



HERBERT WINTERSOHL

Die US-Air Force im Fliegerhorst Penzing (1945–1958)

Eine Gesamtdarstellung der Geschichte der Kasernenanlage und des militärischen Standortes „Fliegerhorst Penzing“ steht noch aus. Der Grund ist ebenso banal wie bedauerlich: Es fehlt schlicht an Quellen. Das gilt besonders für die Zeit von 1945 bis 1957, als sich die Kaserne unter amerikanischer Besatzung befand. Im Heimatbuch für den Landkreis Landsberg wird diese Zeitspanne in einem Satz zusammengefasst: *„Während der Besatzungszeit bauten amerikanische Truppen den Fliegerhorst ab 1945 wieder jahrelang auf und übergaben ihn 1957 in einem erfreulichen Zustand der neuen deutschen Bundeswehr.“*¹

Dabei spielte der Fliegerhorst Penzing in seiner 12-jährigen Besatzungsgeschichte in mehrfacher Hinsicht eine herausragende Rolle.

- Einer der größten Plätze zur Verschrottung und Verwertung von amerikanischen Flugzeugen.
- Als Munitionsdepot einer der „größten europäischen Umschlagplätze“ (1948) für deutsche und amerikanische Munition nach dem zweiten Weltkrieg.
- Mit dem hier errichteten Hauptquartier der amerikanischen Streitkräfte in Europa (heute in Ramstein) und dem Abhörposten „12. RSM“ (bei dem Johnny Cash diente) einer der Hot Spots im beginnenden Kalten Krieg.
- Mit der Flugzeugführerschule A („FFS A“) zur Rekrutierung und Grundausbildung der ersten Piloten der Bundeswehr die ‚Wiege der neuen deutschen Luftwaffe‘.

Als die letzten Amerikaner 1958 die Kaserne verließen, haben sie alle Unterlagen mitgenommen oder vernichtet.² Was wir heute wissen sind nur Bruchstücke, die ein lückenhaftes Bild dieser Zeit wiedergeben.

Mein besonderer Dank gilt den Zeitzeugen für das entgegengebrachte Vertrauen, ihre Geschichten, Unterlagen, Kontakte und Verbindungen, ohne die diese Geschichte von 1945 bis 1957 nur ein kurzes Kapitel geblieben wäre. Für die Unterstützung danke ich auch dieses Mal wieder Herrn Franz Schneider, einem besonderen Kenner der Geschichte von Penzing, geduldiger Zuhörer und Berater, der sich in

besonderer Weise um die Veröffentlichung der Penzinger Geschichte verdient gemacht hat. Viele der hier gezeigten Bilder wurden von ihm für den Druck bearbeitet.

In den letzten Tagen des Krieges verteidigte die 19. Deutsche Armee den Raum um Landsberg. Ihr Kriegstagebuch³ gibt keinen Aufschluss über die Räumung des Fliegerhorstes und die anschließende Sprengung der Start- und Landebahn und wichtiger Gebäude oder Einrichtungen.

*„Letztmals wankten die Häuser, als das bis dahin immer wieder ausgeflickte Startfeld des Fliegerhorstes kurz vor dem Einmarsch der Alliierten mit schweren Ladungen gesprengt wurde.“*⁴

Die im Fliegerhorst befindlichen Soldatenfamilien und die Familien der zivilen Mitarbeiter der Verwaltung konnten ihre Wohnungen verlassen, wenn sie irgendwo Quartier fanden.

Alle anderen verließen erst beim Eintreffen der Amerikaner den Fliegerhorst und versuchten notdürftig irgendwo unterzukommen. Sie mussten alles zurücklassen und als sie wieder zurückkehren durften, waren die Wohnungen leer.⁵ Seine strategische Bedeutung hatte der Fliegerhorst zu dieser Zeit schon verloren. Auch der Amerikaner Ed Shames⁶ erwähnt in seinen Erinnerungen zwar den Einmarsch in Kaufering und die Überquerung des Lechs, den Fliegerhorst aber mit keinem Wort. Am 26. April 1945 erhielten Teile der 10. US-Armee den Auftrag, von Mindelheim über Buchloe (Einnahme am 27. April 1945) in Landsberg über den Lech zu gehen. Dort waren allerdings die Lechbrücken gesprengt, so dass es zu einer Verzögerung kam. Nördlich der 10. US-Armee hatte die 12. US-Armee von Dillingen kommend am 27.04.1945 die Wertach überschritten und über Schwabmünchen den Weg auf Kaufering genommen. Dort fanden sie die noch nicht gesprengte Eisenbahnbrücke über den Lech vor. Nach der Überquerung des Lechs erhielten sie am 28. April 1945 den Auftrag⁷ über Epfenhausen – Oberbergen bis Ramsach vorzugehen. Östlich von Kaufering schwenkte ein Teil der Panzer Richtung Süden und erreichte die Nebenwache an der westlichen Seite des Fliegerhorstes. Der andere Teil marschierte über Untermühlhausen und

Oberbergen. So kam es, dass die Amerikaner 1945 Penzing aus zwei Richtungen erreichten.

Dieser Umstand könnte der Grund dafür sein, dass die Angaben über die Einnahme von Penzing und dem Fliegerhorst durch die Amerikaner so widersprüchlich sind. *„In Richtung Landsberg hatte man schon Vorbereitungen getroffen für eine Panzersperre, aber die Amerikaner kamen von Kaufe- ring her.“⁸ „Die Amerikaner kamen von Untermühlhausen her über den Berg runter. Ich sah die ersten „Neger“, die kamen ins Haus und dann hieß es „alle raus“.⁹*

Die „kampflose Übergabe“ kostete zwei Menschenleben

Der amerikanische Major Summers besetzte am Samstag, 28. April 1945 mit seinen Soldaten von der „12th Armored Division“ (ein Panzer-Regiment) den Fliegerhorst.¹⁰ Die bisher angenommene „kampflose Übergabe des geräumten Fliegerhorstes“¹¹ ist nicht zu halten. Im Buch der Gefallenen des Kampfgeschwaders 51¹² (von 1937 bis 1945 auf dem Fliegerhorst) ist am 28.04.1945 der Tod von „Unteroffizier Hans Haller, 3. FBK“ (FBK = Flugbetriebskompanie) vermerkt und Herr Walch aus Penzing erinnert sich: *„Auf dem Flugplatz wurde ein Ami erschossen. Daraufhin wurde im Dorf in vielen Häusern nach Waffen gesucht.“¹³*

Jedenfalls hielten sich die Amerikaner bei der Einnahme des Fliegerhorstes nicht lange auf, sondern erreichten noch am selben Tag den Ammersee bei Inning.

Da der Platz für den amerikanischen Vormarsch Richtung Alpen noch von Bedeutung war, wurde er sofort von der „C-Company des 843rd Engineer Aviation Battalion“ (Luftwaffenpionierbataillon) unter Leitung von Cpt. (Hauptmann) Salmon und Lieutenant (Leutnant) Smith¹⁴ so weit wieder hergerichtet, dass er angefliegen werden konnte. Das war noch in hohem Maße provisorisch, genügte aber den Ansprüchen der immer noch vorrückenden amerikanischen Truppen. Am 7. Mai 1945 konnte in Penzing der Flugbetrieb durch die Amerikaner wieder aufgenommen werden und der Platz erhielt im amerikanischen „Letter-Code-System“ die Bezeichnung „Airfield R 78“ und wurde eingestuft als „Nachschub- und Evakuierungsplatz“.¹⁵ Dieser unter Kriegsbedingungen durchgeführten Inbetriebnahme der Start und Landebahn, die nach militärischen Maßstäben einer „Startbahn-Schnell-Instandsetzung“ gleichzusetzen ist, folgte nach Kriegsende am 17. Mai 1945 das „843rd Engineer Aviation Battalion“ (Luftwaffenpionierbataillon)¹⁶ um Start- und Landebahn für den Friedensflugbetrieb herzurichten. Neben dem Verfüllen der Bombentrichter mussten nun auch die versteckten oder nicht gezündeten Sprengladung der Deutschen gefunden und ausgebaut, die Blindgänger auf dem Flugplatz ausgegraben und entschärft werden.

Dafür setzten die Amerikaner deutsche Kriegsgefangene ein.



Hauptwache der „amerikanischen Kaserne“ Fliegerhorst Penzing, um 1949. Foto Archiv Fliegerhorst Penzing

Herr Dworschak berichtet:

„Ende Mai, Anfang Juni wurden Fachkräfte gesucht. Bedingt durch meine berufliche Ausbildung wurde ich ausgesucht und kam am 9. Juni 1945 in das „Obere Lager“ nach Penzing. Der Flugplatz sollte wieder instandgesetzt werden. Beim damaligen „Höschlhof“ waren große Betonmischmaschinen, die Tag und Nacht liefen. Es galt die Bombenschäden der Start- und Landebahn auszubessern. Ich war glücklicherweise im Innendienst eingeteilt.“¹⁷

Die Amerikaner ließen keinen Zweifel daran, dass ein dauer-



Deutsche Kriegsgefangene wurden zum Arbeitseinsatz auf dem Fliegerhorst eingesetzt. Untergebracht waren sie im ehemaligen Arbeiterlager (Oberes Lager) in der Nähe des Flugplatzes. Foto Archiv Franz Schneider

hafter Flugbetrieb so schnell wie möglich wieder aufgenommen werden sollte. Für die notwendige Herrichtung der zerstörten Gebäude kam im Januar 1946 das „862nd Engineer Aviation Battalion“ (Bau-Bataillon), damit die Soldaten aus ihren Zelten, die sich zum Teil vor der Kaserne und zum Teil in der Kaserne befanden, in die wiederhergestellten Gebäude einziehen konnten.

Häuser, Höfe und Kirchturm müssen weichen

Doch es wurde nicht nur aufgebaut. Für den geplanten Flugbetrieb prüften die Amerikaner das Umfeld des Fliegerhorstes auch auf Anflughindernisse. Ganz überraschend traf es

die Penzinger nicht, denn schon beim Ausbau des Platzes für die geplante Nutzung durch den „Düsenjäger Me 262“ war geplant, einige Häuser im An- und Abflugbereich („*Einflug-schneise*“) zu entfernen.

