel in Breitscheid einrichtete.

Nachdem Bodentruppen der 1. US-Armee den Flugplatz Ailertchen am 26. März 1945 besetzt hatten, nahm am 29. März 1945 ein Zug der A-Kompanie des 816. Engineer Aviation Battalion des IX. Engineer Command (9. USAAF) die Herrichtung des Platzes für eine temporäre Nutzung durch US-Flugzeuge auf. Die Verwendung als *supply & evacuation strip*, d.h. als Platz für Versorgungs- und (Verwundeten-) Evakuierungsflüge begann bereits am 30. März 1945 und endete am 30. April 1945. Der Flugplatz Ailertchen sah unter der alliierten Kennung Y-81 in dieser Zeit auf der nach US-Angaben 1.127 m x 36 m messenden Start- und Landebahn (Grasnarbe) sowohl zahlreiche Transportflugzeuge des Typs C-47 Skytrain als auch Aufklärungsmaschinen der Typen F-5 und F-6 starten und landen. Die Transportmaschinen führten insbesondere Treibstoff und Munition den rasch in Richtung Osten vorstoßenden amerikanischen Heeresverbänden zu und nahmen auf dem Rückflug Verwundete zur Verlegung in die rückwärtigen Lazarettinrichtungen mit.

Flugplatz Lippe/Emmerzhausen

Der Flugplatz Lippe war ein E- Hafen I. Ordnung mit Grasnarbe, der ebenfalls dem Leithorst Wiesbaden-Erbenheim angehörte (Flugplatzgröße ca. 1.000 m x 825 m). Nachdem 1934 bereits erste Vermessungsarbeiten stattgefunden hatten, wurde der auch Lipper Höhe genannte Flugplatz in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre mit zeitweise über 200 Arbeitern erbaut und galt bereits 1938 als benutzbar. Im nord-östlichen Bereich des Platzes befand sich eine Gruppe von mehreren Gebäuden, während einige Barracken außerhalb der nördlichen Platzgrenze zu finden waren und das Kommandantenhaus wohl im nördlichen Teil des E-Hafens stand. Gegen feindliche Luftaufklärung verborgene Flugzeugabstellflächen waren sowohl in den süd-östlich als auch in den nord-westlich an das Gelände angrenzenden Waldgebieten angelegt. Einige Munitionsbunker wurden ca. 730 m östlich der Start- und Landebahn gebaut und waren mit dieser durch einen Weg verbunden. Um den Flugplatz schnell mit Flugkraftstoff, Munition und sonstigen wichtigen Gütern versorgen zu

können, entstand 1942/43 die Bahnlinie Emmerzhausen - Flugplatz Lippe (im Volksmund „*Bomben-Bähnchen*“ genannt), welche aber bereits ein Jahr nach Kriegsende mangels Bedarf wieder stillgelegt wurde.

Dem Platz zugeordnet war nach erfolgter Mobilmachung die Fliegerhorst-Kommandantur (E) Lippe mit der Luftnachrichtenstaffel (mot) (E) Lippe, welche im März 1940 in Fliegerhorst-Kommandantur E 21/XII mit Luftnachrichtenstaffel E 21/XII umbenannt wurde und im Juni 1940 nach Neufchateau (Frankreich) verlegte. Ab Oktober 1944 hatte der E-Hafen Lippe den Status eines Flugplatzkommandos, das der ursprünglich in St. Dizier in Frankreich aufgestellten Fliegerhorst-Kommandantur E(v) 212/XII unterstand, welche auf dem E-Hafen Breitscheid ihren Sitz hatte. Diese Fliegerhorst-Kommandantur wurde seit dem 1. April 1944 von Hauptmann Josef Rödler geführt und war ihrerseits dem Flughafenbereichs-Kommando 13/VII in Gelnhausen zugeteilt. Mit Stand vom 1. Januar 1945 war zudem die leichte Feldwerftstaffel 6/40 und mit Stand März 1945 der leichte Feldwerftzug 3/10 auf dem E-Hafen Lippe beheimatet. Nachdem sich am 15. März 1945 die Fliegerhorst-Kommandantur E(v) 212/XI unter dem Befehl von Hauptmann Heinrich Rentzel vom Flugplatz Eudenbach kurz vor den heranrückenden Einheiten der 1. US-Armee zum Flugplatz Lippe in den oberen Westerwald abgesetzt hatte, verblieb diese Kommandantur dort die wenigen Tage bis zum Kriegsende Ende März 1945. Die am 1. April 1944 in St. Trond (Belgien) aufgestellte Fliegerhorst-Kommandantur E(v) 212/XI war von September 1944 bis zum 15. März 1945 dem Flughafenbereichs-Kommando 4/VI mit Sitz in Köln-Ostheim und ab diesem Tag für die verbleibende Zeit dem Flughafenbereichs-Kommando 3/VI mit Sitz in Münster-Handorf zugeteilt.

