

### Einsatzhafen Zellhausen: Planung, Bau, Anlage

Als das Reichsluftfahrtministerium am 25. Juli 1936 das Luftgaukommando XII in Gießen auffordert, südlich des Mains noch vier weitere Einsatzplätze zu erkunden, wird dessen Stabsabteilung IVa, die für Liegenschaften und Bauwesen zuständig ist, bald auf die Gegend um Seligenstadt aufmerksam. Das Gelände dort ist flach, eignet sich also gut für Rollfelder von der Ausdehnung, wie sie für Einsatzhäfen I. Ordnung vorgeschrieben sind, und weist zudem keine natürlichen Hindernisse für Blindlandungen auf. Seligenstadt hat einen Bahnhof an der Strecke Hanau – Babenhausen, und von der Stadt aus führt die gut asphaltierte Landesstraße 2310 schnurgerade zu dem südöstlich gelegenen Aschaffenburg. Ein Fluggelände im Winkel beider Verkehrsverbindungen unmittelbar an der Landesstraße entspräche der Forderung nach einfacher Wartung und Betankung der Maschinen mit Hilfe von Lastkraftwagen, und von der Bahnlinie her könnte ein Gleisanschluß in das Gelände gelegt werden.

So fällt die Wahl auf den südlichen Teil des Waldes „Die Sausteige“ zwischen den Dörfern Mainflingen und Zellhausen. Dort hat man den weiteren Vorteil, daß die Chaussee zwischen beiden Gemeinden ein Rollfeld nordwestlich begrenzen könnte, und das vorgesehene Areal befindet sich in öffentlichem Besitz: Von rund 100 Hektar, die für das Rollfeld gerodet werden müssen, gehören 84 der Gemeinde Mainflingen, 15 Zellhausen und zwei Klein-Welzheim. Dort macht sich die Luftwaffe offenbar ohne viel Federlesens im Oktober 1936 an die Arbeit. Der Jagdpächter des Gebietes, Landgerichtsdirektor Rudolf Müller aus Frankfurt am Main, scheint jedenfalls sehr unangenehm überrascht, als er wenige Tage nach einem Besuch des Geländes an den Bürgermeister der Gemeinde Mainflingen schreibt: *„Wie verlautet, wird auf der Gemarkung der Gemeinde Mainflingen ein Militärflugplatz erstellt. Am vergangenen Sonntag konnte ich sehen, daß z. Zt. die Vermessungsarbeiten schon voll im Gange sind, denn überall im Walde ziehen sich weithin die Vermessungsschneisen. Allem Anschein nach wird der größte Teil des Waldes fallen. Auch soll mit dem Niederlegen, wie ich höre, schon in der allernächsten Zeit begonnen werden. Von alledem habe ich als Jagdpächter der Gemeindejagd bisher keinerlei amtliche Nachricht erhalten, ich werde vielmehr vor die vollendeten Tatsachen gestellt. Ich habe das dringendste Interesse daran, zu erfahren, wie sich die ganze Sache verhält. (...) Soweit ich feststellen konnte, wird der jagdlich wertvollste Teil des Waldes eingeebnet werden. Es ist ferner, wenn es sich um eine militärische Anlage handelt, damit zu rechnen,*

Deckname: „Schafsweide“

*daß auch in einem gewissen Umkreise die Jagdausübung nicht mehr in Frage kommt. Aber auch der übrig bleibende Rest des Waldes und das vorgelagerte Feld sind durch die mit einem Flugplatzbetrieb verbundenen Beeinträchtigungen und Störungen jagdlich nichts mehr wert. Ehe ich aber irgendwelche weiteren Schritte unternehme, die ich mir ausdrücklich vorbehalten muß, bitte ich umgehend die für meine Entschliessung wesentlichen Auskünfte zu erteilen!*<sup>57</sup>