*„1945 kamen die Amerikaner zu uns und verlangten den Abriss des Anwesens. Mein Vater und meine Mutter haben das Gehöft Stein für Stein abgetragen und am jetzigen Platz in der Kohlstattstraße wiederaufgebaut. Und das in einer Zeit, in der es nichts zu kaufen gab, keinen Nagel, Kalk, und was man halt zum Bauen braucht, nur Zement bekamen wir vom Flugplatz“.*¹⁸



Das Gehöft Sieber (links) und Friesenegger (rechts) mussten abgebrochen werden. Foto Archiv Franz Schneider

Das Nachbaranwesen der Familie Friesenegger, genannt „*Buglwanger*“ und das Armenhaus der Gemeinde mussten ebenfalls weichen. Glück im Unglück hatte dagegen die Familie Thoma. Sie musste von ihrem Haus nur ein Stockwerk abtragen.¹⁹

Das gleiche Schicksal – aber aus einem anderen Grund – traf den Kreuthof. Hatte die unmittelbare Nähe des Hofes zum Flugplatz bei den Deutschen keine Rolle gespielt, hatten die Amerikaner als Besatzer ein anderes Sicherheitsverständnis. Am 16. Juni 1945 erschien ein Kommando der amerikanischen Flugplatzverwaltung und teilte dem Kreuthof-Bauern mit, dass „*aus flugtechnischen Gründen*“ in zwei Stunden der Hof gesprengt werde. Wie angekündigt folgte ein Pionierkommando und sprengte die Gebäude. „*Um 12 Uhr flog das Wohnhaus mit 11 Zimmern in die Luft, die zum Teil noch möbliert waren*“. Dabei wurde ca. 80 % des Hausrates zerstört. Am folgenden Tag wurden die Trümmer angezündet und der Rest mit Planierdraht eingeebnet. „*Alle Erntewagen, Jauchefässer, Dreschmaschine, Mähmaschinen, Motoren und über 400 Heureiter, eben alles was ein landwirtschaftlicher Betrieb (ebenfalls Heu- und Strohvorräte) braucht, um zu wirtschaften, verbrannte*.“ Für einige Monate bezog der Kreuthof-Bauer mit seinen Tieren den leerstehenden Höschl-Hof in der Kaserne. Zu dieser Zeit wurden von den Amerikanern Pläne zu einem Wiederaufbau des Kreuthofes an anderer Stelle ausgearbeitet und ein Kontingent von 400 Zentnern Zement zur Verfügung gestellt. Zum

Bau eines neuen Kreuthofes kam es allerdings nicht. Am 28. September 1955 kaufte der Bund endgültig die Hofstelle des ehemaligen Kreuthofes.²⁰

Es sollte aber noch schlimmer kommen. Die Amerikaner verlangten den Abriss des Kirchturms, da er ein „*Anflughindernis*“ darstellte. Man versuchte zu verhandeln und erreichte, dass ein Teil der Kirchturmmauer (ca. ein Stockwerk) abgetragen wurde und darauf setzte man ein sehr flaches Sat-



Der Kirchturm vor seiner „Kürzung“ 1945, Bild unten nach seiner „Verstümmelung“. Foto Sammlung Schneider



1973 waren die Umbauarbeiten am Turm beendet (Bild rechts) und ein Hubschrauber der Bundeswehr flog Kreuz und Wetterfahne auf den Turm. Der Turm bekam wieder ein Satteldach, allerdings nur noch 25 Meter hoch (früher 33 Meter).

Die Glocken wurden um ein Stockwerk abgesenkt.

Foto Sammlung Schneider

teldach mit der entsprechenden Höhe. 1973 konnte zwar das alte Dach wieder aufgesetzt werden, aber aufgemauert wurde der Kirchturm nicht mehr.

1945 schrieb der Landrat des Kreises Landsberg, Dr. Linn, an den Baumeister Fritz Lutz, Landsberg: *„Der Bürgermeister Frank in Penzing hat vom Kommandanten der amerikanischen Wehrmacht [sic!] des Flugplatzes Landsberg den Auftrag erhalten, die Türme der Pfarrkirche und der Anna-Kapelle sofort abtragen zu lassen. Sie erhalten hiermit den Auftrag die Arbeiten umgehend durchzuführen. Der Kostenaufwand wird voraussichtlich vom Land Bayern getragen.“* Die Bauarbeiten dauerten vom 20. Juli bis zum 27. September 1945.²¹

„Die Maschinen in Penzing standen Kopf“

Der Verlauf des Krieges brachte es mit sich, dass sich große Mengen von Kriegsmaterial der beteiligten Nationen im süddeutschen Raum sammelte. Bayern war das strategische Rückzugsgebiet und wurde deshalb Sammelbecken der deutschen Heeresvorräte an Kriegsmaterial. Dazu kamen der Nachschub der Alliierten, der den kämpfenden Truppen bis an die Alpen folgte, dessen Rückführung aber nur selten Sinn machte. Das traf im Besonderen auf die amerikanischen Flugzeuge zu, die zum einen nur für den Krieg gebaut wurden, die bis an die Belastungsgrenzen geflogen und beschädigt wurden und für die es im Amerika keine Verwendung gab, selbst wenn die Verschiffung nach Übersee nichts gekostet hätte. Schon vor Kriegsende machten sich die Amerikaner Gedanken über den Umgang mit diesem Material. Um die Flugzeuge besser bewachen zu können, sollten sie, nach Typen sortiert, auf verschiedenen Plätzen gesammelt werden. Zur „Demilitarisierung“ und zum Schutz vor dem deutschen „Wehrwolf“ sollten alle Maschinen unverzüglich unbrauchbar gemacht werden und danach eine Verwertung durch Verschrottung erfolgen. Dafür wurden mehrere Flugplätze oder die in unmittelbarer Nähe liegenden „Feldflugplätze oder Notlandeplätze“ ausgesucht. In Holzkirchen und Penzing waren die Bedingungen optimal. Der Feldflugplatz lag in unmittelbarer Nähe einer Ortschaft (Stromversorgung und Unterbringung von Arbeitern) und auch größere Flugzeuge konnten problemlos landen. Der erste Verband, der zur Verschrottung nach Penzing verlegte, war das seit dem 15. Mai 1945 in Gablingen bei Augsburg stationierte und mit Martin B-26 „Marauder“ ausgestattete Hauptquartier der 323. Bombergruppe (*Headquarters 323rd Bombardment Group*).²²

Ab dem 16. Juli 1945 flog der Verband nach Penzing, sie gaben ihre Maschinen ab und erhielten die Marschpapiere für ihre Rückkehr nach Amerika. Über Bremerhaven ging es auf dem Seeweg zurück in die Heimat. Um diesen großen organisatorischen Aufwand zu vermeiden, aber auch, um den

Piloten den Flug zum „Flugzeugfriedhof“ zu ersparen, wurden sogenannte „Abrüstungsgeschwader“ aufgestellt, z.B. das „56th Air Disarmament Squadron“.²³ Die Angehörigen dieser Staffeln sammelten sich auf den verschiedenen Flugplätzen der Amerikaner in Europa und flogen im Anschluss die Maschinen zu den jeweiligen Verschrottungsplätzen. Oft, ohne zu wissen, was dort mit den Flugzeugen geschah. Der erste Einsatz dieses Geschwaders für einen Flug nach Penzing ist für September 1945 bekannt. Je nach Entfernung wurde pro Tag nur ein Flug durchgeführt. Die Piloten warteten in Penzing und wurden anschließend mit einer C-47 wieder zurückgeflogen.

Auf den verschiedenen Plätzen wurde nach Möglichkeit nur ein Flugzeugtyp gesammelt. Penzing gehörte zu den sogenannten „2-Mot-Plätzen“ (Flugzeuge mit zwei Motoren) und diente zur Aufnahme der Mittelstreckenbomber Martin B-26 „Marauder“ und Douglas A-20 „Havoc“. Das war nicht nur eine Vereinfachung für die Verwaltung, sondern auch für die später eingestellten Arbeiter und die Zerlegebetriebe, die immer nur einen Motorentyp erhielten.²⁴ Natürlich landete in Penzing auch das eine oder andere „Fremdflugzeug“ und wurde hier ebenso verschrottet wie die am Ende des Krieges noch in den Wäldern abgestellten deutschen Flugzeuge. Das blieb aber die Ausnahme. *„Für einen viermotorigen defekten Bomber, wurde eine Straße zum Schmelzwerk, heute Sportplatzheim, geschaffen und nach dort verbracht.“*²⁵ Die Sammelpunkte auf freien Flächen stellten eine Gefahr (Wehrmaterial mit Munition) und ein beliebtes Objekt für Plünderungen dar. *„Zwei Wachposten standen dort. Die Bauern durften nur mit Ausweis auf ihre Felder, dazu wurde ihnen ein Fingerabdruck abverlangt. Einmal durfte man das Abwrackgelände gar nicht mehr betreten.“*²⁶

Die Verschrottung der Flugzeuge war Teil der Demilitarisierung, die so schnell wie möglich erfolgen sollte. Im ersten Schritt sollten die Flugzeuge unmittelbar nach dem Abstellen dauerhaft unbrauchbar gemacht werden. Das geschah in Penzing zeitweise durch Sprengung oder durch das Absprengen oder Einziehen des Bugfahrwerks. Deswegen standen in Penzing die Flugzeuge „auf dem Kopf“. Im zweiten



Abgestellte Douglas A-20 „Havoc“ steht „Kopf“. Karl Englmaier

Schritt wurden die Motoren ausgebaut und danach sollte der Rest, nach Metallsorten getrennt, verschrottet und verwertet werden. Doch für eine solche Aktion fehlte es nach dem Krieg an Möglichkeiten. Es gab keine Schweißgeräte, Sägen, Sägeblätter und Fahrzeuge zum Ausbau und Abtransport der Flugzeuge.²⁷ Es gab dort zu Beginn nicht einmal Strom oder Werkzeug für die Arbeiter. *„Da waren vielleicht 500 Flugzeuge, die es mit der Axt ... zu demontieren galt.“*²⁸ Das erste Problem, um diese Mengen an Schrott zu den großen Schmelzöfen zu bringen, waren die Entfernungen zum nächsten Bahnanschluss, die auch für Penzing erwähnt sind. Dieses Transportproblem aufgrund von zerstörten Gleisanlagen, fehlenden Lokomotiven und Waggons machte sich besonders bei den großen und sperrigen Aluminiumteilen bemerkbar²⁹. Anscheinend wurde der Zuganschluss in der Kaserne nicht genutzt, denn bis 1946 wurden die Flugzeugmotoren in Einzelfahrten nach Epfenhausen zum Bahnhof gebracht und dort verladen.

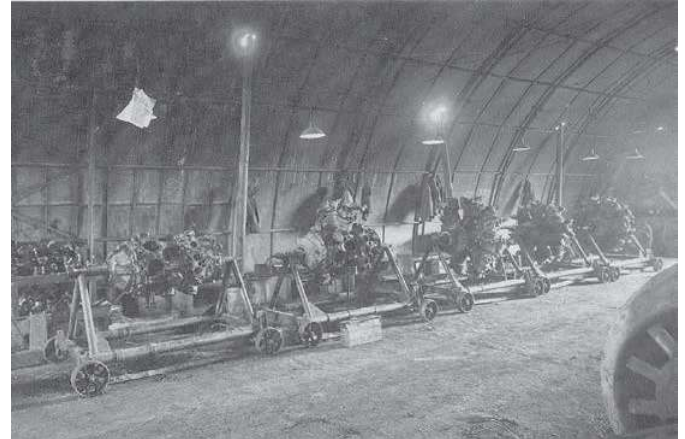
Um den Abtransport zu beschleunigen, bekamen die Transporte des *„Aluminium-Programms“* die Dringlichkeitsstufe 1³⁰ und standen damit auf der gleichen Stufe wie Lebensmittel und Brennstoffe!

