

Flugplätze Oberpfalz

Quelle: Oberpfälzer Heimat 53. Band 2009

Harald G. Dill und Karlheinz Hetz in

„Rote Sieben verschollen im Planquadrat Rudolf Dore“

Fliegerschicksale und Luftkriegsgeschehen in Nordostbayern – Zeitzeugen gesucht

Die Autoren befassen sich mit den Kriegsvorbereitungen der Luftwaffe im Planquadrat Rudolf Dore, südlich von Bayreuth. Davon war ab 1937 auch unser Gemeindebereich Gebenbach betroffen, die „Unteren Ellern“ oder im allgemeinen Sprachgebrauch „Der Flugplatz“. In der Oberpfalz wurden verschiedene Flugplätze I. und II. Ordnung errichtet, darunter Vilseck-Heringnohe (I) Amberg-Schafhof (II) und Adlholz-Ölhof (Feldflugplatz), sprich „Unterer Ellern“.

Das Gelände für den Flugplatz lag in unmittelbarer Nähe von Ölhof und Adlholz und auch Großschönbrunn. Er berührt aber auch einen Teilbereich der Gemeinde Gebenbach, nämlich ausgedehnte Fluren der Gemarkung Atzmannsricht.

Zahlreiche Flugplätze wurden bereits in den 30er Jahren geplant und vom RAD vorbereitet und erst in den letzten Kriegsjahren aktiviert, ausgestattet mit Start- und Landebahn und wenigen Hallen und Baracken...

Am 13. April 1945 lagen in Adlholz Teile der Nachtschlachtgruppe 2, ausgerüstet mit JU 87 und Focke Wulf FW 190 A. Am 31. März stürzte eine JU 87 bei Adlholz ab.

Im Zeitraum vom 9. Bis 16. April 1945 kam es wiederholt zu Luftkämpfen mit der Luftwaffe der USA. Dabei wurden deutsche Jagdflieger auch bei Adlholz, Kainsricht und Vilseck abgeschossen. abgeschossen. Soweit Inhalte aus dem oben erwähnten Artikel.

Heinrich Deinzer schreibt in „Beiträge zur Heimatkunde der Oberpfalz“ im Band 58/2014 von Augenzeugenberichten. Er benennt seinen Artikel „Über den Flugplatz Ölhof“

Es wird berichtet, dass mit dem Bau des „Flugstützpunktes II. Ordnung“ 1937 begonnen wurde, unmittelbar nach Fertigstellung des Flugplatzes in Heringnohe. Dies geschah wohl im Rahmen der Vorbereitungen auf den Einmarsch in die Tschechei. Nach diesem Ereignis konnte die Landebahn wieder von den Landwirten benutzt werden zur Heuernte, sie durften aber das Heu nicht aufschöberln.

Erst im Februar 1945 wurde der Platz wieder belegt mit etwa 10 Flugzeugen und später immer mehr. Das Personal wurde in Adlholz und Großschönbrunn einquartiert, die Piloten mussten häufig ihr Quartier wechseln und in anderen Orten unterkommen. Baracken für den Flugbetrieb wurden errichtet, Erdbunker zum Schutz des Personals wurden ausgehoben und mit Baumstämmen und Erdreich überdeckt. In Waldlichtungen wurden Flugzeuge abgestellt.

(Anmerkung: Diese mussten Bauern mit ihren Ochsespannen ziehen). Maschinengewehre wurden zum Schutz des Geländes aufgestellt.

Man weiß noch, dass es am Weißen Sonntag (8. April) 1945 Luftangriffe auf die Lager Grafenwöhr und Vilseck gab. Daraufhin wurde in Ölhof alles abgezogen.

Die Bevölkerung begann damit, die Flugzeugwracks auszuschlachten und das Material zu vermarkten. Im Sommer sprengten Amerikaner die verbliebenen Munitionsreste. Bis 1950 wurde der Platz noch gelegentlich für Manöver verwendet, dann konnte er wieder für die Landwirtschaft verwendet werden.

Bis 1989 soll das Gelände nach unbestätigten Aussagen als Reserveplatz vorgesehen gewesen sein, deshalb gibt es dort auch keine oberirdischen Versorgungsleitungen.

