

Der Feldflugplatz Münsteuer/Reichersberg

Amerikanischer Luftangriff am 16. April 1945

Herbert Gruber

Der Arbeitsplatz Münsteuer der Flugzeugführerschule A/B 115 Wels

Bereits kurz nach dem Einmarsch der Deutschen Wehrmacht in Österreich begann die Luftwaffe mit dem Ausbau der Bodenorganisation. Neben der Erweiterung der bestehenden Militär- und Zivilflugplätze, wurden auch neue Fliegerhorste und eine weitere Anzahl von Standorten für Luftnachrichten-, Flak- und andere Bodeneinheiten geschaffen. Eine zusätzliche Reihe von Feldflugplätzen und Einsatz-Häfen errichtete man für den Mobilisierungsfall. So auch auf den Feldern von Münsteuer in einer Größenordnung von 114 Hektar. Bereits Ende Juli 1938 begannen die Grundablöse-Verhandlungen. Die Landwirte erhielten pro Hektar 2800 RM. Dem Stift, das ein Zehntel der abzulösenden Fläche besaß, wurden nur 2200 RM eingeräumt. Die Grundbesitzer hatten keine Einspruchsmöglichkeit, die Bauern und Kleinhäusler bekamen aber das Recht, für ihre Grundstücke solche aus dem Stiftsbesitz einzutauschen.

Die eigentliche Errichtung des Platzes erfolgte dann 1939/1940. Um das Flugfeld einzuebnen, wurde ein großer Dampfpflug eingesetzt. An einer Seilwinde zogen zwei Dampflokomobile einen sechsscharigen Pflug quer über den gesamten Platz. Eine halbe Stunde, so berichten Augenzeugen dauerte es, bis der Pflug das andere Ende erreichte. Nach dem Kippen trat er seine Reise in die Gegenrichtung an. Mannschafts-Baracken, eine Tankstelle und zwei provisorische Hangars wurden errichtet. Zwischen den Hangars, die sich auf dem Gelände der heutigen Saab befinden und den Baracken beim Laabmayer-Gut betonierte man eine Abstellfläche.

Nach Fertigstellung der Anlagen übernahm die 1939 errichtete Flugzeugführerschule A/B 115 in Wels diesen Arbeitsplatz. Das Stiftsgebäude wurde von der Luftwaffe für Schulzwecke und als Unterkunft für die Flieger gemietet. Am 8. Juni 1940 bezogen die ersten Flugschüler ihr Quartier. Zusätzliche Unterbringungsmöglichkeiten für die Flieger boten auch Private in Reichersberg, Münsteuer und die Baracken am Flugplatz. Ein Kurs dauerte etwa zwei Monate. Die angehenden Piloten erwarben dabei die Grundkenntnisse zum Fliegen von ein- und zweimotorigen Flugzeugen. Verwendung fanden Maschinen verschiedenster Typen. Am meisten geflogen wurden die Doppeldecker: Heinkel 72 „Kadett“, Focke Wulf 44 „Stieglitz“, Bücker 131 „Jungmeister“ und Gotha 145. Die einmotorigen Bücker 181 „Bestmann“, Klemm-35 und das italienische Schulflugzeug AVIA FL 3, das nach der „Kapitulation“ Italiens von den Fliegern verächtlich als „Batoglio-Bomber“ bezeichnet wurde,

ersschule A/B 115 in Wels diesen Arbeitsplatz. Das Stiftsgebäude wurde von der Luftwaffe für Schulzwecke und als Unterkunft für die Flieger gemietet. Am 8. Juni 1940 bezogen die ersten Flugschüler ihr Quartier. Zusätzliche Unterbringungsmöglichkeiten für die Flieger boten auch Private in Reichersberg, Münsteuer und die Baracken am Flugplatz. Ein Kurs dauerte etwa zwei Monate. Die angehenden Piloten erwarben dabei die Grundkenntnisse zum Fliegen von ein- und zweimotorigen Flugzeugen. Verwendung fanden Maschinen verschiedenster Typen. Am meisten geflogen wurden die Doppeldecker: Heinkel 72 „Kadett“, Focke Wulf 44 „Stieglitz“, Bücker 131 „Jungmeister“ und Gotha 145. Die einmotorigen Bücker 181 „Bestmann“, Klemm-35 und das italienische Schulflugzeug AVIA FL 3, das nach der „Kapitulation“ Italiens von den Fliegern verächtlich als „Batoglio-Bomber“ bezeichnet wurde,



Eine Reihe He 72 „Kadett“ beim Warten der Motoren

standen ebenfalls in Verwendung. Zur Ausbildung im Blindflug, in der Navigation und auf zweimotorigen Flugzeugen standen die Focke Wulf 58 „Weihe“ und die Junckers 34 W zur Verfügung. Auch größere Maschinen anderer Flugschulen waren des Öfteren auf dem Flugplatz Münsteuer zu sehen.

Eines der Lokomobile und der Pflug mit dem der Platz umgeackert wurde



Münsteuer wird zum Einsatzflugplatz

Nach der Invasion am 6. Juni 1944 kam es an allen Fronten zum Rückzug. Die über ganz Europa verteilten fliegenden Verbände der Luftwaffe wurden von den Alliierten in den immer enger werdenden von den Deutschen kontrollierten Bereich zurückgedrängt. Gegen Kriegsende nutzte die Luftwaffe fast jeden geeigneten „Grasfleck“ und machte ihn so zum Einsatzflugplatz. Eine Staffel zweimotoriger Bomber landete z. B. auch in Hart auf der „Hansbauern-Wiese“ neben der Bahn, flog aber nach drei Tagen wieder ab.



