

Renato Schirer

## Vergessene Bodeneinrichtungen der Luftfahrt in Österreich

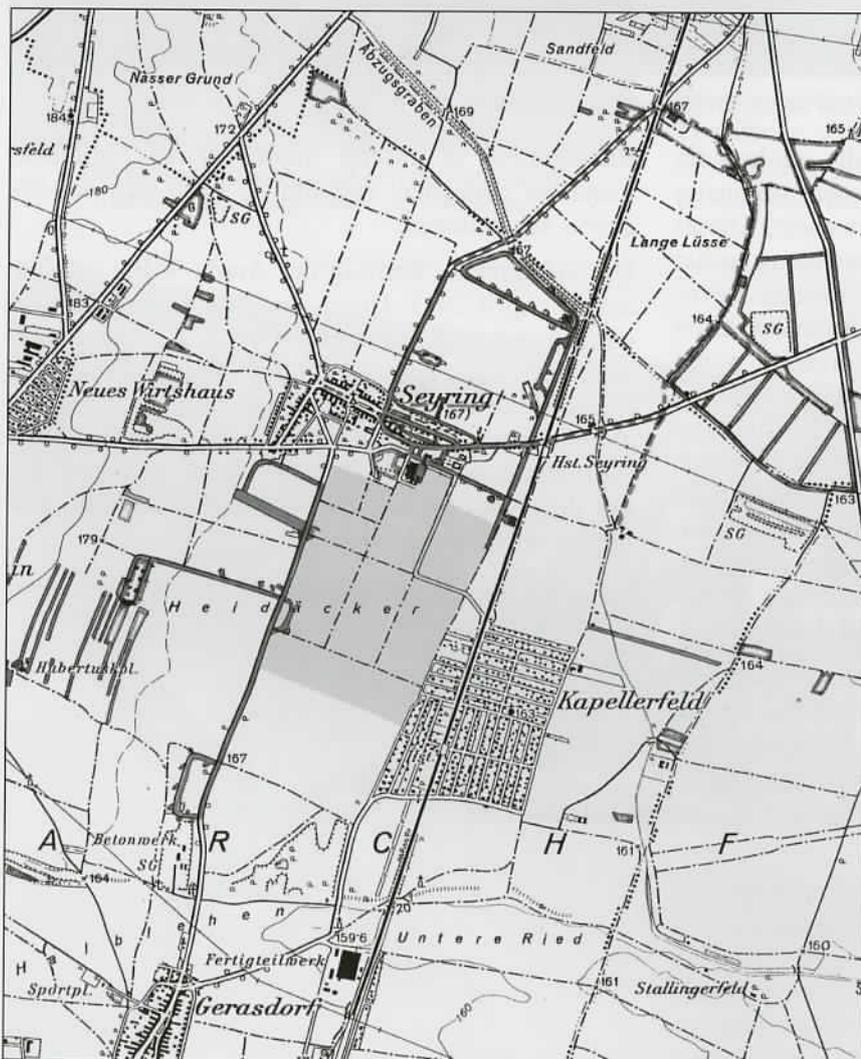
## Wien-Seyring

## Einsatzhäfen Teil 5

In den öfH Nachrichten wurden unter anderen bereits die Einsatz-Häfen Münchendorf, Götzendorf und Deutsch-Wagram behandelt.<sup>1</sup> So wäre von den im Reichsgau Groß-Wien oder in dessen unmittelbarer Umgebung liegenden E-Häfen nur mehr jener von Seyring zu behandeln. Auch dieser Flugplatz wurde im Rahmen des Ausbaues der Infrastruktur der Deutschen Luftwaffe in der Ostmark, unmittelbar nach dem am 12. März 1938 erfolgten Anschluss, errichtet. Damals gab es im Reichsgau Wien nur den Flugplatz in Aspern, der nun als Fliegerhorst ausge-

baut wurde und mit der Ordnungsnummer A 18 zum Leithorst im neugeschaffenen Luftgau XVII avancierte. Zusätzlich wurden noch weitere Flugplätze, sowohl als Fliegerhorste, aber auch als E-Häfen gebaut. Als Fliegerhorste vorgesehen waren die Plätze Wien-Schwechat (A 6), Wien-Zwölfaxing (A 7) und Wien-Seyring (A 8). Als E-Häfen, welche erst im Mobilmachungsfall aktiviert werden sollten, waren Deutsch-Wagram (D 3), Münchendorf (D 1) und Götzendorf (D 2) vorgesehen.<sup>2</sup> Seyring war insofern ein Sonderfall, da die Anlage, obwohl als Fliegerhorst A geplant, letztlich nur als E-Hafen gebaut wurde.