Nach einer vorübergehenden Nutzung im Frühjahr 1940 und einer darauf folgenden längeren „Ruhephase“ diente der Flugplatz Lippe im Herbst 1944 zeitweise als Standort der von Hauptmann Heinz Knoke geführten III. Gruppe des JagdGschw. 1 mit Jägern des Typs Bf 109 G. Die *Stärkemeldung der Tagjagdverbände der Reichsverteidigung* verzeichnete die Gruppe am Meldetag 5. September 1944 unter der Rubrik *In Auffrischung, Umrüstung bzw. Neuaufstellung* als im Westerwald stationiert. Die Gruppe blieb von Anfang September 1944 bis ca. Mitte des Monats im Westerwald, ehe sie anschließend nach Fels am Wagram in Österreich verlegte. Anfang März 1945 wurden der Stab sowie die 1. und die 2. Staffel der NachtschlachtGrp. 2 auf den Flugplatz Lippe befohlen, wo sie bis Mitte des Monats stationiert waren. Die Gruppe wurde in jenen Tagen von dem 39-jährigen Major Robert Rohn geführt.

Flugplatz Breitscheid/Herborn

Dieser Platz war ein E-Hafen I. Ordnung mit Grasnarbe, dessen Bau unter der Tarnbezeichnung *Musterviehweide* im Distrikt *Auf der Hub* im Jahr 1936 begann (Flugplatzgröße ca. 1.050 m x 1.050 m), wobei die Federführung der Bautätigkeiten bei der Firma Hoch-Tief AG lag. Nach seiner Fertigstellung im Laufe des Jahres 1938 wurde der Platz seiner Tarnung entsprechend und unter der Verantwortung eines Flugplatz-Landwirts landwirtschaftlich genutzt. Während sich die Betankungsanlagen im Bereich des Waldes an der nördliche Ecke des Platzes befanden, lag ein Werkstattgebäude außerhalb der nördlichen Platzbegrenzung sowie einige Barracken und die Räume der Kommandantur im nord-östlichen Teil des Platzes. Zur Munitionslagerung dienten die fünf Munitionsbunker, die sich ebenfalls außerhalb der nördlichen Platzbegrenzung befanden. Ein für die Belange der drei E-Häfen Ailertchen, Lippe und Breitscheid dienender und mit einer Seilwinde ausgestatteter Schlepper des Typs Lanz-Bulldog war in jener Zeit auf dem Flugplatz Breitscheid beheimatet. Die zugehörige Fliegerhorst-Kommandantur (E) Breitscheid bestand von der Mobilmachung kurz vor Kriegsbeginn im Spätsommer 1939 bis in das Jahr 1940 hinein. Der Flugplatz blieb bis zu der Besetzung durch die 1. US-Armee Ende März 1945 in Nutzung durch die deutsche Luftwaffe, wenngleich in den ersten Jahren nur eine sporadische Nutzung erfolgte, dies u.a. durch unbewaffnete Verbindungs- und Kurierflugzeuge der Typen Bf 108 Taifun und Fi 156 (Fieseler Storch). Ab September 1944 oblag die Platzleitung der ursprünglich in St. Dizier (Frankreich) aufgestellten Fliegerhorst-Kommandantur E(v) 212/XII (seit dem 1. April 1944 von Hauptmann Josef Rödler geführt), die dem Flughafenbereichs-Kommando 13/VII in Gelnhausen zugeteilt war.