Die Schulmaschinen der FFS A/B 115 auf dem Arbeitsplatz Münsteuer



Luftaufnahme des Feldflugplatzes Münsteuer/Reichersberg im Maßstab 1:11.000. Dieses Foto wurde von der Tarnungsüberwachung der deutschen Luftwaffe am 26. Juni 1944 gemacht. (Quelle: Luftbilddatenbank Dr. Carls)

Der sich abzeichnende Zusammenbruch von Nazi-Deutschland brachte Anfang 1945 eine große Konzentration von Flugzeugen der Luftwaffe in den heutigen Gebieten von Bayern, Österreich und Tschechien mit sich. Trotzdem den alliierten Luftwaffenstäben bekannt war, dass die Einsatzbereitschaft der deutschen Jagdflugzeuge schon stark eingeschränkt war, befürchteten sie den Einsatz dieser Flugzeuge für einen letzten großen Schlag gegen ihre Streitkräfte. Die P-51-Gruppen der 8. US-Luftflotte wurden daher beauftragt, auf jeder Mission nach Ansammlungen feindlicher Flugzeuge zu suchen und sie, wenn möglich, am Boden zu zerstören. Der für die US-Luftwaffe bis dahin gänzlich unbedeutende Arbeitsplatz Münsteuer rückte so in das Interesse der USA-Airforce.

Die auf den Fliegerhorsten Hörsching und Wels stationierten Einheiten benutzten den günstig gelegenen Flugplatz mit ziemlicher Sicherheit als Außenlandeplatz für die Ein- und Umschulung der Kampfpiloten. So schulten die in Hörsching gelegene II./K.G. 27 „Boelke“ von der He 111 auf die Bf 109 und die in Wels gelegene III./K.G. 27 von der He 111 auf die FW 190 um. Beide Einheiten gingen als K.G.(J) 27 wieder in den Einsatz. Auch für das Flugzeug- und Metallbauwerk in Wels, das Flugzeuge der Typen Ju 87 Stuka und Bf 109 montierte und reparierte, war Münsteuer der ideal gelegene Flugplatz für Werkstätten- und Abnahmeflüge. So ist es zu erklären, dass bereits Ende 1944 Jagd- und Kampflugzeuge der verschiedensten Typen am Flugplatz Münsteuer zu sehen waren. Aber auch sonst tat sich einiges in dieser Zeit. Alle freien Räume in der Umgebung des Flugplatzes nahmen die Soldaten in Beschlag. So wurde am 10. Jänner 1945 die Schule in Antiesenhofen von einer Flakbatterie belegt, da kein geeignetes Ersatzlokal zur Verfügung stand, musste der Schulunterricht eingestellt werden. Am 20. Februar zog dann die Flakbatterie ab, und die Fliegerschule belegte sofort die freigewordenen Räume. Es folgte eine Fliegereinsatzstaffel, die

wiederum nach einigen Wochen der SA-Standarte VII „Feldherrnhalle“ Platz machte. Diese Einheit hatte auf der „Pfarrerwiese“ im Ortszentrum von Antiesenhofen ihre Fahrzeuge abgestellt und auch in den dort errichteten Baracken Quartier genommen. Der Pfarrhof wurde zum Militärlager. Kleiderkammer, Waffenlager und Feldküche belegten die Räumlichkeiten. Dazu kamen noch drei Flüchtlingstransporte aus Schlesien, die untergebracht werden mussten. Auch in den Nachbarorten Ort im Innkreis, Hart und Reichersberg war die Situation ähnlich.

Im März 1945 landeten die 11. und die 16. Staffel des Ergänzungsjagdgeschwaders 1 (EJG 1) mit ungefähr 40 durchwegs neuen FW 190 von Kirchham kommend in Münsteuer. Die Jäger-Einheit kam aus dem Raum Schlesien und wurde von Flugplatz zu Flugplatz verlegt, bis sie schließlich in Münsteuer aufsetzte. Staffelpkapitän war der schwer verwundete Oberleutnant Kretschmer. Die technische Leitung hatte Oberfeldwebel Dietmayer aus Augsburg.

Doch statt gegen die einfliegenden Bomber aufzusteigen, blieben die fast neuen Maschinen meistens am Boden, Benzinmangel zwang sie dazu. Die durchwegs jungen Piloten des Focke-Wulf-Verbands erhielten nur mehr Unterweisungen am Boden. Aus dem Flugbuch des Piloten Fritz Buchholz vom EJG 1 kann man die triste Lage der Jagdfliegertruppe herauslesen. Seinen letzten Einsatzflug führte Buchholz laut Flugbuch am 29. März 1945 durch, er dauerte fünfzig Minuten. Sein letzter Start in Münsteuer erfolgte am 8. April 1945. Um 17.30 Uhr startete er mit einer Bü 181 zu einem Überlandflug nach St. Martin (im Innkreis ?). Co-Pilot war der ebenfalls dem EJG 1 angehörende Ritterkreuzträger Oberfeldwebel Erwin Laskowski. Um 18.30 Uhr landeten dann die beiden wieder in Münsteuer. Weitere Eintragungen gibt es nicht mehr.

Die Junkers W 34 war eine Attraktion für die Bevölkerung.





Eine Bü 131 „Jungmann“ startet vom Flugplatz Münsteuer.

Die Flugzeugführerschule A 115, wie sie inzwischen hieß, die auf Grund der ständigen Luftangriffe auf Wels bereits Anfang 1945 nach Münsteuer verlegt worden war, wurde am 1. April 1945 aufgelöst. Die Flugschüler marschierten am Karsamstag 1945 zum Bahnhof Antiesenhofen, um von dort per Eisenbahn an die Ostfront verlegt zu werden. Den Großteil der Soldaten versetzte man zu der in Graz neu aufgestellten Fallschirm-Jäger-Division 10, die noch an der Ostfront eingesetzt wurde. Bei Iglau in Mähren ergaben sie sich der Roten Armee. Der Rest wurde der in Linz neu aufgestellten Fallschirm-Jäger-Division 11 zugeteilt. Diese Einheit kam aber nie zum Einsatz, da auf Grund der Kriegshandlungen die Masse der vorgesehenen Truppenteile aus Holland nicht mehr nach Linz kam. Kleinere Einheiten kamen noch knapp vor der Kapitulation an der

Westfront zum Einsatz. Die Schulflugzeuge blieben aber am Platz. Einige kleinere Maschinen wurden bei umliegenden Bauern, die übrigen unter Baumgruppen und in den Wäldchen rund um den Flugplatz getarnt abgestellt.