Diese Abweichung vom vorgegebenen Konzept dürfte auf den massiven Widerstand der Reichsstatthalterei zurückzuführen sein. Denn die Planungsbehörde des Reichsstatthalters in Wien opponierte, gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung und unterstützt vom Reichsarchitekten Dustmann, in seiner Funktion als „Beauftragter des Führers für die Durchführung städtebaulicher Maßnahmen“, gegen den Bau eines weiteren Flugplatzes nördlich der Donau. Die Wiener Administration vertrat den Standpunkt, dass es neben dem bereits bestehenden Leithorst in Aspern keines weiteren Flugplatzes jenseits der Donau bedürfe. Die gegensätzlichen Meinungen prallten erstmals am 21. Oktober 1940 bei einer von der Planungsbehörde einberufenen Konferenz aufeinander. Obwohl es bei der Besprechung um den zukünftigen zivilen Flughafen für Wien gehen sollte, kam hier auch die Zukunft des Flugplatzes Seyring zur Sprache. Von Seiten des Militärs, welches vor allem die alleinige



Lageplan, Stand April 1945 (K. Molin, Quellensammlung Seyring).

militärische Nutzung des bisherigen Flughafens in Aspern absichern wollte, wurde der Bereich „nördlich des Verschiebebahnhofs in der Gemeindegemarkung Seyring“ für den neuen Großflughafen vorgeschlagen.<sup>3</sup> Die Planungsbehörde wollte zwar die günstige Lage für eine Errichtung eines zukünftigen Flughafens für Wien nicht bestreiten, führte jedoch an, dass gerade für dieses Gebiet zukünftig eine ergebige Erdölförderung zu erwarten sei.<sup>4</sup>

Ein weiterer Besprechungspunkt war eine Verlegung des eben errichteten Flugplatzes in Seyring. Die Planungsbehörde wollte dieses Gebiet unbedingt für die in diesem Bereich vorgesehene Industriezone Wien-Nord freihalten und schlug daher vor, den bisherigen Flugplatz, ebenso wie den zukünftigen Großflughafen, in das Gebiet östlich von Deutsch-Wagram zu verschieben. Im Falle Seyring argumentierte die Planungsbehörde, dass der Ausbau bisher nur als E-Hafen erfolgt sei und so noch keine Kosten für aufwendige Bauten entstanden wären. Daher sollte eine Verlegung leicht möglich sein. Da die Errichtung des Zivilflughafens kriegsbedingt nur geringe Priorität hatte, ging es bei der Besprechung vor allem um den weiteren Ausbau von Seyring. Seitens der Luftwaffe war der Platz als Sitz einer Fliegerschule in Aussicht genommen und sollte als Fliegerhorst vom Typ A ausgebaut werden. Allerdings gab es für das Projekt Luftkriegsschule noch einen Konkurrenten, denn auch der Flugplatz Salzburg stand für diesen Zweck im Gespräch. Das Reichsluftfahrtministerium zögerte daher mit einer Entscheidung und wollte erst eine diesbezügliche Meinungsäußerung Hitlers abwarten.<sup>5</sup> Letztlich kam es dann weder in Salzburg noch in Seyring zu einem derartigen Ausbau.<sup>6</sup>

Im Gegensatz zu den Vorstellungen der Planungsbehörde forcierte die Wehrmacht zu Jahresbeginn 1941, trotz gegenteiliger Stellungnahme der Planungsbehörde, eine Festlegung auf den Standort Aderklaa für die Anlage des Großflughafens im Raum Wien.<sup>7</sup> Wahrscheinlich wollte die Luftwaffe dadurch ihren Alleinanspruch auf

den bisherigen Flughafen Wien-Aspern absichern. Diesem Vorschlag wurde von Seite der Gemeindeverwaltung, welche eine Verschiebung des Zentralflughafens weit über die Gaugrenzen hinaus nach Nordosten favorisierte, mit aller Energie entgegengetreten.<sup>8</sup> Erst der Krieg gegen die Sowjetunion, der einen rigorosen Planungs- und Baustopp brachte, beendete vorerst das Tauziehen zwischen der Militär- und Zivilverwaltung um den Standort des zukünftigen zivilen Flughafens für Wien. Ein erstes überliefertes Schriftstück, welches den Flughafen Seyring explizit erwähnt, stammt vom 23. Dezember 1938. In diesem Akt, betreffend der „Bauführungen im Bereiche von Bauanlagen der Luftwaffe (Nachbarrecht an Flughäfen)“ wurde geregelt, dass alle Bauvorhaben im Umkreis von 10 km um den Rollfeldmittelpunkt genehmigungspflichtig waren, was natürlich erheblichen Einfluss auf das Bauwollen und die Gestaltung hatte.