Im Herbst 1944 diente der E-Hafen Breitscheid vorübergehend als Standort der von Hauptmann Karl Leonhard kommandierten II. Gruppe des JagdGschw. 11, welche am 15. September 1944 von ihrem bisherigen Standort Gymnich bei Köln mit mehr als 30 Bf 109 G-14 in den Westerwald verlegte. In den folgenden Wochen flogen die Piloten dieser Gruppe von Breitscheid aus u.a. verlustreiche Angriffe zur Abwehr des alliierten Luftlandeunternehmens Market Garden im Raum Arnheim - Nijmegen. Die *Stärkemeldung der Tagjagdverbände der Reichsverteidigung* hielt die II. Gruppe des JagdGschw. 11 mit Meldetag 2. Oktober 1944 in Breitscheid mit einem Ist-Bestand von 30 Bf 109 G fest, von denen 20 Maschinen als einsatzbereit galten. In den Tagen nach dem 7. Oktober 1944 endete die Zeit der II. Gruppe in Breitscheid, da der Verband den Platz räumte und in Richtung Osten auf den Flugplatz Gahro verlegte. Eine erneute Stationierung von fliegenden Verbänden auf dem Flugplatz Breitscheid erfolgte erst wieder ab Anfang März 1945, als die 3. Staffel der NahAufklGrp. 1 - welche die Bf 109 G in der Aufklärerversion flog - sowie ab dem 7. März 1945 (bis zum 14. März 1945) die mit Maschinen des Typs Ju 87 ausgestattete 3. Staffel der NachtschlachtGrp. 2 auf dem Platz einfielen und von dort aus über einige Tage

hinweg Einsätze gegen den amerikanischen Brückenkopf bei Remagen flogen. Für Operationen bei Nacht hatte der Flugplatz bereits im Herbst 1944 eine provisorische Start- und Landebahnbeleuchtung erhalten.

Flugplatz Eudenbach/Asbach

Bei diesem Platz handelte es sich um einen E-Hafen II. Ordnung mit Grasnarbe, erbaut von 1936 bis 1939 und einem Leithorst des Luftgaukommandos VI (sehr wahrscheinlich Köln-Ostheim) unterstellt (Flugplatzgröße ca. 1.190 m x 825 m). Dem Flugplatz zugeordnet war nach erfolgter Mobilmachung ab dem 26. August 1939 die Fliegerhorst-Kommandantur (E) Eudenbach mit der Luftnachrichtenstaffel (mot) (E) Eudenbach, die zu Beginn des Jahres 1940 in Fliegerhorst-Kommandantur E 15/VI mit Luftnachrichtenstaffel E 15/VI umbenannt wurden und im Juni 1940 nach Belgien (Wevelghem) verlegten. Von September 1944 bis zum 15. März 1945 führte die Fliegerhorst-Kommandantur E(v) 212/XI den Flugplatz Eudenbach, welche dem Flughafenbereichs-Kommando 4/VI angehörte. Am 15. März 1945 setzte sich die Kommandantur kurz vor den heranrückenden Einheiten der 1. US-Armee zum Flugplatz Lippe in den oberen Westerwald ab und unterstand dort die wenigen Tage bis zum Kriegsende in dieser Region dem Flughafenbereichs-Kommando 3/VI (Platzkommandant in Eudenbach war im Frühjahr 1945 Hauptmann Heinrich Rentzel).

