



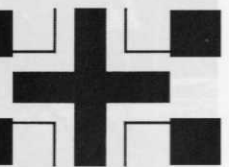
Vom Einsatzhafen zum Jachthafen - der ehemalige Flugplatz von Trausdorf.  
Im Hintergrund E-Scheuer und Transformatorhäuschen (G. Holzschuh).

Konrad Molin

## Vergessene Bodeneinrichtungen der Luftfahrt in Ostösterreich

### Eisenstadt-Trausdorf

#### Einsatzhäfen, Teil 4



Schon 1925 wurde ein Projekt vorgestellt, das die „jüngste Landeshauptstadt Österreichs“ an den, sich eben abzeichnenden Linienflugverkehr anbinden sollte.<sup>92</sup> Den damaligen Vorstellungen zufolge wollten die Planer Flugplätze möglichst in Stadtnähe, am besten gleich neben dem Bahnhof anlegen; gerade die verkehrstechnisch noch unentwickelte Landeshauptstadt des Burgenlands bot dafür beste Voraussetzungen: „Denn sie besitzt dadurch derart günstiges freies Vorgelände, dass der Flughafen direkt mit dem Eisenbahnhof verbunden werden kann. Und diese Verbindung ist so innig möglich, dass für beide Betriebe eine einzige Gebäudeanlage errichtet werden könnte. Der Flughafen liegt genau gegenüber dem Bahnhof und wird, von dort aus gesehen, vorne von den Gleisanlagen, links von dem Wege mit einer Pappelreihe, rechts von einer leichten Bo-

denwelle begrenzt und dehnt sich nach rückwärts kilometerweit aus, so dass seine Abgrenzung auf einen Kilometer nicht die geringste Schwierigkeit bietet. Das Gelände ist fast eben und frei von allen Leitungen und Gebäuden...“

Angelegt wurde der Platz freilich nie - wie die meisten der in der Studie vorgeschlagenen. Welche Bewandnis es mit einem Sportflugplatz vor dem Krieg gehabt hat, von dem anlässlich eines Besuches des Clubs der Luftfahrtpublizisten 1976 in Trausdorf gesprochen wurde, wäre noch nachzuforschen: „Die Historie des einstigen Sportflugplatzes, der auf eine Initiative fortschrittlicher Gemeinderäte in Eisenstadt (vor 50 Jahren!) errichtet wurde, war für manchen Luftfahrtmeinungsmacher eine interessante Neuigkeit“<sup>93</sup>. Dabei ist aber bereits das Gelände des



Im ehemaligen Wohnhaus, Stall und Geräteschuppen sind heute verschiedene Mieter einquartiert (G. Holzschuh).

heutigen Platzes südlich von Trausdorf an der Wulka - damals noch Trauersdorf - gemeint, der demnach bereits im Jahre 1926 angelegt worden wäre. *(Diese Initiative verlief allerdings im Sand. Nachdem 1935 das Bundesheer im Rahmen einer Erkundung von neuen Flugplätzen die Trausdorfer Hutweide für die Anlegung eines Flugplatzes als bestens geeignet befunden hatte, wurde dort 1936 eine Segelfliegergruppe des ÖAeC gegründet; die Hutweide soll auch als Heeresnotlandeplatz gedient haben. Anm. der Redaktion).*

Die ersten Planungen der deutschen Luftwaffe aus dem März 1938 sahen für Österreich vier Friedensstandorte für zwei Bombergeschwader vor.<sup>94</sup> Eines der beiden Geschwader sollte mit zwei Gruppen in Wr. Neustadt und einer Gruppe in Eisenstadt liegen. Dementsprechend wurde für den Ausbau des Horstes Eisenstadt die gleiche Dringlichkeitsstufe la angeordnet, wie für alle anderen A-Horst-Neubauten (außer Feuersbrunn).<sup>95</sup> Leider sind keinerlei Dokumente bekannt geworden, die erklären könnten, warum gerade diese Planung nicht ausgeführt worden ist. Ebenfalls im März 1938 scheint man eine Zeit lang den Ausbau von Wr. Neustadt für drei Gruppen erwogen zu haben<sup>2</sup>, was einen A-Horst Eisenstadt überflüssig gemacht hätte. Eine mögliche Erklärung wäre auch, dass das Gelände für eine Kampffliegereinheit zu klein gewesen ist, was ja auch für den tatsächlich angelegten E-Hafen (Anlage D4) galt, auf dem Kampfmaschinen wie Ju 88 nicht landen durften; sogar für die Bf 109 war er knapp. Zusätzlich war das Rollfeld durch unzählige Erdziesel Familien geradezu unterminiert. Auch die Ju 52 durfte nicht mehr landen, nachdem eine Maschine in einen solchen Erdzieselbau eingebrochen und verunglückt war.<sup>20</sup>

*(Um auf dem weitläufigen, unebenen Gelände überhaupt Flugzeuglandungen möglich zu machen,*