Gegen Kriegsende dürften immer mehr Flugzeuge von den großen Fliegerhorsten Wels und Hörsching nach Münsteuer gebracht worden sein. Nicht nur am Flugplatz selbst, sondern auch in den umliegenden Wäldern standen die Maschinen. So waren z. B. im Harterwald zwischen Eisenbahn und Schlagerhaus ungefähr zehn gutgetarnte Fieseler Storch mit abmontierten Tragflächen untergestellt. Der kleine Fliegerhorst war mit ungefähr 100 Maschinen aller Typen total überfüllt.

Die 8. US-Luftflotte am 16. April 1945

Die Field-Order¹ 1997 a. (F. O.) war die Grundlage für die am 16. April 1945 von den strategischen Luftstreitkräften der 8. US-Luftflotte durchgeführten Angriffe. Die 1. Streitmacht bestand aus 273 B-24 „Liberator“-Bombern der 2. Air Division (AD). Als Ziele waren Traunstein und Rosenheim vorgesehen. Wegen zu starker Bewölkung konnten sie aber nicht angeflogen werden, daher bombardierte man den Rangierbahnhof von Landshut zum wiederholten Male. Von der Flak wurde bei diesem Angriff eine B-24 abgeschossen, zwei wurden irreparabel und acht weitere stark beschädigt.

Den Geleitschutz für die erste Angriffswelle besorgten die 55 P-47 der 56. Fighter-Group² (FG) und die 183 P-51 der 361., 355. und 4. FG. Die 479. FG mit 70 P-51 flog fünf Minuten vor den Bombern, um eventuellen deutschen Widerstand von den Bombern fernzuhalten. 228 deutsche Flugzeuge wurden von den Jägern am Boden zerstört, 109 weitere beschädigt. Eine P-47 und 16 P-51 gingen durch Flakeinwirkung verloren.

Die Do 17 DK + QL der FFS C 8 aus Wr. Neustadt, im Hintergrund die Baracken im Bereich der heutigen Saatbau



Die 2. Streitmacht bestand aus 454 B-17 „Fliegenden Festungen“ der 1. Air Division. Angegriffen wurden die Eisenbahnbrücke West in Regensburg (74 B-17), die Eisenbahnbrücke Ost in Regensburg (72 B-17), der Rangierbahnhof von Regensburg (148 B-17), die Eisenbahnbrücke in Straubing (77 B-17) und der Rangierbahnhof von Plattling (76 B-17). Zwei B-17 wurden durch die Flak beschädigt. Die 359., 364., 356., 352. und 20. FG mit insgesamt 240 P-51 begleiteten diese Streitmacht. Von den Begleitjägern wurden zwei Bf 109 abgeschossen, 86 Flugzeuge am Boden zerstört und weitere 66 beschädigt. Drei P-51 gingen durch deutschen Flakabschuss verloren. Die 353., 339., 55., 78. und 357. FG setzte man für die Nachmittagsmission als sogenannte „Free-Lance-Groups“ ein. Aufgabe der 286 P-51 war es, eine Stunde vor den Bombern direkt in die zugewiesenen Gebiete (München, Salzburg, Landshut, Regensburg und Pilsen) zu fliegen, dort zu patrouillieren und so den Luftraum für die nachfolgenden Bomber freizuhalten. Zusätzlich flog die amerikani-

sche Luftwaffe Angriffe auf mehr als 40 Flugplätze im süddeutschen und tschechischen Raum. Am Boden wurden 410 deutsche Flugzeuge zerstört und 198 beschädigt. Die Amerikaner verloren bei diesen Angriffen neun P-51-Maschinen.

Als „Strafing Area“ (für Angriffe freigegebene Zone) definierte man in der F.O. das Gebiet zwischen Linz-Salzburg-Landshut-Regensburg-Karlsbad und Prag. Ausschließlich in diesem Bereich durften die „Mustangs“ auf strengsten Befehl nur Flugplätze angreifen, keine Einzelaktionen setzen und vor allem keinen Eisenbahn- oder Straßenverkehr beschießen. Der Grund dafür ist einleuchtend: Die Amerikaner hatten große Angst, eigene oder verbündete Bodentruppen, die sich schnell dieser Zone näherten, zu treffen.³ Hauptaufgabe der Begleitjäger aber war es, die Bomberflotten auf dem Weg zum Ziel und beim Rückzug zu decken. Die Jäger-Gruppen durften, nachdem die Bomberflotte in Sicherheit war, in die „Strafing Area“ zurückkehren, um dort die Angriffe auf deutsche Flugplätze fortzu-



Eine Bü 181 „Jungmeister“ kurz vor dem Start

Der He 72 KD + WJ war bei der Landung das Fahrwerk gebrochen. Die Unfälle gingen nicht immer glimpflich aus, es gab auch Tote zu beklagen.



Jagdflieger OFW Erwin Laskowski. Der Ritterkreuzträger mit 46 Abschüssen war am Ende des Kriegs am Flugplatz Münster stationiert.





Die „Tante Ju 8“ war auch in Münsteuer zu sehen.