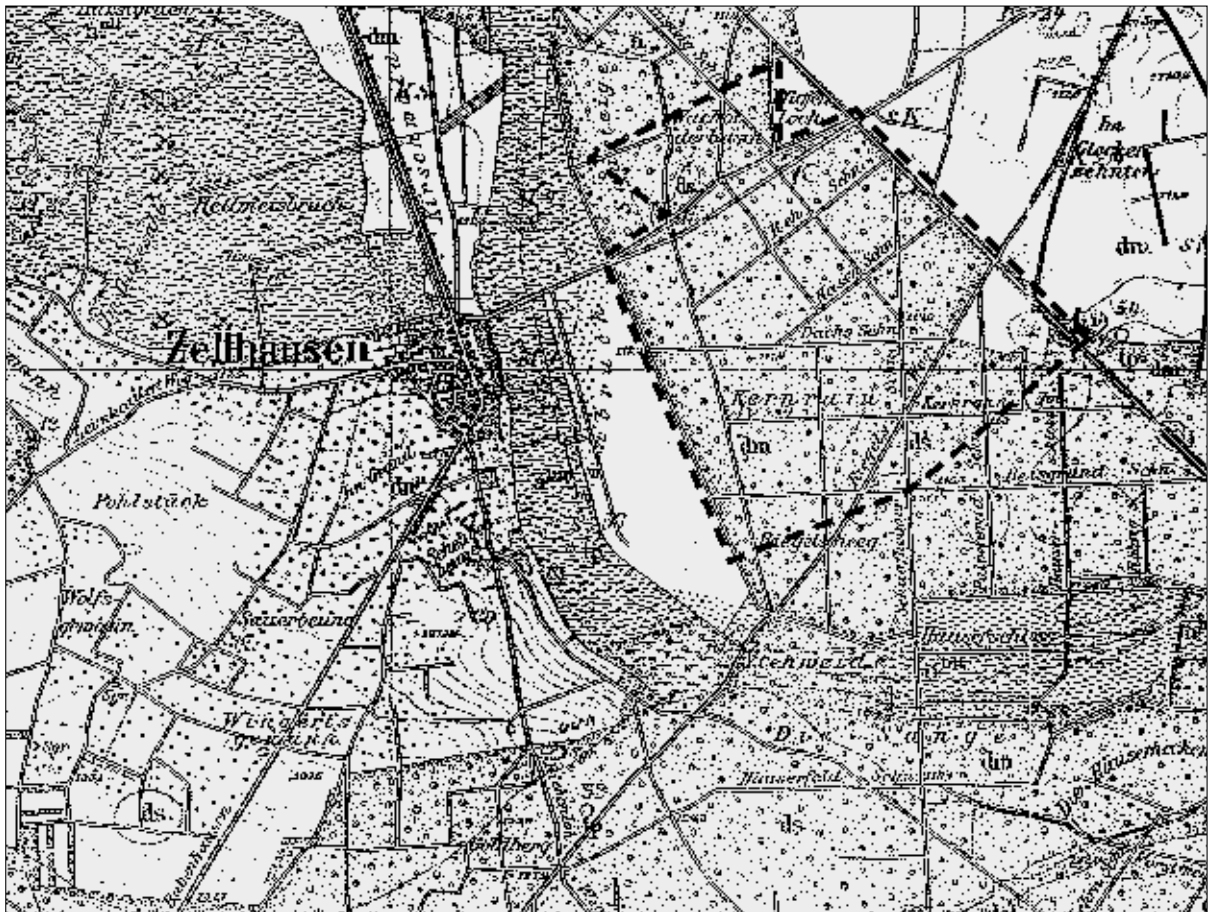
Darauf kann Mainflingens Bürgermeister Gast zwei Tage später nur äußerst verlegen reagieren, „...da ich bis heute auch noch im unklaren bin, und nicht weiß bis wann mit den Arbeiten begonnen wird. Von einer militärischen Anlage kann meines Erachtens nach keine Rede sein, da es sich soweit ich orientiert bin nur um ein Rollfeld handelt. Nach meiner Schätzung kommen ungefähr 350 Morgen Wald in Frage. Wenn Sie in Ihrem Schreiben angeben ich hätte Sie als Jagdpächter im Unklaren gelassen, so kann ich beruhigt erwidern, daß man vor 14 Tagen noch mit anderen Gemeinden in Unterhandlungen gestanden hat wegen Anlegen eines Platzes. Sie können also sehen, daß ich bis jetzt gethan habe, was ich thun konnte. Auch kann ich heute noch nichts bestimmtes berichten, da mit dem Luftfahrtsministerium ein Vertrag noch nicht abgeschlossen ist...“ Aber auch ohne Vertrag wird mit der Rodung des Geländes am 23. November 1936 begonnen.<sup>58</sup>

Landgerichtsdirektor Müller gibt sich zunächst mit Beschwichtigungen zufrieden, aber am 11. Januar 1937 zieht er per Einschreiben die letzte Konsequenz: *„Wie ich gestern in Mainflingen feststellen mußte, und wie mir auch dort bestätigt wurde, nimmt der im Ausbau befindliche Flugplatz immer größeren Umfang an. Er wird bedeutend größer, als sich ursprünglich vermuten ließ, und wie mir dortseits mitgeteilt wurde. Der bei weitem größte und jagdlich wertvollste Teil des Gemeindewaldes und damit auch der gesamten Mainflinger Jagd wird von ihm erfaßt. (...) Ich sehe mich nunmehr doch noch gezwungen, den am 30. April 1935 mit der Mainflinger Jagdgenossenschaft abgeschlossenen Pachtvertrag hiermit mit sofortiger Wirkung zu kündigen...“* So muß die Gemeinde nach einigem Hin und Her nicht nur die Kündigung entgegennehmen, sondern erläßt dem Jagdpächter auf Drängen des Offenbacher Landrates auch noch 100 Reichsmark seiner Pacht von 450 Reichsmark für 1936 – und zwar *„...in Anbetracht der Anlegung einer Schaaflweide“*, wie Bürgermeister Gast dem Pächter nunmehr mitteilt, und in einem internen Vermerk der Gemeindeverwaltung wird der Erlaß begründet mit *„...der Anlage des Weidekampfs in der Gemarkung Mainflingen durch den bereits*

<sup>57</sup> Landgerichtsdirektor Rudolf Müller an den Bürgermeister der Gemeinde Mainflingen, Schreiben vom 18. November 1936, Gemeindearchiv Mainflingen.

<sup>58</sup> vgl. das Schreiben des Mainflinger Bürgermeisters Gast an den Jagdpächter Landgerichtsdirektor Rudolf Müller in Frankfurt/Main vom 20. November 1936. – Der genaue Hergang des Grunderwerbs – wahrscheinlicher der Pacht – durch das Deutsche Reich läßt sich heute aus den Gemeindearchiven nicht mehr ermitteln. Mit Schreiben vom 5. Oktober 1937 fordert das Hessische Kreisamt den Mainflinger Bürgermeister auf, zu berichten *„...wie hoch die Einnahme aus dem Verkauf des Geländes für den Weidekamp einschl. Holzerlös usw. ist“*; er kann darauf am 11. Oktober 1937 nur antworten: *„Die Einnahmen für das Gelände sind bis heute noch nicht festgesetzt“*, nennt aber für den Holzerlös ein Soll von RM 327.200, von dem RM 291.500 eingegangen sind (Gemeindearchiv Mainflingen). Die Frage der Verpachtung oder des Verkaufs bleibt damit ungeklärt.