In den Jahren 1943/44 erfolgte vorübergehend die Belegung des Platzes mit Marinedienststellen und zwar mit der Seeberufsfachschule Eudenbach und der Marineunteroffiziersvorschule Eudenbach. Nach der Auflösung der genannten Schulen lag von September 1944 bis zum Ende des Jahres die II. Gruppe des JagdGschw. 6 mit Jägern des Typs Fw 190 auf dem Platz, wobei die *Stärkemeldung der Tagjagdverbände der Reichsverteidigung* diese Gruppe am Meldetag 2. Oktober 1944 mit einem Ist-Bestand von 17 Fw 190 verzeichnete, von denen wiederum 15 Maschinen als einsatzbereit galten. Der Abzug der II. Gruppe des JagdGschw. 6 erfolgte im Dezember 1944, ehe am 30. Dezember 1944 Teile der 1. Staffel sowie die vollständige 3. Staffel der NachtschlachtGrp. 2 von ihren bisherigen Plätzen bei Köln nach Eudenbach verlegten, so daß am Abend des Tages schließlich 26 Ju 87 dieser Gruppe auf den Flugplatz eingefallen waren. In den ersten Januartagen 1945 fand jedoch bereits die Rückverlegung der bis dato in Eudenbach eingetroffenen Teile der 1. Staffel nach Köln-Ostheim und Köln-Wahn statt, während die 3. Staffel zunächst bis Anfang Februar 1945 in Eudenbach stationiert blieb. Der Platzschutz oblag in der Zeit der 6. Batterie der leichten FlakAbt. 784 mit zwölf 2,0 cm Flak.

Aufgrund der ständig prekärer werdenden Treibstofflage sowie infolge des über einen längeren Zeitraum hinweg anhaltenden schlechten Wetters flog die 3. Staffel im Januar 1945 so gut wie keinen Einsatz von Eudenbach aus, wo sie am 23. Januar 1945 über einen

Bestand von elf Ju 87 verfügte. Am 2. Februar 1945 schließlich verließ die 3. Staffel - die von Hauptmann Gustav Weber geführt wurde - den Platz und verlegte auf den Flugplatz Bonn-Hangelar. Zuvor waren bei einem Angriff amerikanischer Lightnings u.a. zwei Ju 87 zerstört worden, deren Wracks auf dem Platz zurückblieben. Gleichwohl fielen die Ju 87 der 3. Staffel hiernach noch oftmals in Eudenbach ein, da dieser Platz als Ausweichplatz für den ständig von alliierten Fliegerverbänden angegriffenen Platz Bonn-Hangelar galt. Die letzten flugfähigen deutschen Maschinen verließen Eudenbach am 8. März 1945, ehe in der Nacht vom 9. auf den 10. März 1945 schließlich auch die Flugplatzkommandantur mit den letzten betankten Kraftfahrzeugen dem Platz den Rücken kehrte und zum Flugplatz Lippe verlegte. Zuvor waren die noch auf dem Platz liegenden und nicht mehr flugfähigen fünf bis sechs deutschen Flugzeuge ordnungsgemäß gesprengt worden.

Nach der Eroberung durch US-Bodentruppen erfolgte am 21. März 1945 eine Inspektion des Flugplatzes - der auf alliierter Seite die Kennung Y-71 erhalten hatte und auch *Sauerwiese Airfield* genannt wurde - durch amerikanische Spezialisten. Diese hielten in ihrem Bericht u.a. fest, dass

- zum Zeitpunkt der Inspektion amerikanische Infanterie die südliche Hälfte und die Deutschen die nördliche Hälfte des Platzes besetzt hielten, dass aber gleichwohl sieben deutsche Flugzeuge inspiziert werden konnten,
- in dem im süd-westlichen Platzbereich gelegenen Waldgebiet Verfügungsräume für ungefähr 30 Flugzeuge bestehen und dass die Oberfläche Erde und Gras ist,
- im südlichen Teil vier Barracken und ein größeres Haus stehen,
- die Größe des Platzes etwa 2.000 ft. (ca. 610 Meter) x 3.000 ft. (ca. 914 Meter) beträgt. Ferner wird eine größere Anzahl von Bombentrichtern auf dem Platz erwähnt.