Ein Schmelzofen wird eingebaut

Aber auch das löste die Probleme nicht, denn der Aluminiumschrott hatte ein 5-fach höheres Transportvolumen als alle anderen Teile und wurde immer dringender benötigt.³¹ Ende 1946 fiel die Entscheidung, auch in Penzing das Aluminium in einem Ofen vor Ort zu schmelzen und 1947 konnte die Anlage in Betrieb gehen.³² Mit den Überlegungen zur Errichtung von Schmelzöfen war auch klar, dass die bisher praktizierte Zerlegung der Flugzeuge im Freien dann zumindest in Teilen in eine Halle verlegt werden musste. So kam Penzing 1947 zu einer Schnellbauhalle vom Typ der englischen Nissen-Hütten.³³ Engelbert Wurmser und Albert Sieber erinnern sich: *„Die Schicht begann um 3 Uhr mit dem Anheizen des Ofens. Aus dem mit Heizöl betriebenen Schmelzofen wurde mit einer großen Kelle das Metall in Formen gegossen. Das war eine schwere und heiße Arbeit. Im Winter ist das Heizöl schon einmal versulzt. Am 17. Dezember brannte das Schmelzwerk ab, weil brennendes Öl zwischen die Fässer tropfte. Der Löschsand war gefroren. Um 6 Uhr radelte ich zum Frank, die Flugplatzfeuerwehr wurde alarmiert, aber es gab nicht mehr viel zu löschen. Das Schmelzwerk wurde wiederaufgebaut.“*³⁴ Das eingeschmolzene Aluminium brachte das Transportunternehmen Fichtl nach Weißenhorn.³⁵

Flugzeugmotoren

Wurden zu Beginn noch die kompletten ausgebauten Motoren zur Bahnstation gefahren, weil das eine Auflage der



Zur Demontage der Motoren wurde eine Halle errichtet.

Foto Sammlung Franz Schneider

amerikanischen Militärregierung zur Demilitarisierung der Flugzeuge war, begann man nach und nach auch in Penzing immer weiter zu zerlegen. Denn die gewonnenen Rohstoffe (Eisen, Aluminium, Funk- und Navigationsgeräte) wurden immer dringender benötigt und dadurch immer wertvoller. Besonders die Motorenzerlegung machte große Probleme. Alle Versuche, das wertvolle Aluminium in den Motoren durch Abschmelzen des Motorblocks zu gewinnen, scheiterten, weil nur wertloses *„Mischmaterial“* (mit Eisen und anderen Legierungen verunreinigtes Aluminium) herauskam.³⁶ Deswegen wurden alle Flugzeugmotoren bis zum Schluss von Hand zerlegt, um die wertvollen Aluminiumteile zu gewinnen. Bis Mitte 1949 waren die Flugzeuge zerlegt und abgeräumt. Die noch vorhandenen Flugzeugmotoren *„Die wurden von 30 Jugoslawen zerlegt. Gewohnt haben diese Männer in Grünsing.“*³⁷ Der Versuch, die ausgebauten und voll funktionsfähigen Flugzeugmotoren komplett zu verkaufen, scheiterte zuerst an der bestehenden Regel der Amerikaner, dass die Zerlegung Teil der Demilitarisierung ist und daran, dass es nach dem Krieg keinen Absatzmarkt für gebrauchte Flugzeugmotoren gab oder es schlichtweg im Ausland keine Dollars gab, um die Motoren zu bezahlen. Selbst die Motoren der in aller Welt geflogenen JU 52 konnten nicht verkauft werden. So konnten von den insgesamt 25.821 ausgebauten Flugzeugmotoren nur 448 verkauft werden (3 Motoren gelten als *„verloren“*).³⁸

Neben den Motoren stellten die eingebauten Funk- und Navigationsanlagen eine Besonderheit dar. Mit der noch im Winter 1945 praktizierten Sprengung der Flugzeuge zur *„Demilitarisierung“* wurden auch die Cockpits und die darin befindlichen Funk- und Navigationsanlagen nachhaltig zerstört. Rohstoffe, die die wachsende deutsche Wirtschaft dringend benötigte. Deswegen begann man mit dem gesteuerten Ausbau der noch vorhandenen Anlagen.³⁹ Gerhard Heinze, der als Kriegsgefangener in Penzing arbeitete, erinnert sich: *„Eingesetzt wurden wir unter anderem zum Verschrotten der Luftfahrzeuge. Die Maschinen wurden in Reihe aufge-*

stellt und dann das Bugfahrwerk eingezogen oder abgesprengt, ich weiß es nicht. Wenn wir zu den Maschinen kamen, standen alle „Kopf“. Wir haben die technischen Geräte der Funk- und Navigationsanlagen ausgebaut zur Wiederverwertung. Es war uns natürlich verboten, Dinge zu behalten. Aber wir haben es geschafft und daraus Funkempfänger für unser Lager zu bauen.“⁴⁰

Mit der Anschaffung des Schmelzofens (1947) und der eingesparten Zeit für die Transporte wurde die Maßnahme erheblich beschleunigt. Durch die neu errichtete Halle in Penzing konnte auch im Winter 1947/48 eine fast gleichbleibende Arbeitsleistung erreicht werden. Aber mit der Währungsreform veränderte sich die Lage vollständig. Aluminium gelangte nun in größeren Mengen auf den Markt und kurz nach der Währungsreform wurde damit begonnen, die Zerlegeprogramme zurückzufahren, so dass um die Jahreswende 1948/1949 die meisten Plätze in Süddeutschland abgeräumt waren.⁴¹ Am 03.03.1948 standen noch ca. 450 gesprengte Flugzeuge auf den Wiesen. Mit der Übergabe der Verantwortung für die Verschrottung an die Deutschen am 10. September 1948 erhielten die Bauern keine Entschädigung mehr vom „Exempt Air Force Installation Office“ aus Augsburg für die eingeschränkte Nutzung der Wiesen. Die in der Zwischenzeit in Penzing arbeitenden Firmen ‚Oettinger‘ und ‚Wieland-Werke‘ wollten diese Zahlung nicht übernehmen. Im ersten Halbjahr 1949 waren die Flächen weitgehend frei von Flugzeugen, die Wege aber immer noch nicht wiederhergestellt. Der ganzjährige Einsatz von „Kettenraupenschleppern“ hatte deutliche Spuren hinterlassen, die auch zu Beginn der Vegetationsperiode 1950 noch nicht beseitigt waren.⁴²

Wie viele Flugzeuge in Penzing verschrottet wurden, ist nicht mehr feststellbar. Es dürften um die 1.000 gewesen sein. 1947 befanden sich in Penzing 600 zweimotorige B-26 „Marauder“ und Douglas A-20 „Havoc“.⁴³ Die Gemeinde Penzing meldete am 03.03.1948 „noch ca. 450 gesprengte Flugzeuge“ auf dem Platz.⁴⁴ Fraglich bleibt auch, wie lange die Amerikaner die Verschrottung selbst leiteten. Mit der Einrichtung der StEG ging die Verantwortung langsam an die Deutschen über, ohne dass die Amerikaner die Kontrolle aus der Hand gaben. Sicher ist, dass es ohne Unterstützung durch die in der Kaserne befindlichen Soldaten nicht hätte funktionieren können. Das galt sicher für das Tower-Personal, das den Anflug auf diesem „Ausweichflugplatz“ erst möglich machte, die Unterstützung mit Strom, Fahrzeugen, militärischen Wachen und zum Schluss mit der Einrichtung eines Büros der Militärverwaltung im Fliegerhorst, das die deutsch-amerikanischen Zusammenarbeit auf diesem Gebiet koordinierte.

Heute erinnert nichts mehr an diese Kapitel Kriegs- und Nachkriegsgeschichte.

„Das einzige Munitionsdepot für die United States Air Forces in Europa“

Während auf dem ehemaligen Feldflugplatz die Verschrottung der Flugzeuge auf Hochtouren lief wurde in der Kaserne ein ähnliches Projekt betrieben. Im „Landsberg Air Ammunition Depot“ (Landsberger Luftwaffen-Munitionsdepot) wurde im großen Stil amerikanische und deutsche Munition der Luftwaffe (vor allen Dingen Fliegerbomben) gesammelt, überprüft, entschärft und verwertet. Unvorstellbare Mengen Munition hatten sich zum Kriegsende im süddeutschen Raum gesammelt. Neben den Hinterlassenschaften der Deutschen auch große Mengen des Kriegsvorrates, den die Alliierten ihrer kämpfenden Truppe folgen ließen. Diese Munition musste gesammelt, sortiert, erfasst und unschädlich gemacht werden. Während chemische Munition verladen, verschifft und dann ins Meer gekippt wurde, sorgte man in Penzing für eine ordentliche Verwertung. Ob Penzing in den Planungen der Amerikaner schon vor Kriegsende für diese Aufgabe vorgesehen war, darf bezweifelt werden. Hier traten Ereignisse ein, mit denen die Ame-



Lagerung von Fliegerbomben auf dem Gelände der ehemaligen Munitionsfabrik der DAG im Frauenwald. Bild: „New look of Landsberg Ammunition Depot“, o. Jahr, Privatbesitz