Während es für Aspern bereits einen Bauhöhenplan gab, betraf diese unangenehme Genehmigungspflicht, bei der das Militär das letzte Wort hatte, die Flughäfen Schwechat, Zwölfaxing und Seyring.<sup>9</sup>



Der westliche Teil des Flugfeldes im April 1945 (US-Air Force, AFHRA-RSA).

Damit ist auch bewiesen, dass zu diesem Zeitpunkt noch an einen Vollausbau von Seyring als Fliegerhorst A gedacht war. Der Zeitpunkt für den Entschluss, anstelle des Fliegerhorstes nur einen E-Hafen zu errichten, ist nicht überliefert. Fakt ist jedoch, dass Seyring zu Kriegsbeginn bereits als E-Hafen voll benutzbar war. In einem ersten Bauabschnitt hatte man eine große Halle und einen L-förmigen zweistöckigen Kasernenbau, nebst Wasserwerk und Wasserbehälter, sowie ein kleines Munitionslager in fester Bauweise errichtet.

Nach Kriegsbeginn wurden in einem weiteren Bauabschnitt mehrere Unterkunfts- und Werkstattbaracken aufgestellt.<sup>10</sup> Der Flugplatz war auch an die unmittelbar vorbeiführende Ostbahn angebunden. So konnten die an der Ostseite des Platzes gelegenen Unterflurtanks direkt aus den Einheitskesselwagen befüllt werden. Ein weiterer Gleisstutzen verband auch die große Halle mit dem Gleisanschluss.<sup>11</sup> Allerdings baute man während des Krieges die Gleise bei allen E-Häfen wieder ab, da die Gleiskörper einerseits leicht zu unterbrechen waren und andererseits dem Gegner die Lage der unterirdischen Treibstofftanks verriet. Die Treibstoffzufuhr wurde zwar weiterhin mittels Einheitskesselwagen durchgeführt, doch diese brachte man nun mittels Culemeyer-Straßenroller zu den Unterflurtankstellen.



Seyring, unten links die getarnte Betonpiste (US-Air Force, AFHRA-RSA).

Auch 1943 ging das Tauziehen um den Flugplatz Seyring weiter. Der Streit entflammte, da die Gemeindeverwaltung eine Vergrößerung des Stammersdorfer-Friedhofes plante, der direkt in der Anflugschneise lag. In diesem Zusammenhang forderte man neuerlich die Auflassung des Flugplatzes, wobei es vor allem um die in diesem Gebiet künftig zulässigen Bauhöhen ging. Der Antrag fand erwartungsgemäß keine Zustimmung und das Luftgaukommando teilte der Stadtverwaltung auf ihren Antrag vom September 1943 mit, dass im gegenwärtigen Stadium des Krieges nicht abzusehen sei, ob der Flugplatz nach dem Krieg aufgelassen werden könne oder nicht. Einige Monate danach hatte sich die Bedrohungssituation für Wien derart verschlechtert, dass das Luftgaukommando im November mitteilte, dass an eine Auflassung des Flugplatzes nicht mehr zu denken sei. Vielmehr müsse der Platz in Richtung Westen erweitert und außerhalb des Flugplatzes Abstellplätze mit größter Dringlichkeit errichtet werden.<sup>12</sup> Während von den Behörden um den Flugplatz Seyring heftig gerungen wurde, blieb der E-Hafen Deutsch-Wagram, der außerhalb der Gaugrenzen in Niederdonau lag, von diesen Diskussionen unberührt.

Aus militärischer Sicht gesehen führten beide Plätze in den ersten drei Kriegsjahren ein Schattendasein.<sup>13</sup>

So nutzte man die vorhandene Infrastruktur, indem man das 1942 in Chrudim bei Pardubitz aufgestellte Flieger-Ersatz-Bataillon XVII hier unterbrachte. Zwar kam es im Rahmen des Balkanfeldzuges kurzzeitig auch zur Stationierung von Fernaufklärern in Seyring, doch die Maschinen der 4.(F)/121 verlegten bald weiter in Richtung Balkan. Erst die Gefahr einer zweiten Luftfront im Süden beendete den Dornröschenschlaf und das Flieger-Ersatzbataillon räumte Anfang 1944 den Platz. Am Anfang des neuen Abschnitts in der Geschichte des E-Hafens stand die Etablierung einer Flugleitung am 7. April 1943.<sup>14</sup> Zwar hatte es hier schon im Sommer 1942 eine „Fliegerhorst-Kommandantur A Wien-Seyring“ unter dem Kommando Flughafensbereich 2/XVII in Wien-Aspern gegeben, die jedoch um die Jahreswende