Augenzeugen berichten vom „Flugplatz am Ölhof von 1936 bis 1945“ Ein Ausweichflugplatz für den Bedarfsfall

Bereits im Jahre 1935 hielten sich Staatsbeamte im Flurbereich von Ölhof und Umgebung auf. Im September 1936 war eine Kommission beim Wirt in Adlholz. Dort wurde die Errichtung eines Flugplatzes beschlossen. Sämtliche Grundeigentümer mussten anwesend sein. Die Regelung lautete, dass jeder Grundeigentümer den benötigten Grund pachtweise auf 10 Jahre abgibt. Der Wert des darauf stehenden Holzes wurde durch einen Forstfachmann geschätzt und durch Holzfäller gerodet.

Der Flugplatz umfasst 300 Tagwerke Grund aus den Gemeinden Adlholz, Gebenbach und Großschönbrunn. Am härtesten betroffen waren die Landwirte aus Ölhof, deren meiste Grundstücke am Weg nach Großschönbrunn lagen.

Das Gelände wurde vermessen, und im Frühjahr 1937 rückte eine Baufirma aus Breslau an. Erste Maßnahme war der Bau einer Straße von Adlholz nach Ölhof. Bemerkenswert für die Bewohner war, dass eine unterirdische Telefonleitung nach Ölhof verlegt wurde. Im Anwesen Luber wurde eine komplette Telefonanlage eingerichtet.

Dann wurde der Humus in Handarbeit gelöst und mit Rollwagen auf Halden gelagert. Der Unterboden wurde je nach Bedarf abgehoben oder aufgetragen, also ausgeglichen. Es wurden Feldbahngleise errichtet zum Transport der beladenen Loren. Landwirte leisteten Spanndienste. Wasser musste zur Baustelle befördert werden. Es waren sehr umfangreiche Bodenbewegungen nötig. Nach dem Ausgleich der Flächen wurde der Humus wieder gleichmäßig verteilt. Auch Drainagen wurden erstellt.

Die Maschinen liefen Tag und Nacht. Nachts war das Gelände mit vielen Gaslaternen beleuchtet. Die Arbeiten dauerten etwa ein Jahr mit 200 Arbeitern in Tag- und Nachtschichten. Wo sie untergebracht waren, ist nicht bekannt.

Nach Beendigung der Erdarbeiten übernahm ein staatlicher Platzwart die weitere Pflege und Wartung des Platzes. Für die weitere Kultivierung waren 8 Personen notwendig. Auf dem Boden wurde nach entsprechender fachmännischer Vorbereitung Gras ausgesät (mit Ochsen gespannt), dem Gras entsprechend Dünger zugefügt und dann den umliegenden Bauern gegen Bezahlung angeboten. Diese machten gerne davon Gebrauch. Der Ausweichflugplatz war stets einsatzbereit, weil keine Gebäude und keine Versorgungsleitungen vorhanden waren.

1943 wurde gemäß Vertrag der Grund den früheren Besitzern wieder – irgendwo – zugewiesen. Die zugeteilten Flächen wurden dann wieder von den Landwirten bearbeitet, allerdings unverändert als Wiese. Aufschöberln von Heu war untersagt.

1945 trat der Ernstfall auf dem nachgeordneten Ausweichflugplatz ein. An einem Tag (Datum unbekannt) landeten etwa 100 Flieger, die ihren vorherigen Standort aufgeben mussten. Es waren Stukka-Sturzbomber, auch Focke-Wolf-Jäger und Me 110. Sie wurden am Waldrand in Waldschneisen abgestellt. Bauern mussten mit Zugtieren (Ochsen) die Flugzeuge in ihre Unterstände ziehen. Als die Flugzeuge von alliierten Aufklärern entdeckt wurden, verließen sie wieder sehr schnell den Flugplatz. Eine Anzahl von Flugzeugen wurde am Boden von amerikanischen Aufklärern beschossen. Insgesamt wurde der Flugplatz nur wenige Wochen benutzt. Viel Inventar wurde herrenlos und den Plünderern hinterlassen. Sie fanden Werkzeuge, Reifen, Maschinenteile, Waffen und Munition, sogar eine komplette Stukka lag im Gebüsch.

Albert Rösch, 2015, weitere Quellen im Text