Deckname: „Schafsweide“



Das Gelände des künftigen Einsatzhafens Zellhausen (Platzgrenze Stand 1. September 1939 gestrichelt) unmittelbar vor Baubeginn. Weder die betroffenen Gemeinden noch die Jagdpächter oder Grundbesitzer waren von der Luftwaffe über das Projekt ausreichend informiert worden.

Steil

Deckname: „Schafsweide“

450 Morgen Wald verloren gehen...“<sup>59</sup>; Wörter wie „Flugplatz“ oder gar „Einsatzhafen“, mit denen er bis dahin recht freizügig umgegangen ist, vermeidet der Bürgermeister nunmehr sorgfältig.<sup>60</sup>

Ähnlich rücksichtslos geht die Luftwaffe in der Gemarkung Zellhausen vor, durch die der Gleisanschluß von der Bahnlinie Hanau-Babenhausen geführt werden muß, und zwar größtenteils über Privatgelände. Der ehemalige Bürgermeister des Dorfes erinnert sich: *„Von Babenhausen aus wurde ohne Befragung der Eigentümer eine Eisenbahnstrecke als Versorgungsbahn durch die Feldmark gebaut, die längs der jetzigen Sudetenstraße bis ca. 200 m längs der Mainflingerstraße verlegt war. Die Regelung der Eigentumsverhältnisse für die Grundfläche war nur in einem geheimen Meßbrief festgelegt und wurde erst im Flurbereinigungsverfahren im Jahre 1960 – 61 geklärt... Der Bahndamm zwischen Stockstädter Weg und Mühlbach ist in einem Sumpfbereich so angelegt worden, daß zuerst auf dem Sumpfbereich der Erdaushub aus dem Feldgebiet mit Loren aufgefüllt wurde und dann mit Sprengungen des Sumpfes ein fester Untergrund geschaffen wurde.“*<sup>61</sup>

Als Hans-Joachim Witte am 25. Juli 1937 Seligenstadt verläßt, sind das Rollfeld des künftigen Einsatzhafens und ein Liegeplatzbereich nördlich der Mainflinger Chaussee vollständig gerodet.<sup>62</sup> Die Wuppertaler Beton- und Tiefbauunternehmung Wilhelm Stichtmann ist damit beauftragt, das freie Gelände zu verfüllen, zu verdichten und zu planieren. Einziger bekannter Hinweis auf den Zeitraum, in dem diese Arbeiten zum Herrichten des Rollfeldes

<sup>59</sup> Landgerichtsdirektor Rudolf Müller an den Bürgermeister der Gemeinde Mainflingen, Schreiben vom 11. Januar 1937; vgl. außerdem Schreiben des Bürgermeisters der Gemeinde Mainflingen an Landgerichtsdirektor Rudolf Müller vom 12. März 1937 sowie „Veränderungen des Jagdbezirks“, Schreiben des Landrates des Landkreises Offenbach an die Bürgermeister des Kreises vom 18. März 1939, alle Dokumente Gemeindearchiv Mainflingen.

<sup>60</sup> ...und auch in der jährlichen Bodennutzungserhebung der Gemeinde wird der Einsatzhafen wieder getarnt, nachdem er zunächst ein recht öffentliches Dasein führt. So wird im entsprechenden Formblatt am 29. Mai 1937 unter der Zeile 1 „Ackerland“ noch ein Rückgang der Fläche gegenüber 1936 um 4,15 ha und unter Zeile 10 „Forsten und Holzungen“ ein Rückgang von 80 ha verzeichnet, dafür aber in der Zeile 16 „Sport-, Flug- und Übungsplätze“ eine Zunahme von rund 84 ha mit der handschriftlichen Randnotiz: „80 ha Wald 4 ha Feld für Flugplatz“. Aber schon 1938 wird der Einsatzhafen wieder ohne weitere Ausführungen den „Forsten und Holzungen“ zugeschlagen, und 1939 wird er zunächst handschriftlich in Zeile 7 „Viehweiden“ als „Weidekampfanlage“ mit 84 ha aufgeführt, aber in der Endfassung der Erhebung vom 12. Juni doch wieder in Zeile 10 versteckt (alle Dokumente Gemeindearchiv Mainflingen).

<sup>61</sup> Funkert, Hans: Dokumentation über den ehemaligen Flugplatz in Zellhausen. Zellhausen o.J.