1942/43 mangels Bedarf wieder aufgelassen wurde. Die Flugleitung in Seyring dürfte dann im Laufe des Sommer 1943 provisorisch zu einem Flugplatz-Kommando ausgebaut worden sein, bis dann im Oktober 1943 das aus Zirkle kommende FIPI.Kdo. B 7/XVII diese Funktion übernahm. So konnte Ende Januar 1944 die hier eingesetzte Flugleitung aufgelöst werden.<sup>15</sup> Im Rahmen der großen Reorganisation der Bodenorganisation im April 1944 wurde aus dem FIPI.Kdo B 7/XVII dann die FIH.Kdtr. A (o) 5/XVII Wien-Seyring, die hier bis zum Ende ihren Dienst versah.<sup>16</sup>

Diese Verstärkung der Bodenorganisation wurde notwendig, da der Luftwaffenführungsstab im Rahmen der Vorsorgen gegen die zu erwartende Invasion im Westen unter anderem auch zwei Jagdgruppen in den Wiener Raum verlegte. So kam am 22. August 1943 die I./JG 27 nach Fels am Wagram und am 16. Oktober 1943 folgte die II./JG 53 nach, die in Seyring stationiert wurde.<sup>17</sup> Beide Gruppen sollten langfristig auf diesen Plätzen verbleiben, um als Reserve für den Tag „X“ zu dienen. Die Luftwaffenführung rechnete damit, dass der Gegner seine Landung im Westen noch im Winter 1943/44, spätestens jedoch im Frühjahr 1944 durchführen werde.<sup>18</sup> Mit dem ersten Angriff auf österreichisches Gebiet, der am 13. August 1943 auf Wiener Neustadt erfolgte, änderte sich das Bedrohungsszenarium für die „Donau- und Alpen-Reichsgaue“ grundsätzlich. Doch erst die Aufstellung der 15. US-Luftflotte, die von ihren Basen rund um Foggia aus den ganzen Südosten sowie Süddeutschland, Böhmen, Mähren und den schlesisch-polnischen Raum bedrohte, rückte die im Wiener Raum befindlichen Flugplätze ins Rampenlicht. So wurde im Winter 1943/44 unverzüglich mit dem Ausbau der für die Reichsverteidigung wichtigsten Flugplätze begonnen.

In Seyring wurden in einer ersten Ausbaustufe sowohl im Westen, als auch im Norden des Flugfeldes Splitterboxen angelegt. Die außerhalb der Platzgrenzen liegenden Abstellplätze wurden durch betonierete Rollstraßen erschlossen. Einen solchen Auflockerungsbereich gab es in westlicher Richtung, im Süden der betonierten Startbahn, wo man eine Kehrschleife um ein kleines Wäldchen herum mit neun Boxen für einmotorige Flugzeuge anlegte. Im Norden wurde ein weiterer Auflockerungsbereich, außerhalb der Ortschaft, angelegt. Hier errichtete man auch eine Waffenjustieranlage in offener Bauweise. Erst später wurde im Süden, in einer zweiten Ausbaustufe, ein weiterer Auflockerungsbereich mit drei großen Abstellplätzen eingerichtet. Dafür nutzte man die nach Gerasdorf führende Straße als Roll-



Der an der Ostbahn gelegene Nordteil des Platzes (US-Air Force, AFHRA-RSA).



Der Bereich mit dem großen Hangar und dem L-förmigen Kasernenbau am 8. April 1945 (Sammlung W. E. Schulz; Quelle Luftbilddatenbank Ing.-Büro Dr. Carls).

straße, an der man auch wieder eine Kehrschleife mit Splitterboxen anlegte. Im Rahmen der Platzerweiterung wurden auch zwei neue Holzhangars der Einheitsbauweise, so wie in Fels und Götzendorf,



Die gut getarnte Betonstartbahn und der westliche Auflockerungsbereich am 8. April 1945 (Sammlung W. E. Schulz; Luftbilddatenbank Ing.-Büro Dr. Carls).