Herbst 1944. Eine Messerschmitt Bf 109 G „30“ am Flugplatz Münsteuer



Flugplatz Münsteuer im Herbst 1944. Die Bf 109 G „Hilde“ mit laufendem Motor kurz vor dem Start. Die Einheit ist leider nicht erkennbar.

setzen. Das Zielgebiet lag ziemlich an der Grenze der Reichweite der Mustangs, daher wurden einige Jäger-Gruppen in eine Escort-Gruppe und in eine Strafing-Gruppe geteilt.⁴ Die Escort-Gruppe flog mit den Bombern bis sie in Sicherheit waren und kehrte dann auf die Heimatbasis zurück. Die Strafing-Group begleitete den Bomberstrom bis zum Ziel und flog dann direkt in die „Strafing Area“. So hatte sie mehr Zeit zur Verfügung, um die deutschen Flugplätze anzugreifen. Für diese Mission wurden von der 8. USSAF 727 Bombenflugzeuge und 834 Jagdflugzeuge eingesetzt; drei Bomber und 29 Jäger gingen verloren. Drei deutsche Flugzeuge gingen im Luftkampf verloren, 724 Flugzeuge wurden am Boden zerstört und weitere 373 beschädigt. Es war der erfolgreichste Tag in der Geschichte der 8. US-Luftflotte.

Was geschah am 16. April 1945 in Münsteuer?

Ein Augenzeuge berichtet,⁵ dass am Vortag zwei viermotorige Maschinen auf dem kleinen Flugplatz gelandet waren. Es handelte sich um zwei FW 200 „Condor“, die höchstwahrscheinlich von der Transport-Staffel 200 stammten, die am Fliegerhorst Hörching lag. Diese anfangs 1945 in Linz aufgestellte Einheit war dem Luftwaffenkommando 4 unterstellt. In ihr wurden die bei verschiedenen Verbänden verbliebenen restlichen viermotorigen Maschinen des Typs FW 200 zusammengezogen. Am Bahnhof Antiesenhofen waren 14 Kesselwagons, beladen mit dem dringend benötigten Flugbenzin für die am Flugplatz liegenden Einheiten, angekommen. Die Jagdflugzeuge waren daher am Flugfeld zum Betanken aufgestellt, um sie für den Einsatz bereit zu machen. Die beiden großen Maschinen und die Jäger standen auf dem Flugfeld wie auf dem Präsentierteller. Um ca. 14.45 Uhr⁶ brach es dann wie ein Ungewitter über Münsteuer herein. Die Amerikaner griffen den kleinen Flugplatz mit voller Wucht an. Aus nordöstlicher Richtung

über Maasbach und dem Aichberg kommend, fegten als erste Einheit die 16 „Mustangs“ der 351. Squadron (Sq.) der 353. FG unter der Führung von Major Vic Byers im Tiefflug über den Platz und schossen dabei die ersten Flugzeuge in Brand. Bevor die Mustangs den Platz erreichten, warfen sie die Zusatztanks ab, was später zu der irrigen Annahme führte, dass der Flugplatz bombardiert worden wäre. Tatsächlich ist auf Münsteuer keine einzige Bombe gefallen. Bei einem der weiteren Angriffsüberflüge wurde ein Flugzeug der Angreifer von der Flak angeschossen. Das getroffene Flugzeug streifte eine Stromleitung und stürzte ab. Wegfliegende brennende Teile setzten ein Wirtschaftsgebäude beim „Laabmayer-Häusel“ in Brand. Den beim Absturz getöteten Piloten, Leutnant Edward J. Risk, beerdigte man zunächst in Reichersberg, später überführte man seinen Leichnam zum amerikanischen Soldatenfriedhof St. Avold in Frankreich. Lt. Risk wäre für diesen Einsatz nicht eingeteilt gewesen, ist aber für einen Kameraden, der erkältet war, eingesprungen. Er hat dies mit seinem Leben bezahlt.

Neben dem Flugplatz „Oberberg“, wie Münsteuer im Report dieser Gruppe bezeichnet wurde, griff die Squadron auch in Folge die Flugplätze Kirchham und Mühldorf an. Sie hat dabei laut eigenen Angaben auf den drei Flugplätzen 57 Flugzeuge am Boden zerstört und 22 beschädigt, bevor sie um ca. 15.25 Uhr den Angriff beendete, um den Rückzug der von Landshut abfliegenden Bomber zu decken. Fast ohne Unterbrechung griffen nun zwei Flights der 505. Sq. (339. FG) von Prien am Chiemsee kommend, den Flugplatz und das umliegende Gebiet an. Sie zerstörten dabei 13 und beschädigten 5 Flugzeuge, ehe sie Richtung Passau weiterflogen. Vermutlich war es diese Einheit, die die im Harterwald getarnten „Störche“ zerstörte, da sie laut ihrem Bericht „Ort A/D“ (= Ort Airdrome) angegriffen hatte.



Die P-51 D „Mustang“ ersetzte die P-47 und entschied den Luftkrieg über Deutschland. Im Bild ein Element (Rotte) der 364th Fighter Group.



Die B-17 „Flying Fortress“ bildete das Rückgrat der schweren US-Bombenverbände.

Nachdem die 351. Sqn. den Geleitschutz für die von Landshut abfliegenden „Liberators“ der 2. Air Division übernommen hatte, ließ sich die 350. Sqn. (353. FG) die Gelegenheit nicht nehmen und griff um ca. 15.25 Uhr unter der Führung von Col. Benjamin Rimmerman „Pocking and 2 nearby satellits“ (Pocking und zwei nahe Nachbarfelder) an. Auf allen drei Plätzen wurden von den 23 Flugzeugen dieser Squadron weitere 40 Flugzeuge zerstört und 13 beschädigt. Um 16.00 Uhr hat dann diese Einheit das Gebiet verlassen, um nach England zurückzuflogen. Im Einsatz-Report dieser Gruppe ist zu lesen: „*Flugplatz Obernberg (gemeint ist Reichersberg) mehr als 100 gutgetarnte Flugzeuge 35–40 Feuer brannten und eine Menge Flugzeuge blieb übrig*“.