<sup>62</sup> Das genaue Ende der Rodungsarbeiten kann nicht eindeutig aus Dokumenten belegt werden. Allerdings gibt der „Seligenstädter Anzeiger“ am 23. Januar und am 20. Februar 1937 bekannt, daß ungewöhnlich große Mengen Brennholz aus den Gemeindewäldern Mainflingens und Zellhausens versteigert werden sollen, und am 24. Juli 1937 heißt es in dem Blatt: „Abgabe von Kiefernstöcken. – Auf der Weidekampflache Gemarkung Mainflingen liegt noch eine größere Menge gerodeter Kiefernstöcke. Diese Stöcke sollen unentgeltlich gegen sofortige Abfuhr abgegeben werden. Anfragen sind zu richten an das Hessische Forstamt Seligenstadt.“ (Seligenstädter Anzeiger Nr. 87 vom 24. Juli 1937, S. 4). Für die Sprengung der Wurzelstöcke und des Sumpflandes an der Zellhäuser „Schafsweide“-Baustelle mit Ammonit II und Donarith I hatte der Schießmeister Johannes Ulrich aus Hettenleidelheim eine Erlaubnis des Hessischen Kreisamtes, die vom 14. Mai bis 31. Juli 1937 befristet war. Ulrich hatte vorher bereits das Rollfeld des Einsatzhafens Biblis freigesprengt (Hessisches Kreisamt Bensheim, Schreiben vom 26. Februar 1937, Gemeindearchiv Mainflingen)

ausgeführt wurden, ist ein entsprechender Versicherungsnachweis des Zellhauseners Josef Wendelin Dissler. Demnach wurde die Planierung des Projekts „Schafsweide“ Ende Februar 1937 begonnen und Mitte Januar 1938 abgeschlossen. Man hat also offenbar die gerodeten Teile des Rollfeldes schon befliegbar gemacht, während an anderen Stellen noch Wurzelwerk gesprengt wurde.

Mittlerweile hat das Reichsluftfahrtministerium schon erste Erfahrungen mit dem Betrieb von E-Häfen sammeln können. Aus einer Geheimen Kommandosache vom 6. Februar 1937 mit dem Titel „Ausstattung der E-Häfen I. Ordnung“ ergibt sich, daß wohl besonders eine Mobilmachungsübung auf dem Flugplatz Welzow zu neuen Anforderungen geführt hat:

- „I.) Als Ergebnis der aus der Übung Welzow gezogenen Erkenntnisse ist für die Ausstattung der E-Häfen I. Ordnung folgendes zu fordern:
- 1.) Heranführen der nächsten Straße (sofern der Platz einer solchen nicht bereits anliegt) und Ausbau einer Straßenkehre.
  - 2.) Eisenbahnanschluß, welcher in einem hufeisenförmigen, den Platz auf 3 Seiten bestreichenden, mit Ausweichen versehenen Ringgleis endet. (...)
  - 3.) Ist auch das Ringgleis wegen ungünstiger Geländegestaltung nicht erstellbar, muß die Zuführungsstraße verlängert und der Platz auf beiden Seiten der Peilschneise zugänglich gemacht werden.
  - 4.) (...)
  - 5.) Verlegung von 3 Tankleitungen mit Füllstellen neben dem Ringgleis bzw. der in Ziff. 3.) geforderten Straße.
  - 6.) Unterbringungsmöglichkeit für 600 Mann...
  - 7.) Erstellung oder Ermietung eines Häuschens für den Wächter.
  - 8.) Anschluß an die nächste Wasserleitung. Sofern dieses zu kostspielig und deshalb nicht durchführbar, Erbohrung von Abessinier-Brunnen für die Trinkwasserversorgung.
  - 9.) Die vorstehend genannten Anlagen sollen unter Ausnutzung aller natürlichen aber auch erstellbaren künstlichen Tarnungsmöglichkeiten eingeplant werden.“<sup>63</sup>

Unter Ziffer II.) werden die einzelnen Punkte genau erklärt. Das Ministerium rechnet bei einem voll besetzten E-Hafen mit einer Belegung von rund 100 Fahrzeugen und legt daher großen Wert auf schnellen Zu- und Abfluß des Verkehrs sowie eine gute Tarnung der Parkplätze. Die Tankleitungen sollen so verlegt werden, daß je neun Zapfstellen miteinander verbunden sind, und zwar in drei Dreiergruppen, die mindestens 250 bis 300 Meter voneinander entfernt sein sollen. In jeder Gruppe darf die Entfernung zwischen den Zapfstellen 50 Meter nicht unterschreiten. Dies erleichtert nicht nur das An- und Abrollen der Flugzeuge, sondern dient auch dem Feuerschutz und erschwert zudem das vollständige Zerstören der Tankanlagen etwa durch einen Luftangriff. Die Unterkunftsbarracken für fliegende Einheiten und Bodenpersonal sollen bis zur Mobilmachung in einer Scheuer am Flugplatz eingelagert

<sup>63</sup> Ausstattung der E-Häfen I. Ordnung. RdL und ObdL L.A. Nr. 375/37 g. Kdos. L.A. II 2 E vom 6. Februar 1937, in: BA/MA RL 7/255, Nr. 1ff.



werden: „Diese Scheuer und das in Ziffer 7.) genannte Wächterhaus bildet zugleich den wesentlichen Bestandteil für die Zwecke der landwirtschaftlichen Nutzung des Platzes. Für die Unterstellung von landwirtschaftlichen Geräten kann durch Anbauten an die Scheuer (Schleppdach) Raum geschaffen werden. (...) Das Wächterhaus dient im Frieden als Wohnung für den Platzlandwirt, der die Aufgabe des Wächters mit zu übernehmen hat. Die örtliche Regelung der Bewachung ist Sache der Leithorste. (...) L. D. wird gebeten, die in den Luftkreisen III, IV und V liegenden ... E-Häfen I. Ordnung ... nach vorstehenden Gesichtspunkten vordringlich fertigstellen zu lassen, bei der Neuanlage von solchen Plätzen aber den Ausbau entsprechend den obigen Richtlinien befehlen zu wollen. Diese sind für die Planungen der E-Häfen, soweit es die örtlichen Verhältnisse irgend zulassen, bindend.“<sup>64</sup>

Am 10. Juni 1938 präzisiert das Reichsluftfahrtministerium noch einmal seine bisherigen Erlasse. Danach „...sind die E-Häfen I. Ordnung in folgender Weise auszubauen:

- a) Rollfeld mindestens 1.000 x 1.000 m, mit ZZ-klarer Peilschneise,
- b) Gleisanschluß,
- c) Straßenzuführung,
- d) E-Hafen-Scheuer mit Gehöft,
- e) 300.000 l Tankraum mit verlegten Feldtankleitungen und 27 Zapfstellen,
- f) Licht-, Kraft- und Wasserversorgung,
- g) Ausbau des Nachrichtennetzes,
- h) Munitionsniederlagen.