Übersicht über die Ortschaft mit dem westlichen Teil des Flugfeldes und der Startbahn unmittelbar vor der Räumung des Platzes (Sammlung W. E. Schulz).

errichtet und fünf Munitionsbaracken aufgestellt.<sup>19</sup> Die vorhandenen Betankungsanlagen wurden durch zwei zusätzliche Unterfluranlagen erweitert. Doch das aufwendigste Bauvorhaben war der Bau einer 500 Meter langen und 60 Meter breiten Betonstartbahn. Diese ragte in westlicher Richtung aus dem eigentlichen Flugfeld. Damit erreichte man, unter Einbeziehung des Platzes, eine maximale Rollstrecke von 1.550 Meter in Richtung West-Nord-West/Ost-Süd-Ost.

Der Großteil der Bauvorhaben der ersten Stufe dürfte noch im Jahr 1944 zum Abschluss gekommen sein und der zweite Bauabschnitt konnte noch in den Wintermonaten des Jahres 1944/45 abgeschlossen werden.<sup>20</sup> Trotz der ständigen Belegung des Flugplatzes ging die 1944 begonnene Bautätigkeit auch im Jahr 1945 unverändert weiter. Nun wurde nördlich der Ortschaft mit dem Bau eines weitläufigen Auflockerungsbereiches begonnen, der sich beiderseits der Bahn erstreckte. Unter Verwendung der Straße von Seyring nach Pillichsdorf und des die Ostbahn kreuzenden Weges zum Reuhof und weiter entlang der Felder der „Langen Lüsse“, sollten hier weitere Abstellflächen erschlossen werden. Ein Vorhaben, das jedoch zu keinem Abschluss mehr kam.<sup>21</sup>

Als gerade die Bautätigkeit in Seyring voll eingesetzt hatte, wurde am 16. März 1944 ein „Reichsmarschallbefehl“ bekannt, in dem der unverzügliche Ausbau der vorhandenen Bodenorganisation der Reichsverteidigung bis zum Einbruch des kommenden Winters gefordert wurde. Um den Start und die Landung von modernen Jagd- und Zerstörer-Flugzeugen auch

bei schlechtestem Wetter sicherzustellen, befahl Göring in den Schwerpunkträumen Start- und Landebahnen mit einer Länge von 3.000 Meter und einer Breite von 300 Meter sicherzustellen.<sup>22</sup> So auch im Raum Wien, wo die Wahl auf den E-Hafen in Deutsch-Wagram fiel. Zusätzlich waren im südöstlichen Reichsgebiet, im Rahmen eines „Mindestprogramms“, der Nachtjagd-Platz Hürsching und die „Großflugplätze“ Lechfeld, Giebelstadt und Deutsch-Wagram mit größter Dringlichkeit unverzüglich mit allen technischen Hilfen auszustatten.<sup>23</sup> Wobei das größte Bauvolumen auf Deutsch-Wagram entfiel, wo der Neubau einer 3.000-Meter-Piste im Gange war. In einer zweiten Welle sollten auch die Tag- und Nachtjagdplätze in Kitzingen, Parndorf und Seyring in Bezug auf die technischen Anlagen auf den neuesten Stand gebracht werden.<sup>24</sup> Da Deutsch-Wagram bedingt durch den Pistenbau gänzlich für eine Belegung mit fliegenden Verbänden ausfiel, wurde Seyring umso mehr in Anspruch genommen. So finden sich allein im Jahr 1944 folgende Fliegende Verbände am Platz: Stab, I. und III./JG 27, I. und II./JG 53, I., II. und III./JG 301, I./JG 302, III./ZG 26, Stab, I. und II./ZG 76, Stab und III./JG 77.<sup>25</sup> Zu den in den Jahren 1944 und 1945 hier stationierten Verbände sei auf das entsprechende Kapitel im öfH-Sonderband 31 verwiesen.<sup>26</sup>

Trotz der intensiven Nutzung schenken die Alliierten dem Platz nur wenig Aufmerksamkeit. Im britischen Flugzeughandbuch (Band 3, Süd-Deutschland) findet sich der Platz Wien Seyring unter Nr. 109, mit Stand vom 17.7.1944. Zur Auflockerung des Platzes werden hier auf Grund von Luftbildern vom 17. Juli 1944 folgende Maßnahmen angeführt: im Westen – Rollweg der zu einem Dickicht führt, 9 befestigte Abstellplätze; im Norden – Rollweg von der Nordostecke ausgehend in Arbeit, 9 Baustellen für Schutzbauten.<sup>27</sup> Nachdem man verstärkte Aktivitäten auf dem Bausektor festgestellt hatte, wurde, nach Auswertung von Luftaufnahmen vom 26. August 1944, eine Luftbildkarte für das Ziel „Airfield – Vienna/Seyring (Austria)“ erstellt.<sup>28</sup> Schon früher, im Juni 1944, hatte man, auf Basis von Luftaufnahmen vom 5. Juni 1944 und der MAPWR Reports C 532 und C 742, die Zielkarte No. 14-53-NA, Vienna/Seyring A/D (Austria) erstellt.<sup>29</sup> Von besonderem Interesse ist hier die Min. Briefing Chart NO MBC 14-38, welche auf Grund von Luftbildern des Platzes vom 30. September 1944 angefertigt wurde und den aktuellen Ausbaustand zeigt.<sup>30</sup>