Noch war aber das Inferno nicht zu Ende. Inzwischen waren die Begleitjäger mit den anfliegenden Bomberverbänden in feindlichen Luftraum gekommen. Sie griffen nun ihrerseits die bereits stark getroffenen Flugplätze der Luftwaffe an. Von ca. 15.35 Uhr bis 16 Uhr griff die „Strafing-Group“ der 361. FG, bestehend aus den 20 Flugzeugen der 376. Sqn. unter Führung von Lt.Col. Roy Caviness,

wieder von Nordosten kommend, den Flugplatz Münsteuer an. Zwei Flights der 374. Sqn., die auch zu dieser Gruppe gehörten, blieben in etwa 2000 m Höhe über dem Platz und deckten die Angreifer gegen eventuelle Angriffe von oben (top cover). Während Caviness, Codename „Glowbright“ (Glowwürmchen) mit einem Teil der Angreifer weiter nach Kirchham und Mühlendorf flog, setzten der blaue und gelbe Flight noch weitere Angriffe auf Münsteuer, beschädigten dabei zwei Ju 52 und zerstörten weitere 13 Flugzeuge der verschiedensten Typen.

Der Combat-Report (Kampfbericht) der 376th Fighter-Squadron lautet:

Um 15.50 machte „Glowbright“, ObstLt. Caviness, einen Angriff auf das Flugfeld von Reichersberg, gefolgt vom Rest der Yorkshire-Squadron. Der Angriff erfolgte von Nord-Ost nach Süd-West, mit einem leichten Linksbogen weg vom Flugfeld in einen rechten Bogen übergehend, um nach Kirchham zu fliegen, um das dortige Flugfeld zu erkunden. Weiß-3, Lt. Chapman, feuerte auf ein zweimotoriges Flugzeug in der freien südlichen Ecke des Platzes, welches Feuer fing und brannte. Es war das einzige unbeschädigte



Drei B-24 „Liberator“ der 8. USSAF bei einem Tagangriff über Deutschland.



Die P-47 „Thunderbolt“ war ein ausgezeichnetes Jagdflugzeug, hatte aber eine zu geringe Reichweite.



Eine Focke Wulf FW 200 „Condor“. Zwei dieser großen „Vögel“ waren am 15. April 1945 in Münsteuer gelandet.



Lt. Edward J. Risk, der von der Flak getroffen wurde und den Absturz nicht überlebte.



Colonel Ben Rimmerman, der Kommandant der 353rd FG, griff mit seiner Squadron Pocking und „zwei nahe Nebenfelder“ an.

Flugzeug im Freien, alle anderen brannten bereits oder waren unter Bäumen.

Der Führer-Gelb, Lt. Vanden Heuvel, begann aus 800 yards nach SW zu feuern. Als er auf den Platz kam sah er zwei Flugzeuge nebeneinander stehen. Eines explodierte 300 yards vor ihm, das andere begann zu brennen, als der gelbe Führer darüber hinwegzog, er erkannte es als eine FW-190. Gelb-2, Lt. Jones, begann in das Gebölz zu feuern, als er das Glitzern der Sonne an einem unter den Bäumen abgestellten Flugzeug sah. Er feuerte bis es explodierte. Gelb-3 und Gelb-4 feuerten nicht, aber als sie über den Platz hochzogen, sahen sie einige Flugzeuge im Wald südwestlich des Platzes, sie kehrten zu ihnen zurück. Rot-3, Lt. Chalmers, sah eine FW-190 rechts im Wald in der SW-Ecke zu spät um zu feuern, also machte er einen Kreis nach links und flog einen Angriff von Ost nach West, quer über den Platz, setzte seine Salven ins Cockpit und sah das Flugzeug brennen als er es überflog. Der Blaue-Flight feuerte während dieses

Angriffs nicht, drehte aber nach links ab, um einen neuen Angriff von NO nach SW zu fliegen. Zu dieser Zeit sah der blaue Führer, Lt. Eisenbut, eine FW-190 in der Nord-Ecke des Feldes und feuerte aus 400 yards bis das Flugzeug brannte als er darüber flog. Blau-2, Lt. Kelly, feuerte auf einen Fieseler Storch, der aber nicht brennen wollte. Blau-3, Lt. Grounds, schoss auf eine JU-52, welche auch nicht brennen wollte. Unterdessen beschossen Gelb-3 und Gelb-4, Lt. Spencer und Lt. Chadwick, einige Ju-52, die entlang der Westecke eines kleinen Wäldchens ca. 500 yards im Südwesten des Feldes standen, sie flogen dabei von West nach Ost. In ungefähr fünf Angriffen brachten sie drei JU-52 (von insgesamt sechs) zum brennen. Nach seinem Angriff auf den Flugplatz Kirchham kehrte der gelbe Führer, Lt. Vanden Heuvel, zurück und griff eine andere JU-52 im selben Wald an, aber es war nichts zu machen, das Flugzeug weigerte sich zu brennen.

GEORGE R. VANDEN HEUVEL
1st Lt. US-AIRCORPS

Vier Piloten der 351st Squadron. V. l.: Cpt. Emory, Cpt. McGuire, Maj. Vic Byers und Maj. Compton. Maj. Byers führte den Angriff auf Münsteuer an. Mit seiner P-51 D YJ-V war er der erste, der über den Platz flog.



Unmittelbar nach dem Abflug der 361. FG griff dann die 434. Sqn. der „Riddle Raiders“, wie man die 479. FG nannte, unter der Führung von Major Olds mit 22 Flugzeugen in das Geschehen in Münsteuer ein: 17 Flugzeuge wurden am Boden zerstört, sechs beschädigt. Die Squadron hat an diesem Tag insgesamt sechs Flugzeuge verloren. Allein vier davon wurden in Reichersberg angeschossen und beschädigt, ehe die Mustangs Richtung Wels/Linz abzogen.