E-Häfen, die eine dieser Bedingungen nicht erfüllen bzw. nicht erfüllen können, gelten als E-Häfen II. Ordnung...“<sup>65</sup>

Auch hier folgen wieder detaillierte Ausführungsbestimmungen zu jedem einzelnen Punkt. So heißt es etwa zu a): „Das Rollfeld muß in der Richtung der Peilschneise in der vollen Länge von 1.000 m berollbar sein. Darüber hinaus muß innerhalb der Peilschneise diesseits und jenseits des Rollfeldes ein Streifen von 200 m Länge frei von Einschwebehindernissen sein, um den Platz ZZ-klar zu machen. (...) Ferner ist anzustreben, daß unmittelbar außerhalb der Grenzen des Rollfeldes ebenfalls in der Verlängerung der Peilschneise auf jeder Seite des Rollfeldes ein Streifen von etwa 100 m notfalls noch berollbar ist.“<sup>66</sup> Auf dem E-Hafen Zellhausen wird die Peilschneise für ZZ-Betrieb – also für Blindstarts und -landungen – von Mainflingen aus über die Mitte des Rollfeldes in Richtung Zellhausen definiert; sie liegt damit nicht nur in der Hauptwindrichtung, sondern ist im An- wie auch im Abflug frei von Hindernissen, da sich dort nur Äcker befinden.

Heinrich Haas erinnert sich, daß am E-Hafen Zellhausen in den Sommer -und Herbsttagen 1937 verschiedene Bauabschnitte parallel erledigt wurden: „Also, mit dem Rollfeld haben sie angefangen, aber während sie das noch räumten, wurde schon an der Komman-

<sup>64</sup> ebd.

<sup>65</sup> Neuplanung der E-Häfen im 2. Aufbauabschnitt. RdL und ObdL Nr. 5102/38 g. Kdos. Vom 10. Juni 1938, in: BA/MA RL 7/255, Nr. 35ff.

<sup>66</sup> ebd.

Deckname: „Schafsweide“

*dantur gebaut. Und das war ja nicht nur die Kommandantur da oben in der Ecke, sondern ein ganzer Gebäudekomplex.“<sup>67</sup>*

In Zellhausen entscheidet man sich dafür, alle Hochbauten in der südöstlichen Ecke des Rollfeldes zu konzentrieren. Das entspricht zwar nicht ganz den Idealvorstellungen des Reichsluftfahrtministeriums, nach denen die Baracken auf die vorgesehenen Liegeplätze für die fliegenden Verbände rund um das Rollfeld verteilt werden sollen, bietet aber den Vorteil besserer Tarnung, weil sie hier unter den schützenden Kronen einer Kieferschonung errichtet werden können. Außerdem sind so die Wege zwischen Unterkünften und Funktionsgebäuden sehr kurz. Das Gehöft wird am E-Hafen Zellhausen unmittelbar vor den Baracken am Rand des Rollfeldes erbaut.

Auch dafür hält das Reichsluftfahrtministerium genaue Vorschriften und Normblätter bereit. Die Bauleitungen der E-Häfen können zwischen mehreren Gebäudevarianten wählen, die *„...jeweilig der bodenständigen Bauart nach Möglichkeit anzupassen“* sind.<sup>68</sup> Verbindlich ist jedoch der Bau einer E-Scheuer, eines Wohnhauses für den Platzlandwirt, das im Mobilmachungsfall die Kommandantur des Einsatzhafens beherbergen soll und eines massiven Gebäudes für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte. Diese Gebäude sind ausdrücklich *„...in Form eines Bauerngehöftes anzulegen, und zwar so, wie es in der betreffenden Gegend üblich ist. Bauart und Anordnung ... dürfen nicht ohne weiteres auf einen neu erstellten Zweckbau schließen lassen.“<sup>69</sup>*

Über diese Forderungen hinaus wird am E-Hafen Zellhausen auch ein Stall errichtet; man ordnet die vier Gebäude als Rechteck an, entscheidet sich für Fachwerk-Bauweise und hält sich ansonsten an die Standards des Ministeriums; lediglich das Stallgebäude und der Geräteschuppen tauschen die Plätze. Das Wohnhaus des Platzlandwirts, später als E-Hafen-Kommandantur genutzt, ist das einzige heute noch erhaltene dieser Bauwerke. Es hat die Hausnummer 24 in Zellhausens Sudetensiedlung, die das damalige das Rollfeld heute im Westen begrenzt.