Eingang zum „L. A. A. D. Army Education Center“ (Landsberg Luftwaffenmunitionsdepot der Armee – Ausbildungszentrum) im Gebäude 6. Copyright: „New look of Landsberg Ammunition Depot“ um 1948, Privatbesitz. „New look of Landsberg Ammunition Depot“ um 1948, Privatbesitz



rikaner nicht gerechnet hatten. Kurz nach der Übernahme des Fliegerhorstes stießen sie ganz in der Nähe auf die Anlage der DAG im Frauenwald.⁴⁵ Zwei Dinge waren überraschend. Die feindliche Luftaufklärung hatte keine Kenntnis von dieser Anlage⁴⁶ und die Tatsache, dass sich dort eine noch nicht in Betrieb gegangene komplette Anlage zur Herstellung von Munition befand. Große Teile davon wurden demontiert. Damit ergaben sich aufgrund der Größe und technischen Ausstattung dieser Anlage (u.a. Gleisanschluss), weit genug von den nächsten Siedlungen entfernt, ein optimaler Ort, um dort Munition im großen Stil zu lagern und zu verarbeiten. Ab 1945 wurden auf dem inzwischen abgeholzten Gelände („Enttarnung“) große Mengen Munition gelagert und weiterverarbeitet. Es bleibt zweifelhaft, ob die dort befindliche amerikanische Einheit mit dem seit dem 01.08.1945 in Penzing stationierten „34th Air Depot“ (Luftwaffendepot) und der Teileinheit „16th Air Ammunition Squadron“ (Luftwaffen Munitionsstaffel) identisch war. Sicher ist, dass beide Einheiten am 10.06.1947 zusammengelegt wurden und sich nun „Area A“ (Fliegerhorst Penzing) und „Area B“ (Munitionsfabrik im Frauenwald) nannten. Ebenso bleibt unklar, ob die Munitionsarbeiten ausschließlich im Frauenwald stattfanden und in Penzing die Logistik, Verwaltung und Organisation. Mitte 1948 beschreibt der amerikanische Oberst Lieutenant Colonel (Oberstleutnant) R. M. Edmonds das Penzinger Munitionsdepot: *„Unter der administrativen Leitung des kommandierenden Offiziers des 7200. US-Luftwaffen-Depot-Geschwaders sind die primären Aufgaben dieser Station: Die Entgegennahme, die Lagerung, der Umschlag, die Ausgabe, die Entsorgung und der Versand von Wehrmaterial und Versorgungsgütern der chemischen Truppe. Die Lagerung, Ausgabe und Instandhaltung von kleinkalibrigen Waffen und Munition für die Luftwaffen in Europa. Das Landsberg Air Force Ammunition Depot ist das einzige Munitionsdepot für die United States Air Forces in Europe geworden.“*⁴⁷

Zu dieser Zeit hatte der Fliegerhorst in Verbindung mit dem Depot in Erding und der Verschrottung von Flugzeugen eine herausragende Stellung im Bereich der Abrüstung von Kriegsmaterial (Flugzeugen und Munition) erreicht.

Penzing wird wieder Fliegerhorst

Während diese „Abrüstung“ in Penzing auf Hochtouren lief, die Verschrottung von fast 1.000 Flugzeugen ihrem Ende entgegen ging und das Munitionsdepot mit insgesamt 36 LKWs täglich einen Zug mit Munition befüllen konnte, entwickelte sich die politische Lage in eine ganz andere Richtung. Als Präsident Truman 1947 verkündete, die USA würde allen Staaten helfen, sich gegen den Kommunismus zu verteidigen, war die Antwort die sowjetische Blockade von Berlin (1948/49). An dessen Ende standen sich die Machtblöcke

unversöhnlich gegenüber. Amerika war bereit, den Deutschen unter gewissen Umständen eine eigene Verteidigung zu ermöglichen. Auf dem Weg dahin sollte der Fliegerhorst Penzing eine besondere Rolle spielen. 1947 wurde die Luftwaffe der USA eine eigene Teilstreitkraft und aus dem Heer herausgelöst. Damit unterstand der Fliegerhorst Penzing nun der Luftwaffe und wurde mit der Bezeichnung „Landsberg Air Base“ (Kurzform: LAB) von einem Depot wieder zu einem Flugplatz, auch wenn die technischen Voraussetzungen noch nicht geschaffen waren. Zum 31.12.1949 wurde das Munitionsdepot aufgelöst.

Schon am 10. Juni 1949 hatte man das Hauptquartier der 2. Amerikanischen Luftwaffendivision („2nd Air Division“) in Penzing eingerichtet, deren Aufgabe die Organisation, Ausrüstung und Ausbildung aller Einheiten der US-Luftstreitkräfte in Europa war. Mit ihr kam die „7280 Air Base Group“ („Flugplatzgruppe“) und die „7030th Support Group“ („Unterstützungsgruppe“). In diesen Gruppen befanden sich die für den Betrieb des Flugplatzes wichtigen Einheiten, wie z.B. Feuerwehr, Wetterberatung, Kraftstoffversorgung („POL“) und technischer Dienst.

Am 1. Mai 1950 wurde daraus die „7030th Headquarter Support Group“. Diese Gruppe arbeitete nun mit Hochdruck daran, ein Hauptquartier für alle in Europa stationierten amerikanischen Einheiten einzurichten.⁴⁸ Eine der ersten Aufgaben war neben dem Aufbau eines funktionierenden Flugplatzes die Errichtung und der Betrieb von leistungsstarken Funkstationen, die zum einen die Verbindung zu den verschiedenen amerikanischen Einheiten auf der ganzen Welt hielten, aber auch den russischen Funk abhören konnte. Dafür wurde im Areal des „Klosterhofs“ (Gebäude 5, 6 und 23) die „12. Radio Squadron Mobile“ eingerichtet.

Der militärische Teil der NSA in Penzing

Landsberg bot aufgrund seiner geostrategischen Lage und als Flugplatz optimale technische Voraussetzungen.⁴⁹ Mit dem Ende des Krieges hatten die Amerikaner ihre Funk- und Nachrichtenspezialisten („radio operator“) als eine der ersten militärischen Einheiten wieder in die USA geschickt. Nach der Berlin Blockade (1948/1949) befürchteten die USA eine sowjetische Invasion in Westdeutschland und die Maßnahmen zur Reaktivierung dieser Soldaten wurde noch einmal beschleunigt, denn es sollte nicht nur Europa, sondern auch der ganze Osten überwacht werden. Die Ausbildung der Führungskräfte dieser Einheit in russischer Sprache erfolgte in der amerikanischen Kaserne in Oberammergau. Der Geheimdienst der US-Luftwaffe verlegte die „12.RSM“ (Radio Squadron Mobile = Mobile Funk Staffel) von Texas aus über Darmstadt nach Landsberg, wo das Europa-Hauptquartier der 12. RSM errichtet wurde.⁵⁰ Im März 1951 begann mit „72 Güterwagenladungen oder 33 Zweiein-



Die „streng geheime Antennenfarm“ vor dem Fliegerhorst. Kaserne im Hintergrund



Antennenfarm mit 26 sichtbaren Antennenmasten.

Fotos: Hermann Schmidhofer, Untermühlhausen

„halb-Tonnen-Lastwagen mit 14 Eintonnen-Anhänger“ die Einrichtung der Station, die sich in den nächsten Monaten über die Gebäude 5 und 23 ausbreitete. Schon vor der Ankunft der 12. RSM wurde am 23. März 1951 vor der Hauptwache der Kaserne eine „Antennenfarm“ errichtet. „Das Team, bestehend aus 12 Soldaten, verwendete 66 Masten und 75.000 Fuß Draht für das Antennenfarm-Projekt.“

Aufgrund der hohen Sicherheitsanforderungen durch die höchste Geheimhaltungsstufe „Krypto“ war der Zugang zu diesem Bereich für alle anderen Soldaten verboten. Der Versuch, diese Einheit vollkommen vom Kasernenbetrieb abzuschirmen scheiterte an den fehlenden Wachmannschaften und einer Küche, die sich weigerte, für die „RSM“ separates Essen im Gebäude 23 zu servieren.⁵¹

So kamen im April 1951 die ersten „radio operator“ aus Texas nach Penzing. Überdurchschnittlich intelligente Funker mit einer herausragenden Gabe leisteten hier in Landsberg Dienst. Als absolute Spezialisten überwachten sie Tag und Nacht alle Funkfrequenzen, die sie erreichen konnten. Das „Dreischicht-System“ garantierte ihnen viel planbare Freizeit und wenig Teilnahme an allgemeiner militärischer Ausbildung. Hier wurde der Funkverkehr des ersten „Düsenfluges“ der Sowjetunion und der erste Funkpruch zum Tod von Stalin abgefangen und ausgewertet.

Sergeant Major Bill Carlton berichtet 1953: „Es war die erste Einheit, die größer als ein Geschwader war, die erste,

die alle Aktivitäten in einem Übersee-Theater befehligte, die erste Übersee-Einheit mit zivilem Personal, die erste, die Generalinspektionen von untergeordneten Einheiten durchführte und die erste, die eine Hochzeit von USAFSS-Personal in Übersee veranstaltete!“⁵² Ende September 1951 bestand diese Einheit aus 421 Soldaten und 25 Zivilisten. Diese Zivilisten stellten eine große Besonderheit dar. Sie waren den in der Kaserne befindlichen „Labor Service Einheiten“ (Labor Service Units = LSU)⁵³ zugeordnet, einem aus zivilem Personal bestehenden Wach- und Ordnungsdienst, in dem ab 1949/50 auch deutsche Zivilisten Dienst verrichteten. Diese Einheit war nicht nur bewaffnet, sondern die für den Dienst in der 12. RSM vorgesehenen Männer verfügten über „technische und geheimdienstliche Vorkenntnisse und bestanden zum Teil aus hochrangigen und hochqualifizierten alten Wehrmachtssoldaten“.⁵⁴ Viele aus diesen Einheiten wurden anschließend Soldaten der Bundeswehr. Da sie bewaffnet waren, aber noch keine deutschen Uniformen trugen, wurden sie auch als die „ersten geheimen Soldaten der Bundeswehr“ bezeichnet. Näheres über die Arbeit der „deutschen Funker“ in amerikanischen Diensten ist leider nicht bekannt.

Als im August 1953 die RSM-Gruppe in Wiesbaden geschlossen wurde, kamen weitere 42 Soldaten nach Penzing und bildeten nun die „6900 Security Wing“ (= Sicherheits Geschwader).

Der berühmteste Soldat dieser Abteilung war Johnny Cash, der von Oktober 1951 bis Juni 1954 hier Dienst tat.

Die politischen Ereignisse, gute wie schlechte, hatten immer auch Einfluss auf das Geschehen in Penzing. Als Österreich 1955 in die Unabhängigkeit entlassen wurde (Aufhebung des Besatzungsstatuts) schloss auch die Abhörstation in Linz. Das Netz aus Abhörstationen musste neu organisiert werden und da man auf dem Fliegerhorst in Penzing Platz brauchte, wurde die 12. RSM ab dem 08.05.1955 aus Penzing abgezogen und verlegte nach Bingen am Rhein. Die letzten Soldaten der 12. RSM verließen Ende 1956 den Fliegerhorst.