Im Mission-Report der Gruppe steht zu lesen: *Lt. John T. Golden am Flugplatz Reichersberg von Flak oder leichten Handfeuerwaffen während eines einzelnen Tieffluges getroffen. Sicher bauchgelandet auf offenem Feld 10 Meilen (16 km) östlich von Regensburg. Als er zum letzten Mal gesehen wurde, sprach er mit Bauern und winkte, als wir sie überflogen. Lt. Frank M. Taylor rief am Funk, dass er in Reichersberg von leichter Flak getroffen wurde und nach Osten abdreht. Einige Momente später meldete er, dass er ungefähr 20–30 Meilen (30–50 km) westlich von Linz abgesprungen ist. Die Lts. Donald H. Stott und Roscoe I. Pease wurden zuletzt während eines Angriffsfluges über Reichersberg gesehen. Golden und Taylor gerieten in Kriegsgefangenschaft. Über das Schicksal der beiden anderen Piloten konnte ich bisher nichts herausfinden, sie dürften aber überlebt haben.*

Noch während die 434. Sqn. ihre Angriffe flog, schaltete sich die 385. Sqn. der 364. FG mit 16 Jägern in die laufenden Angriffe der 434. Sqn. ein und vollendete mit wiederholten Überflügen das Werk der Zerstörung. Weitere 22 zerstörte und 17 beschädigte deutsche Flugzeuge blieben zurück als sich die Squadron um ca. 16.45 Uhr von Münsteuer zurückzog. Soweit eine Schilderung der Angriffe, auf Grund amerikanischer Unterlagen.

Die Aufzeichnungen von deutscher Seite fehlen zum Großteil. Einzelne Einträge in lokalen Chroniken sind spärlich und sehr unterschiedlich. Die Antiesenhofener Pfarrchronik gibt die Dauer der Angriffe mit ca. 2 1/2 Stunden an und spricht von 150 Flugzeugen, die alle am Boden zerstört wurden. In der Chronik der Volksschule Antiesenhofen ist davon die Rede, dass zwischen 14.30 und 16.30 Uhr alle 120 Maschinen in Brand geschossen wurden. Die Chronik des Bahnhofs Antiesenhofen wiederum gibt die Dauer von 14.30 bis 16.45 Uhr an und teilt die Zerstörung von 146 Jagdmaschinen mit.

Laut amerikanischen Aufzeichnungen waren es sechs Einheiten, die mit ungefähr hundert Jagdflugzeugen zwischen 14.45 bis 16.45 Uhr den kleinen Flugplatz angegriffen hatten. 162 Flugzeuge sollen dabei am Boden zerstört und 65 beschädigt worden sein. Diese Zahlen sind eindeutig zu hoch. Jeder Flugzeugführer beanspruchte die Zerstörung oder Beschädigung des Flugzeuges, auf das er schoss, für sich. Da aber mehrere Squadrons hintereinander angegriffen hatten, wurden daher auch nicht wenige Flugzeuge mehrmals beschossen und deren Zerstörung auch mehrmals gezählt. Diese Doppelmeldungen berücksichtigte man nicht bei der Erstellung der Statistiken und summierte die von den einzelnen Squadrons gemeldeten Zahlen, was die hohe Trefferquote erklärt. Dazu kommt noch, dass einige Einheiten die Flugplätze Kirchham, Pocking und Mühlendorf angegriffen hatten und dann ihre „Claims“ (Ansprüche) in den Reports nicht gesondert ausgeworfen hatten. Die in den lokalen Quellen aufscheinende Zahl von ungefähr 120–150 zerstörten Flugzeugen ist daher zu hoch gegriffen. Tatsächlich dürften es an die hundert Flugzeuge gewesen sein, die zerstört wurden. Die genaue Zahl lässt sich auf Grund der fehlenden Unterlagen nicht mehr feststellen.



Lt. Col. Roy B. Caviness, „Glowbrigh“ der Kommandeur der 361st FG; mit seiner „GOONA II“ führte er den Angriff auf Münsteuer an.



1st Lt. George R. Vanden Heuvel der Verfasser des Combat-Reports der 376th Fighter Squadron.



Die „Mustang“ E-9Z-„Mary Mine“ mit der Lt. Vanden Heuvel seinen Angriff auf Münsteuer flog wurde originalgetreu restauriert und ist wahrscheinlich das einzige noch flugfähige Flugzeug das an den Geschehnissen vom 16. April 1945 beteiligt war.

Das Flugfeld Münsteuer nach dem Angriff am 16. April 1945. Im Vordergrund die Straße von Münsteuer nach Fraham, rechts unten das letzte Haus von Münsteuer; am linken Bildrand sieht man durch den Rauch das Laabmayr-Gut und darunter das Laabmayr-Häusel.



Die deutsche Fliegerabwehr war, wie die US-Reports angeben, „leicht, spärlich, aber genau“, die fünf erzielten Abschüsse beweisen das. Aber nicht nur die Flugplatzflak wehrte sich gegen die Angreifer. Die Soldaten der in Antiesenhofen liegenden SA-Einheit „Feldherrnhalle“ schossen von mehreren Standpunkten (Pfarrhof, Pumberger-Haus, Pfarrerrwiese) mit Handfeuerwaffen auf die im Tiefflug über den Ort fliegenden „Mustangs“. Dabei ist es zu einem Zwischenfall gekommen, der gut ausging. Ein Pilot wollte die lästigen Schützen ausschalten und flog einen Angriff gegen die unter einem Überdach beim Pumberger-Haus postierten SA-Männer. Seine MG-Garben trafen jedoch nicht, doch schlugen einige Kugeln im ersten Stock des danebenliegenden Wally-Hauses ein und blieben dort in einer Matratze stecken. Als die Matratze zu qualmen begann, wurden die Kugeln bemerkt und entfernt. Der Brand des Hauses konnte so vermieden werden.