In dem Kiefernwäldchen zwischen Teerstraße und Riegelsweg werden 1937 auch die vorgeschriebenen Baracken errichtet. Vorgesehen ist zunächst, daß ein Einsatzhafen I. Ordnung 600 Personen aufzunehmen hat. Das entspricht einer Gruppe eines Kampf- oder Jagdgeschwaders mit drei bis vier Staffeln und einer Sollstärke zwischen 36 und 48 Flugzeugen sowie dem dazugehörigen Bodenpersonal und dem Stamm des Einsatzhafens.

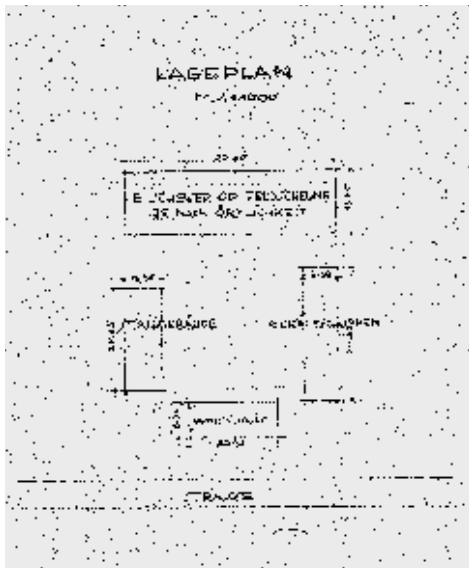
Aus dem noch vorhandenen Quellenmaterial läßt sich nicht mehr klären, ob die Zellhausener Bauleitung zunächst dem Erlaß des Reichsluftfahrtministeriums gefolgt ist und lediglich fünf Baracken errichtet hat, oder ob gleich Nägel mit Köpfen gemacht wurden. In ersten Erfahrungsberichten der Luftflotten 2 und 3 aus den frühen Kriegstagen nämlich wird festgestellt, daß die E-Häfen *„...nur durch Errichtung von zusätzlichen Baracken den geforderten*

<sup>67</sup> *Gespräch mit Heinrich Haas, a.a.O.*

<sup>68</sup> *Ausstattung der E-Häfen I. Ordnung. RdL und ObdL Nr. 5963/37 g. Kdos. Vom 14. Juni 1937, in: BA/MA RL 7/255*

<sup>69</sup> *ebd.*





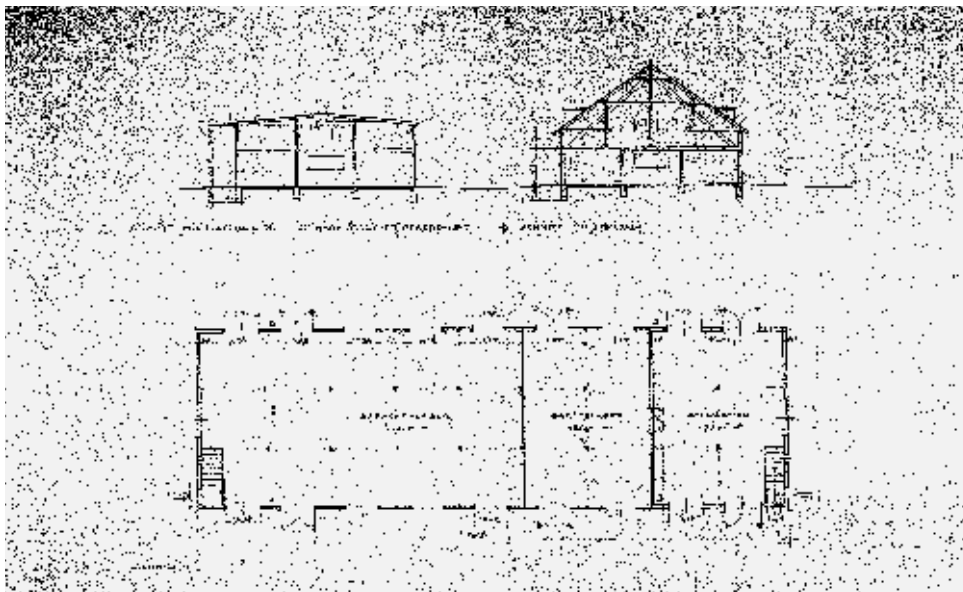
So wie auf dieser Zeichnung stellte sich das Reichsluftfahrtministerium einen taktisch sinnvollen Aufbau des E-Hafen-Gehöfts vor.

*Bundesarchiv*



Die Bauleitung in Zellhausen hält sich im wesentlichen an diesen Vorschlag, wie das Luftbild zeigt; Stall und Geräteschuppen wurden vertauscht.

*Ministry of Defence*



Schnitte und Grundriß der mächtigen E-Hafen-Scheuer, die eigentlich für das Einlagern der Baracken bis zur Mobilmachung gedacht war. Die Zellhausener Scheuer hatte ein Steildach.