Ausbau des Platzes 1955 – 57

In der Zwischenzeit hatte sich auch der Flugplatz weiterentwickelt, denn die politische Lage spitzte sich immer mehr zu. Die kommunistische Machtübernahme in der Tschechoslowakei (1948), die Berliner Blockade 1948/49, der aufziehende Korea-Krieg, verunsicherten die Bevölkerung sehr. Der Penzinger Hauptlehrer und Schulleiter Josef Walter schrieb 1949/50 in die Schulchronik „Ist das Volk von einer wahrhaften Kriegspsychose erfasst worden. Unter dem Eindruck des Konflikts in Korea wird das Volk die Kriegsangst nicht los. Angstkäufe haben dazu geführt, dass manche Waren, vor allem Zucker, knapp geworden sind. Geängs-



tigt durch das Gespenst eines nahen Zukunftskrieges und die nun schon ewig unsichere Existenzgrundlage durch Arbeitslosigkeit hat sich der breiten Masse der Bevölkerung ein ziemliches „Wurstigkeitsgefühl“ bemächtigt.“⁵⁵

Die in Penzing aufgebaute 2. US-Luftflotte wurde am 21. Januar 1951 von der 12. US-Luftflotte abgelöst.⁵⁶ Ganz im Zeichen des Koreakrieges und der Sorge, dass ein Krieg in Europa auch nuklear geführt wird, versuchten die Alliierten ihre Luftverteidigungsstrategien noch mehr zu bündeln und unter ein gemeinsames Kommando zu stellen. Eine „taktische Luftflotte“ musste in der Lage sein, einem möglichen Krieg und einem Atomschlag mit aller Härte begegnen zu können. Dafür wurde Anfang 1952 die „Allied Tactical Air Force“ (Alliierte Taktische Luftwaffe, Abkürzung: „ATAF“) gegründet und in die Bereiche „NORD“ und „SÜD“ aufgeteilt.⁵⁷ Die für Süddeutschland zuständige 4. ATAF wurde am 4. April 1952 in Penzing in Dienst gestellt. Die 4. ATAF überwachte den gesamten Luftraum durch Flugverkehrskontrolle und sicherte den Luftraum durch ihre unterstellten Flugzeuge, bodengestützten Radarsysteme, Luftabwehreinheiten und stellte im Bedarfsfall Luftunterstützung zur Verfügung. Ihr wurde die 12. Luftflotte unterstellt.

Während die Welt gebannt nach Korea schaute, wo sich die Machtblöcke einen furchtbaren Krieg lieferten, liefen auch in Penzing alle taktischen und strategischen Fäden der amerikanischen Luftverteidigung in Europa zusammen. In Penzing wurde der Prototyp für die beiden Hauptquartiere der 4. ATAF und der 12. US-Luftflotte geschaffen.

Aber die Amerikaner hatten mit Penzing ganz andere Pläne und so verlegten die beiden Hauptquartiere mit ihrem Anhang („7030th Headquarter Support Group“) am 27. April 1953 nach Landstuhl, um von dort nach Ramstein, wo noch heute das Hauptquartier der amerikanischen Streitkräfte in Europa ist.

Wie gesagt, versprach Truman 1947 allen Staaten zu helfen, um sich vor dem Kommunismus zu schützen. Um dieses Versprechen einzulösen, legte Amerika das „Mutual Defense Assistance Programm“ (= Gemeinsames Verteidigungs-Unterstützungsprogramm = MDAP) auf.⁵⁸ Es half Staaten, die aus wirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage waren, eigene Streitkräfte aufzustellen und zu erhalten, mit militärischer Hilfe in Form von Ausbildern, Beratern und Lehrgängen, sowie durch die Bereitstellung von Waffen, Munition und sonstigen Materialien. Ziel war die Vereinheitlichung von technischen und fliegerischen Verfahren zum Zwecke der Integrierung der Luftstreitkräfte der MDAP Staaten Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Iran, Italien, Jugoslawien, Norwegen, Pakistan, Portugal und Saudi-Arabien.⁵⁹

Amerikanische Flugzeugführerschule

Die fliegerische Ausbildung über leichte Flugzeuge zu Strahlflugzeugführern und die technische Fachausbildung sollte in Fürstenfeldbruck stattfinden. Aber schon beim Aufbau der Ausbildungseinheiten erkannte man, dass die Kapazitäten des Fliegerhorstes bei weitem nicht ausreichen. So entstand ein Verbund, der für die fliegerische Vorausbildung den Fliegerhorst Penzing und für die technische Fachausbildung den Fliegerhorst Kaufbeuren miteinschloss.

Nach einem halben Jahr Aufbauzeit nahm am 01.01.1954 die „7351 Flying Training Group“ (Fliegerausbildungsgruppe) in Penzing ihren Dienst auf. Sie unterstand zu dieser Zeit noch der „7330 Technical Training Group“ in Fürstenfeldbruck. Als am 1. April 1955 LtCol (Oberstleutnant) Loren Nickels das Kommando übernahm, wurde Penzing nach knapp 10 Jahren wieder ein selbstständiger Flugplatz mit Flugbetrieb!

Obwohl dieses Projekt ganz im Zeichen der Rückkehr einer ‚deutschen Luftwaffe‘ stand, durfte nicht darüber gesprochen werden. Um das sicherzustellen, wurde diese Aktion als „geheim“ eingestuft und bekam den Namen „Project Hot Rock“.⁶⁰

Der große politische Druck, der hinter diesem Projekt stand, machte es möglich, noch im gleichen Jahr die Erweiterung und Instandsetzung des Flugplatzes durchzuführen. Aus einem mittlerweile in die Jahre gekommenen Militärflugplatz des 2. Weltkrieges, der zwar über eine betonierte Startbahn verfügte, sollte ein Flugplatz für die neueste Generation der „Düsenjäger“ werden. Das bedeutete eine Erneuerung und Verlängerung der Startbahn um „2.500 Fuß“ (ca. 760 m) und eine Sanierung der Rollwege, Standflächen und Bereiche vor den Hallen.

Zur „Arbeitsgemeinschaft“ der beteiligten Baufirmen gehörten:

Karl Stöhr, München (gleichzeitig „Federführend“), Wayss und Freitag, München und Josef Riepl, München.

Der Auftrag umfasste: 84.000 m² Betondecken, Verfüllung einer 6,5 m tiefen Geländemulde, 685.000 m³ Bodenbewegungen, 9,6 km Kanalisation, 1,2 km Rinnen, 4,9 km Entwässerungsgräben.

Zusätzlich die Errichtung von: Munitionslagern, Kabeldurchzugsrohren, Sprengschächten.

Zum Einsatz kamen: 19 Bagger, 19 Planiertraupen, 13 Bodenverdichter, 8 Walzen, 7 Betonzüge, 1 Betonaufbereitungsanlage mit 6.000 l Mischraum. An Arbeitern waren in Spitzenzeiten beschäftigt: 800. Die Arbeiten begannen am 15. Juni 1955 und wurden am 15. Dezember 1955 beendet. Im Mai 1956 wurden Restarbeiten erledigt.



Kiesgrube im Fliegerhorst



Betonieren der Rollwege

Am Freitag, 16. Dezember 1955, ein Tag nach der Fertigstellung, landete Col (Oberst) Mosher als erster auf der neuen Landebahn und wurde in Penzing mit Blumen begrüßt. Für den offiziellen Akt landeten am Montag, 19.12.55, nach einem Formationsflug im Abstand von drei Sekunden 24 zweisitzige Schulflugzeuge Harvard Mark IV/T 6. Am späteren Nachmittag folgten 10 weitere Maschinen dieses Typs.⁶¹ Ab Januar 1956 wurden in Penzing im Rahmen des MDAP Programms Flugschüler ausgebildet.



Am 16. Dezember 1955 landete Col (Oberst) Mosher als erster auf der neuen Landebahn

„Kaltstart“ für erste deutsche Piloten in Penzing (1956)

Auch wenn man immer wieder betonte, dass im MDAP-Programm keine deutschen Piloten ausgebildet würden „*There are no plans to train German pilots in the school*“⁶² setzte man doch ehemalige deutsche Luftwaffenpiloten als „*allgemeine Theorielehrer*“ ein.⁶³

Die erneute Kriegsangst der Deutschen und die Angst vor dem Kommunismus waren nicht weniger geworden. Den Alliierten war klar, dass ein europäischer Krieg auf deutschem Boden stattfinden würde. Klar war auch, dass sich ein Land in der Größe von Deutschland auch selbst verteidigen können muss. Allerdings war der Weg dahin schwierig. Während die USA mit Hochdruck an einer deutschen Verteidigungsbereitschaft arbeitete und bereit war, große Unterstützungsleistungen zu erbringen, war ein solcher Weg mit Frankreich nicht möglich. Das Scheitern der von Deutschland betriebenen „*Europäischen Verteidigungsgemeinschaft*“ (EVG)⁶⁴ war zwar tragisch, eröffnete aber den Weg in die NATO, den Bundeskanzler Adenauer eigentlich verhindern wollte.⁶⁵

Am 6. Mai 1955 trat die Bundesrepublik der NATO bei. Zuvor waren der Deutschlandvertrag und die Aufhebung des Besatzungsstatuts unterzeichnet worden. Damit war der Weg frei, eigene Streitkräfte aufzustellen, auch wenn die vollständige „*Luftthoheit*“ über dem deutschen Luftraum noch nicht erreicht war.⁶⁶

Jetzt konnte die Ausbildung der Piloten langsam in die deutsche Verantwortung übergehen. Am 3. Januar 1956 wurde in Fürstenfeldbruck mit drei deutschen Offizieren und drei Unteroffizieren die „*Deutsche MDAP-Lehrgruppe*“ etabliert und einen Tag später wurden die ersten Teilnehmer für den „*fliegerischen Auffrischungslehrgang in Landsberg*“ bestellt.⁶⁷ Da es sich um einen „*Auffrischungslehrgang*“ handelte, setzte das eine fliegerische Ausbildung voraus, die aber in der Regel nur ehemalige Piloten des 2. Weltkrieges besaßen. Der war aber 10 Jahre her, die Technik hatte in dieser Zeit rasante Fortschritte gemacht und der betroffene Personenkreis war nicht jünger geworden. Viele Bewerber schafften die neue „*Eignungsfeststellung*“ nicht.

Sobald sich genug Freiwillige gefunden hatten – die Wehrpflicht gab es noch nicht – begann die theoretische Ausbildung. Obwohl alle Freiwilligen ehemalige Piloten mit weit über 100 Flugstunden waren, bestanden die amerikanischen Ausbilder auf einer gründlichen Schulung im Unterrichtsraum und an den Flugzeugen. Im Fliegerhorst entstand die neue Luftwaffe und außerhalb wurde über den Sinn einer deutschen Wiederbewaffnung heftig diskutiert. Deswegen



Die ersten deutschen Flugschüler am 02.02.1956 mit ihren amerikanischen Ausbildern auf dem Weg zu den Maschinen. Temperatur: - 20⁰ C. Foto Archiv Fliegerhorst Penzing



Im Unterrichtsraum am Modell einer Harvard Mark IV. Rechts: 1/Lieutenant (Oberleutnant) Robert S. Graff, amerikanischer Fluglehrer. Foto Archiv Fliegerhorst Penzing



Vor dem ersten Flug am 2. Februar 1956. Links: 1/ Lieutenant (Oberleutnant) Robert S. Graff, amerikanischer Fluglehrer. Rechts: Hauptmann Dedekind, deutscher Flugschüler.