Große Gefahr bestand während der Angriffe auch für den Ort Antiesenhofen. Im Bahnhof stand Zug Nr. 8336, der aus 14 mit Flugbenzin beladenen Kesselwaggons bestand. Wegen der überraschend auftauchenden „Mustangs“ konnte der Wagenzug nicht mehr auf die freie Strecke abgezogen werden. Die Folgen eines Angriffs wären furchtbar gewesen. Trotzdem die über den Aichberg anfliegenden Jagdflugzeuge das lohnende Ziel gesehen haben mussten, ließen sie es unbehelligt. Vielleicht war der strikte Auftrag an die Piloten, keinen Straßen- und Eisenbahnverkehr anzugreifen der Grund dafür. Sicherer lässt sich heute nicht mehr sagen. Außer dem abgeschossenen Piloten war leider noch ein weiteres Menschenleben zu beklagen: Eine beim „Harrer“ in Münsteuer untergebrachte Flüchtlingsfrau aus Schlesien, die gerade in Reichersberg war, erlitt während des Angriffs einen Herzinfarkt und verstarb. Sie wurde am Ortsfriedhof von Münsteuer bestattet.

Nach dem Angriff

So schnell das Unheil über Münsteuer hereinbrach, nach zwei langen Stunden war alles wieder zu Ende. Zurück blieben nur zerstörte, brennende Flugzeuge. Turmhohe Rauchsäulen verdunkelten die Sonne. Von überall strömten die Leute herbei, denn alle waren der Meinung, ganz Münsteuer würde brennen. Aber außer der abgebrannten Scheune beim Laabmayr-Häusel, gab es nur Einschläge und Schäden an den umliegenden Gebäuden und am Kirchturm von Münsteuer zu sehen. Die beiden Hirtenhunde des Flugplatz-Schäfers und einige Tiere der Schafherde wurden von den Tieffliegern getötet. Die in den umliegenden Scheunen versteckten Schulflugzeuge blieben unbeschädigt und so mancher Bauer hatte sie dann aus Furcht vor den Amerikanern in den nahen Wäldern versteckt. Was dann mit diesen Flugzeugen geschehen ist, ließ sich nicht mehr herausfinden. Unbeschädigt blieben auch einige „Mühlen“ (FW



Weite Felder, im Vordergrund der Ort Münsteuer und dahinter Reichersberg. Heute erinnert nichts mehr an den ehemaligen Flugplatz und die furchtbaren Ereignisse vom April 1945.

190) des EJG 1, die dann die Flieger selbst zerstörten. Dazu wurden die Benzinleitungen angefeilt, die Tankpumpen eingeschaltet, dass der Treibstoff herausgespritzte. Mit einer Leuchtpistole schoss man dann die Maschinen in Brand. Nach der totalen Zerstörung erstarrte das flüssige Aluminium am Boden zu einem Klumpen. Das rasche Auftauchen der feindlichen Flugzeuge gerade in dem Moment, als das dringend benötigte Flugbenzin gekommen war und die fast restlose Vernichtung aller gut getarnten Flugzeuge, nährte rasch die Gerüchteküche. So war auch von Verrat die Rede. Aber für diese Thesen gibt es keine Beweise. Alles spricht dafür, dass die Amerikaner an diesem Tag nur das Schlachtenglück auf ihrer Seite hatten.

Am 3. Mai 1945 wurde der Flugplatz den Amerikanern übergeben, die ihn auflösten. Sie verteilten das Flugplatzareal wahllos unter die angrenzenden Landwirte. Die Bauten blieben stehen, nur das überall umherliegende Kriegsmaterial sammel-

ten und entsorgten die Amerikaner. Ehemalige NSDAP-Mitglieder mussten diese gefährliche Arbeit durchführen. Mit Hilfe von Häftlingen aus Suben wurden dann von den neuen Grundbesitzern die Baracken, die Hangars und der Tankkessel entfernt. Teile der Baracken verwendete man zur Errichtung eines Hauses in Antiesenhofen, welches noch heute bewohnt wird. Die Zivilbevölkerung zerlegte die zerschossenen und zerstörten Flugzeuge und verwertete alles was noch brauchbar war. In der zweiten Septemberhälfte des Jahres 1945 wurde dann der Aluminiumschrott in mehr als 40 Waggons verladen und in die Aluminiumfabrik Ranshofen zum Einschmelzen gebracht.

Blickt man heute über den ehemaligen Flugplatz, so erinnert nichts mehr an die kriegerische Vergangenheit. Felder und kleine Wäldchen prägen das weite Areal. Manchmal findet man noch Patronenhülsen oder sonstige kleinere Kriegsrelikte.

Fast 60 Jahre nach seiner Auflösung ist der einstige Feldflugplatz Münsteuer nahezu in Vergessenheit geraten. Nur mehr wenige Zeitzeugen halten die Erinnerung an diesen wichtigen Abschnitt unserer Geschichte noch aufrecht.