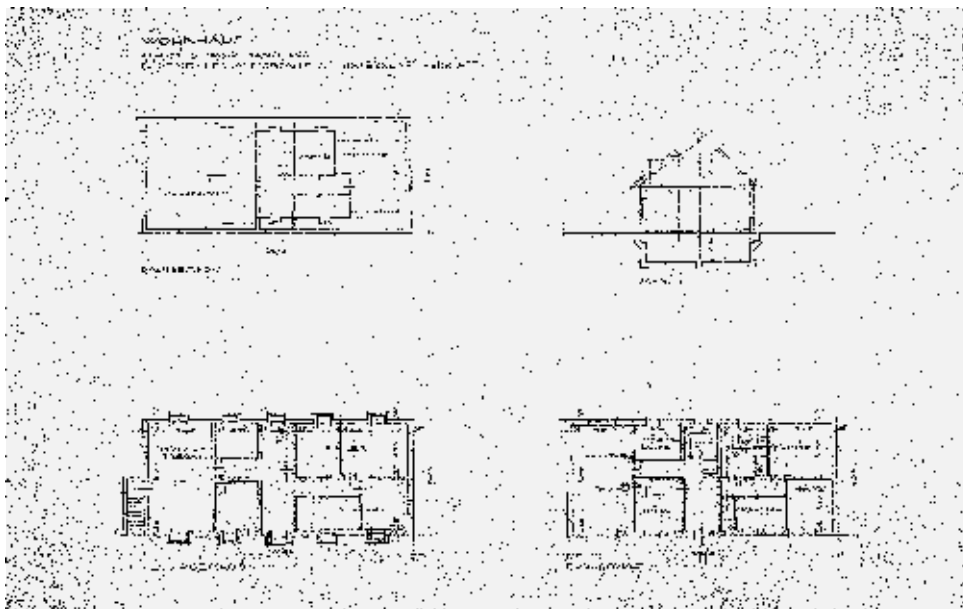
*Bundesarchiv*

Deckname: „Schafswaide“



Die ehemalige E-Hafen-Kommandantur, Sudentensiedlung 24 in Zellhausen, im Jahre 1999.

*Braatz*

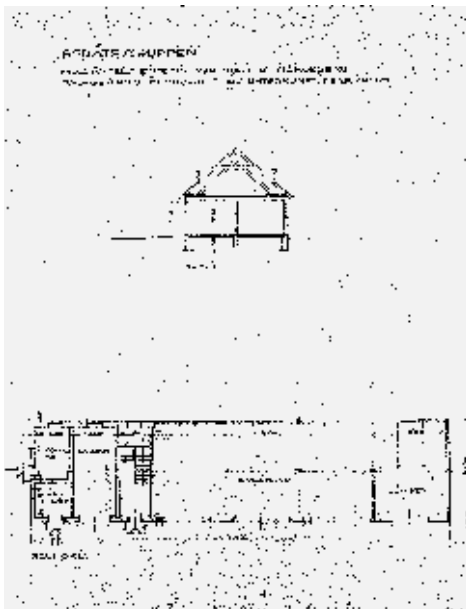


Schnitt und Grundrisse der Kommandantur, des einzigen heute noch erhaltenegebliebenen Gebäudes des Militärflugplatzes.

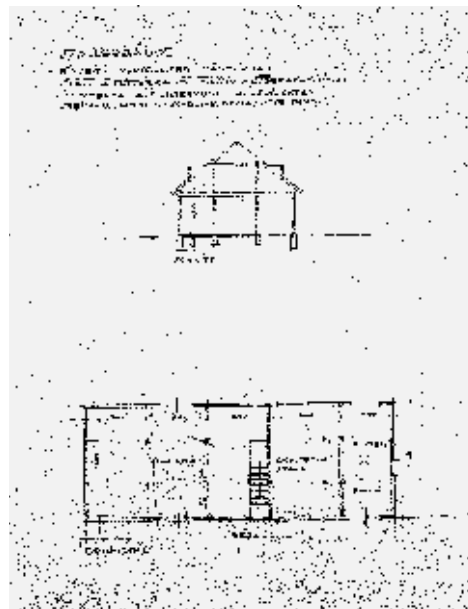
*Bundesarchiv*



Der Geräteschuppen. Dahinter erkennbar der Windsack, mit dem die Start- und Lande-  
richtung bestimmt wird. Stockmann



Schnitt und Grundriß des Geräte-  
schuppens, der den Gebäudekomplex  
zum Rollfeld hin begrenzte. Bundesarchiv



Schnitt und Grundriß des Stallgebäudes,  
von dem keine Fotografien erhalten ge-  
blieben sind. Bundesarchiv

Deckname: „Schafsweide“



Der Gebäudekomplex aus Nordwesten gesehen – am Standort des Betrachters mündet heute Zellhausens Bensbruch- in die Nord-West-Ring-Straße. Links der Geräteschuppen, rechts daneben die Kommandantur, dahinter in paralleler Firstrichtung die E-Hafen-Scheuer. *Wolfing*

Deckname: „Schafsweide“

Bedürfnissen gerecht werden“ können und eigentlich Platz für 1.000 Mann geschaffen werden müßte.<sup>70</sup> Pläne der Zellhausener Anlage sind nicht mehr vorhanden, und die ersten Luftbilder, die einen Blick auf die Baracken erlauben, werden von alliierten Aufklärern im Winter 1944/45 gemacht. Diese Fotografien lassen jedoch im Wald südöstlich des E-Hafen-Gehöfts mindestens 12 Gebäude einwandfrei erkennen.