Foto Archiv Fliegerhorst Penzing



Die ersten 13 deutschen Flugschüler nach dem 2. Weltkrieg. Vorne links evtl. Lt/Col (Oberstleutnant) Loren S. Nickels, Leiter der „Pilot Training Group“ im Februar 1956.

Foto Archiv Fliegerhorst Penzing

luden die Amerikaner am Montag, 16. Januar, drei Pressevertreter ein, um mit ihnen eine Stunde zu fliegen. Nach einem ausgedehnten Rundflug im bayerischen Voralpenland, oft nicht höher als 800 m und einschließlich Rollen und Loops, hatten sie ihr Ziel erreicht. Währenddessen näherten sich die ehemaligen deutschen Piloten, die im Anschluss an den Lehrgang die ersten deutschen Fluglehrer werden sollten, immer mehr dem Tag ihres Erstfluges. Am Donnerstag, 2. Februar 1956, starteten die ersten deutschen Flugschüler bei - 20⁰ C zu ihrem ersten gemeinsamen Flug mit ihren Ausbildern. Die örtliche Presse titelte „Kalter Start für die deutsche Luftwaffe“.⁶⁸ Aber es sollte noch kälter werden. In 3.000 m Höhe waren es - 40⁰ C. Dennoch waren die ‚alten Hasen‘ der Fliegerei⁶⁹ glücklich wieder zu fliegen aber auch glücklich, nach 90 Minuten wieder sicher in Penzing zu landen.

Flugzeugführerschule „A“ Deutsche Flugzeugführerschule entsteht in Penzing

Ein amerikanischer Lehrer bildete jeweils zwei deutsche Schüler aus. Je mehr ausgebildete deutsche Piloten es gab, desto weiter zogen sich die Amerikaner zurück, behielten aber weiterhin die Kontrolle. Die ersten ausgebildeten deutschen Piloten waren als Lehrer in Penzing und Fürstenfeldbruck vorgesehen und mit ihnen begann die Aufbauphase einer deutschen Flugzeugführerschule.⁷⁰ Diese Situation macht es schwierig, zu bestimmen, ab wann von einer „Flugzeugführerschule „A“ unter deutscher Leitung gesprochen werden kann. Die „Geschwaderchronik“⁷¹ nennt als Datum den 1. Juni 1956 unter der Führung von Oberst Werner Streib (der die Schule bis zum 18.02.1959 führte). Von diesem Datum geht auch das Bundesarchiv in Freiburg aus.⁷² 1/Lt (Oberleutnant) Graff, Fluglehrer in Penzing und Fürstenfeldbruck von 1955 – 1958, schreibt in sei-



Wappen der FFS „A“ in Penzing. Aus dem Wappen der Stadt Landsberg („rotes Kreuz auf grünem Dreieck“) fliegen drei Flugzeuge des Typs Fouga Magister strahlenförmig auseinander. Darüber die allgemeine „Luftwaffenschwinge“.

nen Erinnerungen „Oberst Werner Streib, Kommandant der GAF-Fliegerschule in Landsberg, übernahm das Kommando im März 1956.“⁷³ Das deckt sich auch mit den Angaben zum ersten Lehrgang in Fürstenfeldbruck: „Der erste fliegerische Lehrgang mit 12 Lehrgangsteilnehmern beginnt am 22. Mai 1956.“⁷⁴ Da die Lehrgangsteilnehmer für diesen Lehrgang zuvor in Penzing 100 Flugstunden auf den dortigen Schulungsmaschinen nachweisen sollten, würde das die Angaben von Graff bestätigen.⁷⁵

Ohne diese Frage abschließend zu klären, bleibt festzustellen, dass wahrscheinlich im ersten Quartal 1956 die Deutschen auch die Verantwortung für die Ausbildung deutscher Piloten übernommen haben. Aus dieser „Ausbildungsgruppe“ unter amerikanische Kontrolle entstand im Juni 1956 die „Flugzeugführerschule „A“ in Penzing.

Geplant waren in der Endphase des Aufbaus drei Flugzeugführerschulen. Die Flugzeugführerschule „A“ (FFS „A“) in Landsberg für die Grundschulung und fliegerische Eignungsfeststellung auf Propellermaschinen und erste Flüge mit Düsenflugzeugen in Landsberg (Fouga Magister), die FFS „B“ für die Weiterbildung der Flugzeugführer auf Jet-Flugzeugen und die FFS „S“ für die Ausbildung als Transportflugzeugführer und Hubschrauberpilot in Memmingen.

Das Balkenkreuz ersetzt den Stern

Auch wenn die Amerikaner immer noch das Kommando auf den Flugplätzen hatten, wurden die Bedingungen für die Ausbildung immer besser und die Zugeständnisse an die junge deutsche Luftwaffe immer größer. Als am 24. September 1956 die ersten 10 Jetpiloten ihre Lizenz und ihre „Flugzeugführer-Schwinge“ empfangen, wurden gleichzeitig stellvertretend für alle Flugzeugtypen eine Piper L-18, eine Harvard Mark 4/T-6 (geflogen in Landsberg) und eine Lockheed T-33 (geflogen in Fürstenfeldbruck) als Ausbildungsflugzeuge mit dem Hoheitszeichen der Bundeswehr übergeben. Das Balkenkreuz hatte den Stern ersetzt.

So verhielt es sich auch mit den Fahnen in der Kaserne. Als besonderes Zeichen befindet sich an zentraler Stelle in einer Kaserne die Fahne des jeweiligen Landes der Soldaten, die



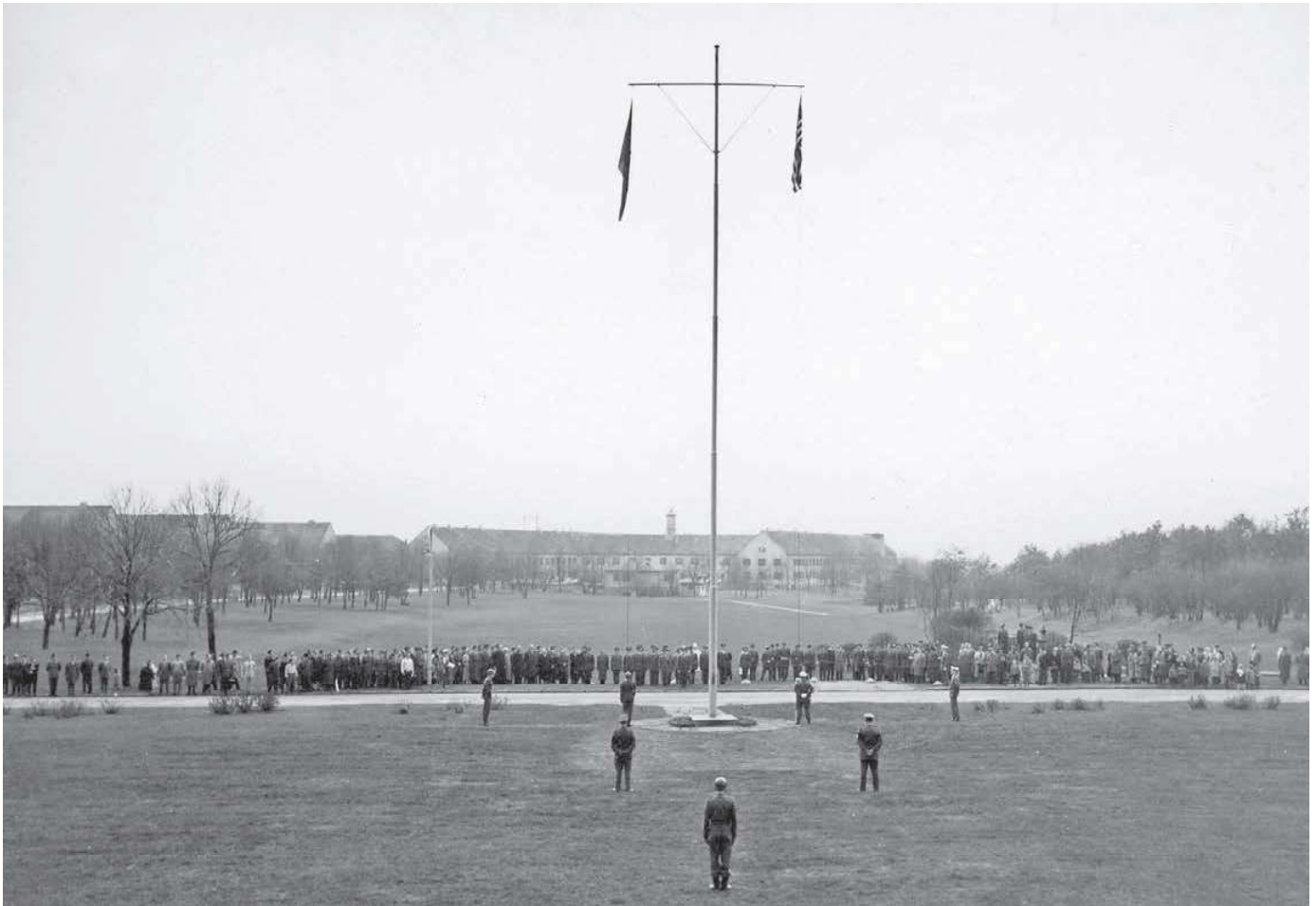
Amerikanisch-deutsche Flaggenparade im Fliegerhorst um 1957
Copyright: Archiv Fliegerhorst Penzing.

dort Dienst tun. Von 1945 bis Anfang 1957 war es in Penzing die amerikanische Nationalfahne. Aber ab (spätestens) 1957 gab es im „amerikanischen Fliegerhorst Penzing“ auch ein Kommando deutscher Soldaten, die ebenfalls eine Fahne hatten. Das führte dazu, dass nun der Flaggenmast einen Querbalken bekam, damit beide Flaggen gleichzeitig aufgezogen werden konnten. „Jeweils am Freitag werden beim Einholen der Flaggen die amerikanische und deutsche Nationalhymne gespielt.“⁷⁶

Dabei hing die amerikanische Fahne vom Betrachter aus gesehen auf der linken und die deutsche Fahne auf der rechten Seite. Das änderte sich erst mit der Übergabe der Kaserne an die Deutschen. Ab diesem Moment tauschten die beiden Fahnen ihre Position. Das blieb so, bis die letzten Amerikaner der sogenannten „Beratergruppe“ im Mai 1958 die Kaserne verließen. Damit bleibt festzustellen, dass die Kaserne zwar am 14. Dezember 1957 an die Deutschen übergeben wurde, die letzten Amerikaner aber erst am 25. Mai 1958 die Kaserne verließen.