Die in einem gesonderten amerikanischen Bericht aufgeführten Flugzeuge, die allerdings von den deutschen Truppen vor dem Verlassen des Platzes zerstört wurden, werden wie folgt aufgeführt:

- Ju 87 D-5 / Werk-Nr. 142083LS / Triebwerk Jumo 211 mit Werk-Nr. 1061300392
- Ju 88 G-1 / Werk-Nr. 414140 / Triebwerke BMW 801 G2
- Ju 87 D-5 / Werk-Nr. 142133 / Triebwerk Jumo 211 mit Werk-Nr. 1061340034
- Fi 156 / Werk-Nr. *unavailable* / Triebwerk As 410 A (??)
- Fi 156 / Werk-Nr. 1452 / Triebwerk As 410 A (??)
- Fw 190 A-8 / Werk-Nr. 171681 / Triebwerk BMW 801

- Fw 190 A-8 / Werk-Nr. 176033 / Triebwerk BMW 801

In den folgenden Wochen wurde der Flugplatz Eudenbach von den US-Luftstreitkräften für Versorgungs- und Evakuierungsflüge genutzt. Zu diesem Zweck begannen Pioniere des 925. Engineer Aviation Regiment des IX. Engineer Command (9. USAAF) am 25. März 1945 mit der Herrichtung des Platzes, so daß bereits ab dem 26. März 1945 eine Verwendung als *supply & evacuation strip*, d.h. als Platz für Versorgungs- und (Verwundeten-) Evakuierungsflüge begann, die am 30. April 1945 endete. Der Flugplatz Eudenbach verfügte in dieser Zeit über eine 1.036 m x 39 m messende Start- und Landebahn (Grasnarbe).

Quellenangaben:

1. Dierich Wolfgang und Ries, Karl: *Fliegerhorste und Einsatzhäfen der Luftwaffe, Planskizzen 1935-1945*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1996 (2. Auflage)
2. Fuhr, Wilbert (Herausgeber): *Der Einsatz(flug)hafen Eudenbach: Bau und Belegung von 1936 bis 1945; die 9. und 11. Panzerdivision; ihr Kampf im Siebengebirge und Westerwald März 1945*, Selbstverlag, Eudenbach 1998
3. Matiello, Gianfranco und Streit, Joachim: *Fliegerhorstkommandanturen und Flugplätze der deutschen Luftwaffe 1935-1945; Einsatzorte und Einsatzzeiten*, Biblio Verlag, Osnabrück 2000
4. Frischmuth, Elfriede (Bearbeiterin): *Fliegerhorstkommandanturen und Flughafenplatzkommandos*, Findbücher zu den Beständen des Bundesarchivs (Bestand RL 21)
5. Thielmann, Ulrich / Thielmann Manfred / Isack, Mario: *Die Geschichte des Breitscheider Flugplatzes – Ehemaliger Einsatzhafen der Wehrmacht und heutiger Verkehrslandeplatz*, Schreibwerkstatt SCHRIFT:gut,
6. de Zeng IV, Henry L.: *Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany (1937 Borders)*
7. Prien, Jochen / Rodeike, Peter: *Jagdgeschwader 1 und 11, Einsatz in der Reichsverteidigung von 1939 bis 1945, Teil 3, 1944 – 1945*
8. Möller, Christian: *Die Einsätze der Nachtschlachtgruppen 1, 2 und 20 an der Westfront von September 1944 bis Mai 1945*
 - Weiler, Jakob: *Als der Krieg zu uns kam – Der Kreis Neuwied im März 1945*
 - Weiler, Jakob und Brüne, Lothar: *Remagen im März 1945 – Eine Dokumentation zur Schlussphase des 2. Weltkrieges*
 - Technical Intelligence Reports No. A-315 und A-316 vom 1. Mai 1945