Der Platz wurde von den Alliierten, zum Unterschied von Fels am Wagram, nie angegriffen, da die in und um Wien positionierten schweren Batterien

**Die Belegung von Seyring 1944/45**

Datum	1-mot.	2-mot.	Bomber
<b>1944</b>			
30.7.	5	13	
9.8.	2	15	
13.8.	1	20	
22.8.		7	
26.8.	4	12	
5.9.	4	15	
12.9.		10	1
18.9.	2		
30.9.	33	1	1
21.10.	22	4	
1.11.	14	2	1
22.11.	2	1	2
27.11.		6	5
6.12.	6	5	7
<b>1945</b>			
20.1.		1	27
8.2.		29	
14.2. <sup>35</sup>		27	
19.2.		34	
25.2.		40	3
1.3.	1	37	
21.3.		36	
23.3.	8	40	
31.3.		55	5
2.4.	43	64	28
5.4.	39	34	
6.4.	74	27	1

der 24. Flakdivision den Platz schützten. Am 22. August 1944 fielen Bomben südöstlich von Deutsch-Wagram und ostwärts von Seyring auf freies Feld, ohne Schaden anzurichten.<sup>31</sup> Auch am 7. November detonierten um 14:30 Uhr neun mittlere Sprengbomben am Flugfeld, wobei es beim Flurschaden blieb.<sup>32</sup> Da seit Herbst 1944 der amerikanische Begleitschutz immer wieder Tiefangriffe, bevorzugt



auf Flugplätze, durchführte, wurde in Seyring ein Zug leichter Flak positioniert.<sup>33</sup> Zur Monatswende März/April 1945 wurde der Flugplatz zu einem wichtigen Drehkreuz für den Rückzug der Verbände der Luftflotte 4 von der Slowakei und Ungarn auf das Reichsgebiet. Bedingt durch das rasche Vordringen der 3. Ukrainischen Front auf Wien und die schnelle Überwindung der March durch die 2. Ukrainischen Front mussten bald auch die jenseits der Donau liegenden Plätze geräumt werden.

Mitte April löste das Luftflottenkommando, nachdem der Platz verlorengegangen war, neben den Kommandanturen von Eisenstadt, Wiener Neustadt, Bad Vöslau, Parndorf, Wien-Aspern und Tulln auch die Fliegerhorst Kommandantur 5/XVII (Wien-Seyring) auf.<sup>34</sup> Der Platz blieb weiterhin von der russischen Luftwaffe beschlagnahmt, obwohl sich deren Aktivitäten vorrangig auf den Platz Deutsch-Wagram konzentrierten. Nach dem Abzug der Besatzungsmacht wurden die Plätze Deutsch-Wagram und Seyring zugunsten einer landwirtschaftlichen Nutzung aufgelassen. Immerhin ging es um beträchtliche Flächen, beim Flugplatz Seyring um 158 und beim Flugplatz Deutsch-Wagram um 117 Hektar, welche nun durchwegs einer agrarischen Nutzung zugeführt werden konnten.

Die Tabelle zeigt die Belegung von Seyring nach den Ergebnissen der alliierten Fotoaufklärung (nach den jeweiligen Anhängen zu den „INTOPS Summary“ des Hauptquartiers der Mediterranean Allied Strategic Air Force (MASAF)). □

Anmerkungen:

- <sup>1</sup> öfH Nachrichten Nr. 2 und 3/09.
- <sup>2</sup> Die Angaben nach BArch-MArch RL 6/10. Verzeichnis der baulichen Anlagen der Luftwaffe (Anlage zum Luftwaffenatlas des Luftgaukommandos XVII), Stand Juli 1943.
- <sup>3</sup> ÖStA-AdR. RStH Wien Schachtel 296, Niederschrift vom 6.11.1940 über die Besprechung am 2.11.1940, Betr.: Flughafen Aspern.
- <sup>4</sup> Ebd. Bericht vom 21.10.1940 über die Sitzung am 18.10.1940.
- <sup>5</sup> Ebd.
- <sup>6</sup> Die Luftkriegsschulen zogen später in die kaum genutzten Fliegerhorste in Tulln und Hörsching ein.
- <sup>7</sup> ÖStA-AdR. RStH Wien Schachtel 286, Vermerk über die Besprechung am 14.1.1941, Betr.: Flughafen Aspern.
- <sup>8</sup> ÖStA-AdR. RStH Wien Schachtel 133; RStH Wien, Gemeindeverwaltung BZ. RA-10/41 g., vom 8.5.1941 (Schreiben an den Kommandierenden General und Befehlshaber im Luftgau XVII, Betr.: Zentralverkehrsflughafen Wien).
- <sup>9</sup> ÖStA-AdR. RStH Wien, Schachtel 296. Planungsbehörde Nr. 170707 (Luftgaukommando XVII Iva Pl. Betr.: Bauführung im Bereich von Bauanlagen der Luftwaffe, vom 23.12.1938.
- <sup>10</sup> Molin, Quellensammlung Seyring.
- <sup>11</sup> Plan LA XVII/1/48 undatiert, dieser zeigt möglicherweise den Bauzustand vom Frühjahr 1940.
- <sup>12</sup> ÖStA-AdR. RStH Wien Schachtel 296, Luftgaukommando XVII – Verwaltung - Az. 63s 22 c - (L ½), Br. B. Nr.

- 85479/43 geh., Betr.: Fliegerhorst Seyring und Münchendorf – Vergrößerung, vom 10.11.1943.
- <sup>13</sup> öfH Nachrichten, 3/09, S. 14-22, Deutsch-Wagram. Vergessene Bodeneinrichtungen der Luftfahrt in Österreich, Einsatzhäfen, Teil 3.
- <sup>14</sup> BArch-MArch. LGK XVII Qu/Ib Fl. Nr. 53278/43 vom 7.4.1943, Betr.: Aufstellung der Flugleitung Wien-Seyring.
- <sup>15</sup> BArch-MArch. RL 24/60; KTB 5 der Luftzeuggruppe 17, Eintragung vom 29.1.1944: Gemäß LGK Qu/Ib Fl. Br.B.Nr. 51259/44 wird die Flugleitung Wien-Seyring mit sofortiger Wirkung aufgelöst.
- <sup>16</sup> Vergleiche dazu: öfH Sonderband 31, Hans und Martin Handig, Die Deutsche Luftwaffe in Österreich, Wien 2013, S. 49-68, Fliegerbodenorganisation in der „Ostmark“.
- <sup>17</sup> öfH Sonderband 31, Hans und Martin Handig, Die Deutsche Luftwaffe in Österreich, Wien 2013, S. 12 und 14. Die I./JG 27 blieb bis 6.6.1944 in Fels und die III./JG 53 bis 3.3.1944 in Seyring.
- <sup>18</sup> NARA, Microfilm T-321 roll 10. Der Reichsmarschall des Großdeutschen Reiches und ObdL, Nr. 8947/43 g.Kdos. Chefs. (Füst Ia), vom 6.12.1943, Betr.: „Drohende Gefahr West“.
- <sup>19</sup> NARA, MF T-77 roll 748. Der Wehrwirtschaftsoffizier im Wehrkreis XVII, Az. 13 Br. B. Nr. 609/44, Wehrmachtplanungen.
- <sup>20</sup> NARA, MF T-77 roll 748. Der Wehrwirtschaftsoffizier im Wehrkreis XVII, Az. 13 Br. B. Nr. 1351/44 geh. Erledigte Planungen, Wehrmachtplanungen November u. Dezember 1944: Errichtung der Rollstraßen zur Auflockerung des Flughafens Seyring.
- <sup>21</sup> Molin, Quellensammlung Seyring, Die Erkenntnisse entstanden zumeist durch die Auswertung alliierter Luftbilder.
- <sup>22</sup> BArch-MArch, ZA. OKL/2382/452, GKdo. Der Reichsmarschall des Großdeutschen Reiches und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Nr. 2460/44 g.Kdos., vom 16.3.1944.
- <sup>23</sup> NARA T-405 R-43. OT-Einsatzgruppe VI, Abt. IV Maschinenwesen, Tgb. Nr. 516/44 geh., Bericht über die Tagung in Berlin-Tempelhof am 1.8.1944, München, 5.8.1944. Weitere auszubauende Nachtjagdplätze im Südostraum waren Neuburg an der Donau und Schwechat.
- <sup>24</sup> Ebd.
- <sup>25</sup> Ohne Anspruch auf Vollständigkeit.
- <sup>26</sup> Hier die Seiten 11 bis 48, Stationierungen der fliegenden Verbände der Deutschen Luftwaffe auf österreichischem Territorium zwischen März 1938 und Mai 1945.
- <sup>27</sup> NARA, RG-253, USSBS, Zielkartei, hier: Vienna Box 161, 3a 2943, GU-4365 Seyring A/D.
- <sup>28</sup> Ebd. Target No. 3/AIR/367, Illustration No. 3/AIR/367/3 (Issued November 1944).
- <sup>29</sup> Ebd. Briefing chart (Target Chart No. 14-53-NA).
- <sup>30</sup> Ebd. NO MBC 14-38. Erstellt nach den Fotos 3029-31, 4029-31, des Aufklärungsfluges 15 SG 743, vom 30.9.1944.
- <sup>31</sup> ÖStA-AdR, NSDAP Wien, Fliegerangriffe.
- <sup>32</sup> Ebd.
- <sup>33</sup> FIHKdtr. A (o) 5/XVII, Schießen der Flakartillerie aus Feuerstellung, vom 14.11.1944. Für Seyring ist der Einsatz einer, mit 2 cm Flak 38 ausgestatteten, Alarmbatterie der Luftwaffe verbürgt [Al 2/XVII (L) Seyring].
- <sup>34</sup> BArch-MArch RL 20/307 Bl. 44. Fernschreiben Lw. Org. Stab Nr. 4928/45 geh. (Genst Gen Qu 2. Abt. II F, O.Qu./Ib 5147/45, vom 11.4.1945).
- <sup>35</sup> Photographic Interpretation Report No. G524; *Aerodrome Vienna/Seyring (1430 Hrs.): The South dispersal is not fully covered. 28 A/C are visible dispersed as follow North Dispersal: 6 Ju 88, 1 Small A/C. On Landing Area: 21 Ju 88 (15SG/1189, Photos 3035-40).*