Die Übergabe des Fliegerhorstes

Die Aufbauphase der Bundeswehr war von vielfältigen Problemen geprägt. Es gab weder Material noch Personal. Die USA war bereit, dafür große Anstrengungen in personeller und finanzieller Hinsicht zu unternehmen. Das konnten sie am schnellsten in ihrer Besatzungszone schaffen. Was dazu führte, dass die Flugplätze Erding, Fürstenfeldbruck, Landsberg und Kaufbeuren in dieser Phase eine große Rolle spielten. Sie wurden zur Wiege der neuen deutschen Luftwaffe! Die machtpolitischen und räumlichen Voraussetzungen schafften diese Voraussetzungen für die Zentralisierung der Luftwaffe im süddeutschen Raum und nicht die Bemühungen des nachmaligen Verteidigungsministers Franz Josef Strauß. Auch wenn der Verteidigungsminister Franz-Josef Strauß und der Inspekteur der Luftwaffe, Josef Kammhuber, beide aus Bayern, erheblich dazu beitrugen, dass sich daran in den ersten Jahren auch nichts ändern sollte.⁷⁷



Flaggenappell zur Übergabe der Kaserne von den Amerikanern an die Deutschen am 16. Dezember 1957 kurz vor dem Wechsel der Fahnen. Im Hintergrund der „Klosterhof“ mit den Gebäuden 5, 6 und 23. Copyright: Archiv Fliegerhorst Penzing



Colonel Josef B. Latshaw (rechts) hat den Schlüssel an den neuen Kommodore, Oberst Werner Streib übergeben. Diese Aufnahme wurde höchstwahrscheinlich am 16. Dezember 1957 in Penzing gemacht.

Copyright: Archiv Fliegerhorst Penzing



V. l.: Vertreter der Standortverwaltung Landsberg/Lech (möglicherweise dessen Leiter Herr Georg Endres), Col Joseph B. Latshaw, Generalmajor Joachim-Friedrich Huth (Kommandeur der Schulen), Oberst Werner Streib (Kommodore der FFS „A“). Wahrscheinlich aufgenommen am 16. Dezember 1957 im Büro des Kommandeurs. Copyright: Archiv Fliegerhorst Penzing

Am 14. Dezember 1957 war es dann soweit. In Erding sollte die Übergabe der Flugplätze Erding, Kaufbeuren, Landsberg und Fürstenfeldbruck erfolgen. In Anwesenheit des US-Botschafters Bruce und General Everest sowie Bundesverteidigungsminister Strauß und Generalleutnant Kammhuber nahmen von Penzing Colonel (Oberst) Josef B. Latshaw, noch amtierender Kommandant des Fliegerhorstes und Oberst Werner Streib, Kommodore der Flugzeugführerschule „A“, teil. Diese Flugplätze waren die ersten, die der neuen deutschen Luftwaffe übergeben wurden. Symbolisch für alle Flugplätze wurde ein mit Bändern geschmückter Schlüssel übergeben. In diesem Moment wechselten im angetretenen „Ehrenzug“ der Sternenbanner und die Bundesdienstflagge gleichzeitig ihre Positionen.

Zwei Tage später, am Montag 16. Dezember, wurde in Penzing die Kaserne von Colonel Latshaw an Oberst Streib übergeben, ebenfalls mit einem symbolischen Schlüssel⁷⁸ und dem Positionswechsel der im Fliegerhorst aufgehängten Dienstflaggen der Nationen.

Schlusswort

Damit endete eine kurze, aber für beide Seiten sehr spannende, Zeit. Die Amerikaner haben in diesen über 10 Jahren weit mehr geleistet, als die Kaserne in einem „*erfreulichen Zustand*“ zu übergeben. Die meisten Gebäude waren wiederhergerichtet. Es gab ein Schwimmbad, ein Kino, eine Kegelbahn, einen Golfplatz, zwei Tennisplätze und einen Reitstall, um nur einige „*Annehmlichkeiten*“ aufzuzählen. Die Penzinger haben in dieser Zeit sicher ihre Opfer bringen müssen, haben aber auch – wie keine andere Gemeinde – vom Fliegerhorst als Arbeitgeber profitiert.

Mit der Übergabe wurde für den Fliegerhorst Penzing das dritte und letzte Kapitel seiner Geschichte als Flugplatz der Bundeswehr aufgeschlagen.

Endnotes

- 1 Müller-Hahl, Bernhard: Heimatbuch für den Landkreis Landsberg am Lech mit Stadt und allen Gemeinden, 2. überarbeitete Auflage, Dießen 1982, S. 181.
- 2 Das mag zwei Gründe haben. Die Amerikaner hatten wenig bis kein Interesse daran, eine Dokumentation ihres Handelns zu hinterlassen. Ganz im Duktus des Militärs war in Penzing eine Aufgabe erledigt, die Spuren beseitigt und die Rückverlegung in die Heimat das vorrangige Ziel. Die Bundeswehr wiederum hatte in den Aufbaujahren andere Sorgen, als eine Dokumentation der Standortgeschichte. Als man in den 1990er Jahren daran ging die Geschichte mit einer Bildchronik zu dokumentieren, war man nicht mehr in der Lage eine Liste der amerikanischen Kommandeure von 1945 bis 1957 zu erstellen.
- 3 Das Kriegstagebuch befindet sich im Militärarchiv in Freiburg: Sign. RL-7/617, fol 247, zu dem Thema auch: Richard Wagner, „Das Ende am Lech“, Selbstverlag, Schwabmünchen, November 1975, (zitiert: Wagner, Lech) S. 47.
- 4 Landsberger Tagblatt vom 16. Februar 1955.
- 5 Franz Schneider: Mein Penzing – Historisches, Wissenswertes, Unterhaltsames, Band 2: „Von Kriegs- und Friedenszeiten“, Penzing 2014 (zitiert: Schneider, Kriegszeiten), S. 97 und Aussage Leonhard Walch, S. 153 und Adolf Widmann S. 151: „*Nach dem Krieg sind viele zum Fliegerhorst hinausgepilgert, um irgendetwas zu ergattern.*“
- 6 Internet: <https://www.youtube.com/watch?v=Df5RFnu2Cvk>, abgerufen am 29.05.20.
- 7 Wagner Lech, S. 47.
- 8 Schneider Kriegszeiten, Walch S. 152.
- 9 Schneider Kriegszeiten: Therese Schneider S. 143.
- 10 New Look, ohne genauer darauf einzugehen.
- 11 Herbert Wintersohl „Fliegerhorst Penzing, 1935–1945“ in Lech-Isar-Land, Heimatkundliches Jahrbuch 2019, S. 165ff, hier: S. 190.
- 12 Aufbewahrt als Kopie in der Kapelle des Fliegerhorstes bzw. im Original im Stadtarchiv Landsberg. Ohne Seitenzählung.
- 13 Schneider Kriegszeiten, Leonhard Walch, S. 152.
- 14 „*New Look of Landsberg Air Ammunition Depot*“, um 1948, o. Seitenzählung.
- 15 www.afhra.af.mil/shared/.../AFD-081010-026.pdf „R-78 Landsberg, Ger 7-5-45 - S & E Field, Tac Air Depot“, „Ger 7-5-45“ bezeichnet den Beginn des Flugbetriebes, abgerufen am 02.04.16.
- 16 https://en.wikipedia.org/wiki/Landsberg-Lech_Air_Base, abgerufen am 29.05.2020.
- 17 Schneider Kriegszeiten: Dworschak S. 135.
- 18 Schneider, Kriegszeiten S. 144 und Franz Schneider: Mein Penzing – Historisches, Wissenswertes, Unterhaltsames, Band 1: Häuser- und Höfegeschichte – Bauernhäuser im Laufe der Jahrhunderte, Penzing, 2014 (zitiert: Schneider, Höfegeschichte), S. 20.
- 19 Schneider Höfegeschichte, für Friesenegger S. 21, für Fam. Thoma S. 23 und für das Gemeindehaus S. 146.
- 20 Schneider Höfegeschichte, S. 159ff und Erinnerungen von Annaliese Schleicher, geb. Holly. Freundliche Mitteilung von Franz

Schneider, Penzing. (Bd. 3: Dörfliches Leben im Wandel der Zeit S. 151 ff.: Ende vom Kreuthof der Familie Holly.)

21 Franz Schneider: Mein Penzing – Historisches, Wissenswertes, Unterhaltsames, Band 4: Kirche und Kapellen in Penzing, Penzing, 2018 (zitiert: Schneider, Kapellen), S. 23 und S. 57.

22 Internet: www.323bg.org/history.html bzw. Internet: <http://www.b26.com/page/historyofthe323rdbombgroup.htm>, abgerufen: 21.11.2016.

23 Internet: <http://www.b26.com/page/historyofthe323rdbombgroup.htm>, abgerufen am 29.05.20.

24 Kurt Magnus: „1 Million Tonnen Kriegsmaterial für den Frieden – Die Geschichte der StEG“, Pflaum Verlag München, 1954, (zitiert: StEG), S. 90. Wikipedia: Die STEG – Staatliche Erfassungsgesellschaft für öffentliches Gut m. b. H. (München) war nach dem Zweiten Weltkrieg Treuhänderin von öffentlichem Gut und unterlag nicht nur der Aufsicht des Länderrates und der Landesregierungen, sondern auch der Kontrolle von Militärregierung und Armee. Eine der Aufgaben dieser Gesellschaft war die Erfassung und zivile Verwertung von Gütern der ehemaligen Wehrmacht, später auch die der alliierten Streitkräfte. Dazu gehörten auch Textilien, Kleidung und Schuhe. Diese sollten umgearbeitet und zu günstigen Preisen abgegeben werden. Ziel war es so Versorgungsmängel auszugleichen und Preissteigerungen entgegenzuwirken. Später wurden auch Güter in den USA erworben, die allerdings zu einem möglichst hohen Preis weiterveräußert werden sollten. Dennoch bezahlte die Wirtschaftsverwaltung für die Waren mehr Geld, als sie einnahm. Die Waren wurden nur in den ersten Jahren nachgefragt. Spätestens nach der Währungsreform verloren sie an Bedeutung. Die StEG bestand allerdings noch bis etwa 1952.

25 Schneider Kriegszeiten, Aussage Engelbert Wurmser, S. 146.

26 Schneider Kriegszeiten: Aussage Leonhard Walch, S. 153.

27 StEG, S. 86.

28 Schneider Kriegszeiten, Albert Sieber, S. 145.

29 StEG, S. 87.

30 StEG, S. 86.

31 StEG, S. 86.

32 StEG, S. 19 und 86.

33 StEG, S. 87.

34 Schneider Kriegszeiten, S. 145 und 146.

35 Schneider Kriegszeiten, Georg Schneider, S. 142.

36 StEG, S. 20.

37 Schneider Kriegszeiten, Engelbert Wurmser, S. 147.

38 StEG, S. 91. Dass das bei der Zerlegung der Motoren gewonnene Magnesium wurde nach Amerika verschifft, weil es zu dieser Zeit in Deutschland dafür keinen Absatzmarkt gab.