Anmerkungen:

- 1 Die Field-Order wurde vom Stab der 8. Luftflotte für jeden Einsatz erstellt und den Einheiten telegrafisch übermittelt. Sie enthielt die Ziele, die genauen Flugzeiten, die Flugrouten, die Anweisungen für die Jäger, Befehle und die gesamte strategische Planung einer Mission.
- 2 Die Gliederung der US-Jagdwaaffe war ähnlich wie die der deutschen Luftwaaffe. Die kleinste Einheit hieß Element (Rotte) und bestand aus zwei Flugzeugen; zwei Elements bildeten einen Flight (Schwarm), die Squadron (Staffel) bestand aus vier Flights, die Group (Gruppe) setzte sich aus drei Squadrons zusammen. Aus Headquarter (Stab) und fünf Groups wurde der Wing (Geschwader) gebildet. Ein Fighter-Wing hatte in der Regel 258 Flugzeuge. Gegen Ende des Kriegs waren die Bestandszahlen böber, da die Flights meistens aus sechs Flugzeugen gebildet wurden.
- 3 Brig. General Woodberry, der Kommandeur des 66 Fighter Wing beschwört seine Piloten in einem Warn-Telegramm: „Um Gottes Willen haltet euch an dieses Gebiet unsere Boys nähern sich schnell von Außen – ebenso Joe's (Josef Stalin Anm. d. A.) Boys“.
- 4 Die „Mustangs“ waren auf verschiedenen Flugplätzen Mittelenglands nordöstlich von London gestartet. Trotz Zusatztanks waren sie beim Erreichen des Zielgebiets fast an der Grenze ihrer Reichweite angelangt. Um sicher zum Heimatflugplatz zurückzukehren, konnten sie nur wenige Angriffe auf einen Flugplatz fliegen.
- 5 Die Information stammt vom Baumschulbesitzer Karl Großbötzl aus Hart, der als Neunjähriger Augenzeuge des Angriffs wurde. Die anfängliche Skepsis über die Landung einer 4-mot. Maschine auf dem Flugplatz Münsteur stellte sich als falsch heraus, denn Cpt. Hartley von der 351 FS beanspruchte für den Angriff auf Münsteur die Zerstörung von zwei nicht identifizierten 4-mot. Flugzeugen. Diese Zerstörung wurde ihm nach Auswertung der Schusskamera-Bilder vom CONFIRMATION OF VICTORY CREDITS BOARD als Zerstörung von zwei FW 200 bestätigt.
- 6 Nullzeit für die amerikanischen Einheiten war 13.00 D.B.S.T. (Double British Summer Time). Dies entspricht mit zwei Stunden Verschiebung der Osteuropäischen Zeit. Da zur selben Zeit in Deutschland ebenfalls die Sommerzeit, aber mit nur einer Stunde Verschiebung eingeführt war, gab es dabei zwischen Deutschland und England keine Zeitdifferenz.

Literatur:

- Tuider, Othmar: Die Luftwaaffe in Österreich 1938-1945 Militärgeschichtliche Schriftenreihe, Heft 54, Bundesverlag Wien, 1985
- Schauber, Gregor: Das Stift Reichersberg im 20. Jahrhundert – 900 Jahre Chorherrenstift Reichersberg, Linz, 1983
- Bitter, Herbert: 900 Jahre Antiesenbofen – Ein Heimatbuch, 1997
- Lebr, Rudolf: Landeschronik Oberösterreich, Wien, 1987
- Murray, Williamson: Der Luftkrieg von 1914-1945, Berlin, 2000
- Manfred Griebel u. Dressel, Joachim: Die deutschen Kampfflugzeuge im Einsatz 1935-1945, Erlangen, 1999
- Donald, David: Deutsche Luftwaaffe, Wien, 2001
- Lang, Jochen v.: Krieg der Bomber, Augsburg 1999
- Ries, Karl: Deutsche Flugzeugführerschulen und ihre Maschinen 1919-1945, Stuttgart 2000
- Nowarra, Heinz J.: Deutsche Jagdflugzeuge 1915-1945, Utting 2000
- Stieglbauer, Stefan: Das Flugfeld Münsteur/Reichersberg 1938–1945, Fachbereichsarbeit in Geschichte & politischer Bildung, BORG Ried i. I, 2003
- Freeman, Roger: Mustang Combat Profiles – Ground Attack, Ian Allen Magazines Großbritannien, 1989

Chroniken und Archive:

- Gemeindechronik Reichersberg, Teil 1 (Kriegschronik)
- Pfarrchronik Antiesenbofen
- Schulchronik Antiesenbofen
- Bahnbofschronik Antiesenbofen, Teil 1
- Air Historical Research Agency Maxwell AFB, Alabama, U.S.A - Microfilm Reel B5029
- Archiv Josef Eimannsberger, München
- Archiv Eric Moombeek, Linkebeek, Belgien (membres.lycos.fr/moombeek)
- Private Unterlagen des Verfassers

Zeitzeugen:

- Josefine Fischer, Peterbäuerin in Münsteur;
- Alois Bachmayr; Hofmann in Münsteur, ehem. Flugwart am Flugplatz Münsteur;
- Josef Pumberger, Altbürgermeister von Antiesenbofen;
- Karl Großbötzl, Baumschulbesitzer in Hart im Innkreis;
- Ing. Erich Gallin, St. Marien bei Linz, ehem. Oberleutnant beim EJG1

Quellen aus dem Internet:

- <http://www.luftarchiv.de>
- <http://www.luftwaaffe.cz>
- <http://www.feldgrau.com>
- <http://www.littlefriends.co.uk>
- <http://www.mustangmustangs.com>
- <http://www.wv2.dk>
- <http://www.egroup.org>
- <http://www.361.fg.com>
- <http://www.au.af.mil/au/afra/>
- <http://membres.lycos.fr/moombeek>
- <http://www.airforcehistory.bg.af.mil>
- <http://www.archives.gov>
- <http://www.usaaf.com>
- <http://paul.rutgers.edu/~mcgew/wvii/usaf/btml/apr.45btml>

Bildquellen:

- Privatarchiv Josef Fischer, Münsteur;
- Luftbilddatenbank Ing. Carls, 97230 Estenfeld, Deutschland
- <http://www.luftarchiv.de>
- <http://www.feldgrau.com>
- <http://www.361stfg.com>
- <http://www.littlefriends.co.uk>
- <http://www.mustangmustangs.com>
- Archiv des Verfassers