Gottfried Holzschuh

**Was blieb vom Flugplatz Seyring?**

Abgesehen von Straßennamen in Seyring wie Flugfeldstraße, Startbahn und Schießstatt existieren sowohl nördlich als auch südlich von Seyring noch kilometerlange Beton-Rollstraßen, die heute als Feldwege dienen. Auch die in der westlichen Erweiterung des Flugplatzes errichtete Betonstartbahn ist noch gut erhalten und von Verbauung nahezu frei geblieben. Vom Hangar, der Flugleitung und den Werkstätten am Seyringer Wäldchen östlich des Friedhofes gibt es nur mehr Fundamentreste, auf dem Gelände einer Firma ist aber die Betonplatte des Hangars bzw. dessen Vorfeld als LKW-Abstellplatz immer noch in Verwendung. Die nördliche Kaserne und Barackensiedlung ist aber inzwischen vollkommen im neuen Siedlungsgebiet aufgegangen.

Das einzige „Bauwerk“, das sich noch deutlich über das Bodenniveau erhebt, ist die am nordöstlichen Rollweg gelegene Schießbahn, deren Erdwälle aber schon stark überwachsen sind. Die alliierten Aufklärungsbilder zeigen deutlich, dass sich der eigentliche Flugplatz nur südlich von Seyring befunden hat, die nördlich gelegenen Rollwege führten zu den sehr weit verstreuten, aufgelockert angelegten Liegeplätzen. Deren Splitterschutzwälle haben die Bauern gleich nach dem Krieg eingeebnet.



Offener Schießstand zur Bordwaffenjustierung am nordöstlichen Rollweg, die dort neu entstandene Siedlung erhielt den Namen Schießstatt (G. Holzschuh).



Der 3 km lange, teilweise überwachsene nordöstliche Rollweg zu den nördlichen Liegeplätzen (G. Holzschuh).



Reste des Einsatzhafens Wien-Seyring: Gekurvter westlicher Rollweg zur Startbahn mit einer Breite von 13 Metern. Die Pappel links im Hintergrund wächst auf der Startbahn (siehe Seite 25; G. Holzschuh).



Die 60 m breite und 500 m lange Beton-Startbahn 11/29 an ihrem westlichen Ende mit Blick gegen Osten, die Pappeln stehen mitten auf der Bahn (G. Holzschuh).  
Rückseite: Die Arado Ar 96 war das Standardflugzeug der Luftwaffe für die Jagdfliegereausbildung. Diese vom Deutschen Technikmuseum Berlin aufgebaute Ar 96B-1 besteht aus mehreren Flugzeugwracks. Obwohl das Muster in der ehemaligen Tschechoslowakei bis 1948 weiter gebaut wurde, sind nur zwei Flugzeuge dieses Typs vollständig erhalten (G. Holzschuh).