39 Fußnote: StEG, S. 91f.

40 StEG, S. 20. Bei diesen „Funk- und Navigationsanlagen“ ging es um die wertvollen Röhren, Kondensatoren, Lichtmaschinen, Anlasser, Kugellager, Profile und Formteile.

41 StEG, S. 87 und 93.

42 Schneider Kriegszeiten, S. 146 und 152 bzw. Gemeindearchiv Penzing, Schriftverkehr des Bürgermeisters. Freundliche Mitteilung von Franz Schneider, Penzing.

43 StEG, S. 83.

44 Gemeindearchiv Penzing, Schriftverkehr des Bürgermeisters. Freundliche Mitteilung von Franz Schneider, Penzing.

45 Im „Frauenwald“ zwischen Landsberg und Kaufering errichtete ab 1939 die Dynamit Aktien Gesellschaft (=DAG) eine Fabrik zur Herstellung von Nitrozellulose. Die Anlage war Bestandteil des Rüstungsprogramms der NS-Regierung im Deutschen Reich. Mit 650 Arbeitskräften sollten monatlich 500 Tonnen Nitrozellulose produziert werden. Das Werk war am Ende des Krieges betriebsbereit, hat aber nicht mehr produziert.

46 Internet: <http://www.hoffmanhistory.com/#!pg-2-landsberg-air-base-history>, Hoffmann: „DAG, or „Area B“ as the Americans called it, had been so cleverly camouflaged that the Allies never detected it from the air.“ (Die DAG, oder „Area B“, wie die Amerikaner sie nannten, war so geschickt getarnt, dass die Alliierten sie aus der Luft nie entdeckten).

47 „The New Look of Landsberg Air Force Ammunition Depot“, Zustandsbericht zum Depot, ohne Jahr und Seitenzählung, freundliche Leihgabe von Detlef Piczlewicz, Eresing (zitiert: New Look). Der Bericht, um 1948 entstanden, berichtet auf wenigen Seiten Schreibmaschinentext darüber, was die Amerikaner bisher geleistet haben.

48 Internet: <http://www.usafss6910th.org/history.html>, abgerufen: 13.11.2015. Ein zweites Hauptquartier der Amerikaner befand sich in Wiesbaden, konnte aber aufgrund der beengten Verhältnisse weder in Wiesbaden noch in Darmstadt expandieren.

49 Bis 1945 wurden in der Kaserne schwerpunktmäßig „Luftnachrichtenhelferinnen und Funkerinnen“ ausgebildet. 1942 befanden sich „1.500 Helferinnen“ in Penzing in Ausbildung. Freundliche Mitteilung von Franz Schneider, Penzing.

50 <http://www.usafss6910th.org/history.html> 1952 gehörten zur 2. RSM in Darmstadt Standorte in Rothwesten, Schleißheim, Berlin, Landsberg, („Detachment 25 der 2. RSM“) Deutschland.

51 Internet: www.usafss6910th.org/history; abgerufen: 25.05.20.

52 <http://www.usafss6910th.org/history.html>. USAFSS = United States Airforce Secret Service.

53 „Bereits während des Krieges hatten die Westalliierten Hilfsverbände aufgestellt, die zumeist aus Displaced Persons und Angehörigen der polnischen Exilarmee bestanden. Sie waren nach Nationalitäten organisiert. Erst nach und nach entstanden deutsche Labor-Service-Einheiten. Neben den Wach- und Ordnungsaufgaben waren die Technical Units für Transport, Reparatur und Wartung zuständig.“ Abgerufen am 29.05.2020

54 Zeitzeuge Albert Bihler, Gespräch am 11.05.2020 geführt von Franz Schneider, Penzing. Albert Bihler, geb. 1930, war von Januar 1950 bis Herbst 1952 Angehöriger dieser „RSM-Soldaten“. Eine Verlegung nach Landstuhl wollte Herr Bihler nicht mitmachen und verließ die Einheit. Sein „Kompaniechef“ in Penzing war Josef Kraft, ein ehemaliger Nachtjagdpilot und Träger des Ritterkreuzes mit Eichenlaub. Er wurde Soldat und verließ die Bundeswehr 1980 als Oberst.

55 Freundlicher Hinweis von Franz Schneider, Penzing.

56 Internet: https://de.wikipedia.org/wiki/Twelfth_Air_Force. Die 12 US-Luftflotte wurde 1951 in Wiesbaden reaktiviert, verlegte ihr Hauptquartier nach Penzing und wurde den „United States Air Force in Europe“ (Abkürzung: USAFE) unterstellt. Im April 1952 wurde sie als erster US-Luftwaffenverband in die NATO-Verteidigungsstruktur eingebunden und bildete mit kanadischen und französischen Einheiten die „4th Allied Tactical Air Force“ (Abkürzung: 4. ATAF).

57 Diese Gliederung übernahm auch die Bundeswehr und richtete als deutschen Äquivalent die „Luftwaffengruppe Nord“ und die „Luftwaffengruppe Süd“ ein. Diese wurden von je zwei Luftverteidigungsführern und einem „Fliegerführer“ für die Luftangriffsverbände geführt.

58 Verteidigung im Bündnis, S. 45, „Mutual Defense Assistance Bill“ von 1949, daraus entwickelte sich das MDAP-Programm.

59 Hartmut Jung „Fürstenfeldbruck – Chronik eines Fliegerhorstes (1935 – 1994)“, Landsberg 1994 (zitiert: [Fürstenfeldbruck](#)), S. 46/47: Ab 11.08.1951 gab es in Fürstenfeldbruck Einrichtungen des MDAP-Programms.

60 Hoffmann: „... he and 70 other officers were sent to Germany and „Projekt Hot Rock“ to start a flying training program to get the „German Air Force“ back on its feet after 10 years of inactivity.“ (er und 70 andere Offiziere wurden nach Deutschland zum „Projekt Hot Rock“ geschickt, um ein Flugtrainingsprogramm zu starten, um die „Deutsche Luftwaffe“ nach 10 Jahren der Untätigkeit wieder auf die Beine zu bringen).

61 Landsberger Tagblatt vom 20.12.1955.

62 Fürstenfeldbruck S. 50 (5. April 1954).

63 Fürstenfeldbruck S. 54.

64 Am 30. August 1954 finden die EVG-Verträge in der französischen Nationalversammlung keine Mehrheit. Die Angst vor einem wiederbewaffneten Deutschland war immer noch so groß, dass man die französische Armee nicht einem europäischen Oberkommando unterstellen wollte.

65 Spiegel, Nr. 45, 2017, S. 42 „Unverbindlich“. Adenauer misstraute den Amerikanern, was ihre Beistandsversprechen in der NATO angingen. Zu Recht wies er darauf hin: „Die Vereinigten Staaten sind nur verpflichtet, bei einem Angriff gegen einen der übrigen NATO-Staaten den von ihr für erforderlich gehaltenen Beistand zu leisten. Ob ein Angriff vorliegt und welchen Umfang die Beistandsleistung sein soll, liegt im Ermessen der Vereinigten Staaten.“ Das gilt bis heute!

66 Der Spiegel, Nr. 46, 2018, „Westdeutschland nicht souverän“. Bis zum 3. Oktober 1990 musste die Bundesregierung jeden Einflug eines Flugzeuges aus der Sowjetunion in den deutschen Luftraum bei den westlichen Alliierten genehmigen lassen.

67 Fürstenfeldbruck S. 57f.

68 LT vom Samstag, 04.02.1956. Das Datum 04.02.1956 für den ersten Flug der deutschen Piloten ist nicht zu halten (Internet: https://de.wikipedia.org/wiki/Fliegerhorst_Landsberg/Lech bzw. <http://www.hoffmannhistory.com>). Beide Autoren sind dem Irrtum erlegen, das Ausgabedatum der Zeitung mit dem Flug gleichzusetzen. Aber die Wochenendausgabe vom 04.02.1956 bot mehr Platz, um noch einmal ausführlich über den Erstflug am Donnerstag, 02.02.1956, zu berichten. Siehe dazu auch: Nachlass 1/Lt (= Oberleutnant) Robert S. Graff, genannt „Bob“, Fluglehrer und Presseoffizier. Er fertigte die Zeitungsberichte zu diesem wichtigen Ereignis an, bzw. übersetzte für die Amerikaner die deutschen Artikel.

69 Die Namen der ersten Teilnehmer sind nicht bekannt. Aber alle waren „altgediente“, erfahrene deutsche Piloten die in Anerkennung ihrer Leistung und ihres letzten Dienstgrades in der Wehrmacht als Offiziere (ab Leutnant) eingestellt wurden. Deutscher „Ausbildungsleiter“ war Major Johannes Schon, der später als Oberst vom 01.04.1964 bis 30.09.1966 die Flugzeugführerschule „A“ leitete. Er war einer der ersten Flugschüler in Penzing und löste die Schule 1966 auf, weil dieser Teil der Ausbildung nun in Amerika stattfinden sollte.

70 Das könnte erklären, warum die Namen nicht bekannt sind, denn sie sind nicht identisch mit den Soldaten des ersten Aufführungskurses „CR 1“.

71 Ehemals Archiv LTG 61.

72 Internet: www.archivportaleurope.net, „Aufgestellt wurde die FFS A ab 1. Juni 1956 in Landsberg.“

73 [https://furstytreemovers-landsbergbavarians.org/biographies/Colonel Werner Streib](https://furstytreemovers-landsbergbavarians.org/biographies/Colonel%20Werner%20Streib), Commander of the GAF Pilot School at Landsberg assumed Command in March of 1956.

74 FFB S. 58.

75 Das Bundesarchiv in Freiburg bestätigt: „Aufgestellt wurde die FFS „A“ ab 1. Juni 1956 in Landsberg.“ (www.archivportaleurope.net, abgerufen: 27.05.20). Dagegen: Zwei Quellen im Internet: www.lexikon-der-wehrmacht.de/Personenregister/D/DilleyB. Und Wikipedia Suchbegriff „Bruno Dilley“, abgerufen am 29.05.20. „1956 trat Bruno Dilley in die Bundeswehr ein und wurde am 1. August 1956 Oberstleutnant. Als Kommandeur der Flugzeugführerschule A in Landsberg schulte er mit 48 Jahren auf Düsenflugzeuge um.“ Demnach soll vor Werner Streib der ehemalige Ritterkreuzträger Bruno Dilley die Flugzeugführerschule in Penzing geleitet haben.

76 Fürstenfeldbruck S. 72.

77 Fürstenfeldbruck S. 58. Dem Kommando der Schulen in Fürstenfeldbruck unterstanden anfangs nicht nur die Flugzeugführerschulen und Flugtechnischen Schulen, sondern auch alle Einheiten, in denen Freiwillige ausgebildet wurden, wie die Luftwaffenausbildungsregimenter und die Offiziersschule der Luftwaffe.

78 Der Schlüssel dieser Übergabe befindet sich heute als Leihgabe im Museum der Stadt Landsberg.