*mussten umfangreiche Trockenlegungen durch Drainagieren vor allem im Südteil gegen den Mühlbach und den Mühlgraben vorgenommen werden. Dabei wurden 40.000 m<sup>3</sup> Erde bewegt, 3 km befestigte Strasse gebaut und ein Kanalanschluss hergestellt. Aus den umliegenden Gemeinden wurden bis zu 800 Personen und an die 40 Fuhrwerke für die Arbeiten verpflichtet. Eine auf dem Gelände situierte Marienkapelle musste an die zum Flughafen führende Strasse verlegt und im Zuge der Planierungsarbeiten gefundene, bedeutende frühbronzezeitliche Keramikfunde geborgen werden. 23 Eigentümer mussten ihre Gründe unter Androhung einer Enteignung zur Verfügung stellen, als Ersatz erhielten sie Grundstücke aus esterházy'schem Besitz, die die Wehrmacht zu diesem Zweck erworben hatte; Anm. der Redaktion).*

Schon im August wurde der „E-Hafen Eisenstadt“ für den „Fall Grün“ mit genau dem gleichen Bomben- und MG-Munitionskontingent bevorratet, wie Münchendorf.<sup>7</sup> Für die gleiche Operation war die Bildung von E-Kdturen in Znaim, Dürnholz und Lundenburg vorgesehen - Zeltweg hatte für Dürnholz das Personal zu stellen und sollte das für den E-Hafen Eisenstadt vorgesehene „Flugzeugbedienungsgerät“ vom Leithorst Wr. Neustadt abholen.<sup>96</sup> Für den E-Hafen Eisenstadt war damals auch Erg.Personal eingeteilt worden, das aber am 9. Oktober, noch vor dem Einmarsch ins Sudetenland,



Bruch der Go 145 KK+NF in Trausdorf (via M. Handig).

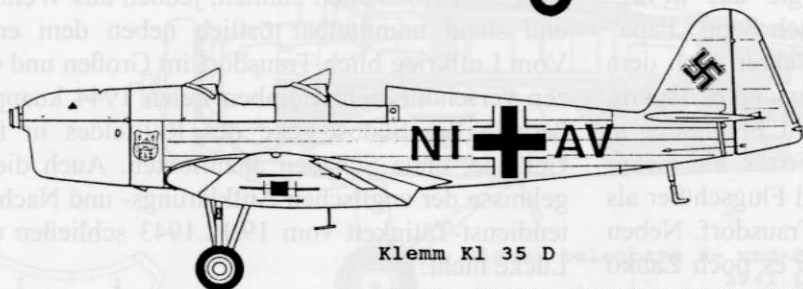
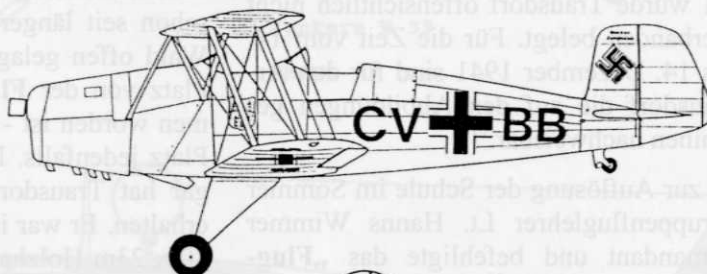


Heinkel He 72 "Kadett"

- CA+HJ, CA+HR, DA+DU, DH+EC,
- DI+MX, DK+IC, GA+NJ, KB+NR,
- KF+ZV, KJ+NF, KJ+NG, NO+AX,
- PN+AO, SA+TO, SA+BR, SD+IY,
- TA+HP

Bücker Bü 131 "Jungmann"

- CD+CB, CD+CD, CD+NU,
- CV+BB, KM+BD, KM+BE,
- KM+BO



Klemm Kl 35 D

- GA+PD, KE+SI, KE+SJ, KJ+NS, NI+AV,
- PM+XE, RO+AB, RO+AC, SE+KE, VQ+NM



Wappen der Flugzeugführerschule A/B des Fliegerausbildungsregiments 62

Ziegel rot, Umrandung gold, Rest schwarz, bzw. weiß

Bisher belegbare B-1 SCHULFLUGZEUGE der FFS A/B 62 1941 in Trausdorf



Arado Ar 66c

- DK+IT, KM+NG, KM+NN,
- NC+AB, PP+NP, TH+BB



Arado Ar 96

- BJ+AH, GA+NH, PD+EN, PI+OD

Für die vorliegenden Rißzeichnungen waren nur in wenigen Fällen Fotos vorhanden. Das Aussehen wurde daher nach Beschreibungen ehemaliger Angehöriger der FFS A/B 62, nach Fotos anderer Maschinen gleichen Typs, sowohl der FFS A/B 62 als auch anderer Flugzeugführerschulen zu rekonstruieren versucht. Sofern nicht anders vermerkt, waren die Maschinen RLM grau 02, He 72 und auch Bü 131 scheinen fallweise noch vollständig silber gespritzt gewesen zu sein. Mit Januar 1942 beginnend wurden Unterseiten hellblau 65, Oberseiten schwarzgrün 70 oder dunkelgrün 71 lackiert. Rißzeichnungen He 72, Bü 131 Ar 66c und Ar 96 nach R.Keimel, Kl 35D Molin.