Mit dem Ausbau des Einsatzhafens kommt man offenbar gut voran. Das ebene und trockene Gelände stellt nach der Rodung keine besonderen Herausforderungen mehr an die Bautrupps, die es in kürzester Zeit anfliegbar herrichten müssen. Eine Aufstellung des Luftgaukommandos XII vom 30. Juni 1938 über alle seine 16 E-Häfen I. Ordnung weist für Zellhausen nur gut anderthalb Jahre nach den ersten Vermessungen aus<sup>71</sup>:

#### *Rollfeld*

- |                                      |                        |
|--------------------------------------|------------------------|
| 1. Platzplanie:                      | <i>fertig</i>          |
| 2. Drainage:                         | <i>nicht vorhanden</i> |
| 3. Start- und Landebahn:             | <i>nicht notwendig</i> |
| 4. Beseitigung von Flughindernissen: | <i>ist erfolgt</i>     |
| 5. Hindernisbefeuerung:              | <i>–</i>               |
| 6. ZZ-klar:                          | <i>–</i>               |
| 7. Landwirtsch. Zustand:             | <i>feste Grasnarbe</i> |

#### *Gleisanlagen*

- |                           |                                    |
|---------------------------|------------------------------------|
| 1. Anschlußgleis:         | <i>bis zum Platzgebäude fertig</i> |
| 2. Platzringgleis:        | <i>vorgesehen</i>                  |
| 3. Laderampe a. d. Platz: | <i>nicht vorgesehen</i>            |
| 4. Culemeyer-Betrieb:     | <i>nicht vorgesehen</i>            |

#### *Straßen u. Plätze*

- |                                   |                           |
|-----------------------------------|---------------------------|
| 1. Straßen außerhalb des Platzes: | <i>fertig</i>             |
| 2. Straßenumlegung:               | <i>nicht erforderlich</i> |
| 3. Straßen innerhalb des Platzes: |                           |
| a. Tankstraßen:                   | <i>nicht vorhanden</i>    |
| b. Rollfeldringstraße:            | <i>nicht vorhanden</i>    |
| c. Straßenverb. z. Mun. Bunker:   | <i>vorgesehen</i>         |
| 4. Parkplätze:                    | <i>-</i>                  |
| 5. Vorplätze:                     | <i>-</i>                  |

<sup>70</sup> Ausstattung der E-Häfen (Entwurf). Luftflottenkommando 3 vom 9. Oktober 1939, in: BA/MA RL 7/255, Nr. 49ff.

<sup>71</sup> Meldung über den Stand des Ausbaues der E-Häfen. Luftgaukommando XII, Abt. Ib (Fl) Nr. 150/38 g. Kdos. vom 30. Juni 1938, in: BA/MA RL 7/191. – Es wunderte damals übrigens, daß der Einsatzhafen angesichts seiner Lage nicht den Ortsnamen „Mainflingen“ erhielt. Mögliche Erklärungen dafür sind einerseits die Verwechslungsmöglichkeit mit Meinigen/Thüringen insbesondere im Funksprechverkehr der Luftwaffe, andererseits aber auch die Tatsache, daß alle wesentlichen Anlagen für den Betrieb des Einsatzhafens auf Zellhausener Gebiet errichtet wurden, obwohl sich der größte Teil seiner Fläche (84 ha) in der Gemarkung Mainflingen befand.

Deckname: „Schafsweide“

*Be- und Entwässerung*

- |                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| 1. Quellfassungen bzw. Brunnenanlage: | vorgesehen |
| 2. Bewässerungsleitungen:             | vorgesehen |
| 3. a. Entwässerungsleitungen:         | vorgesehen |
| b. Kläranlagen:                       | vorgesehen |

*Stromversorgung, Fernsprech- und  
Signalanlagen*

- |   |            |
|---|------------|
| 1. a. Starkstromleitung:                                    | vorgesehen |
| b. Trafo:   | vorgesehen |
| 2. a. Fernsprechanlagen:                                    | vorhanden  |
| b. Signalanlagen:   | vorgesehen |
| 3. Elektr. Licht- und Kraftleitungen<br>innerb. d. Platzes: | vorgesehen |

*Tankanlagen*

- |                             |                  |
|-----------------------------|------------------|
| 1. a. Feldtankanlagen:      | vorgesehen       |
| b. Feldtankleitungen:       | nicht vorgesehen |
| 2. Betriebsstoffvorrat:     | 46.661 Ltr.      |
| 3. Kesselwagen-Tankanlagen: | nicht vorhanden  |

*Munitionsanlage*

- |                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| 1. Mun.-Baracken:              | nicht vorhanden |
| 2. Feste Mun.-Bunker:          | nicht vorhanden |
| 3. Mun.-Bunker (erdummantelt): | vorgesehen      |

*Hochbauten*

- |                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| 1. E-Hafen-Scheuer:       | im Bau          |
| 2. Landwirt. Gehöfte      |                 |
| a. Wohnhaus:              | im Bau          |
| b. Geräteschuppen:        | im Bau          |
| c. Stall:                 | im Bau          |
| d. Offene Feldscheuer:    | nicht vorhanden |
| e. Schafstall:            | nicht vorhanden |
| 3. Umbau bestehender Anl. |                 |
| f. Zwecke d. Gehöftes:    | –               |

Tatsächlich scheint das erste Flugzeug am 24. August 1938 auf dem neuen Militärflugplatz gelandet zu sein. Der Zellhausener Josef Disser, damals noch ein Kind, sitzt auf dem Bretterzaun des Sportplatzes an der nordwestlichen Ecke des Rollfeldes, als die Maschine – nach Dissers Erinnerung ein zweimotoriger Bomber des Typs Dornier Do 17 – tief über den Wald hereinschwebt: „Nicht weit von uns fußballspielenden Buben war der Landwirt Karl Müller auf einem seiner Äcker bei der Arbeit. Wir sahen mit Schrecken, daß er zusammenbrach wie vom Blitz gefällt, als das Flugzeug plötzlich über ihm war.“ Wie das Totenbuch der

Deckname: „Schafsweide“



Der Barackenkomplex des Einsatzhafens Zellhausen im Winter 1944. 14 Gebäude können erkannt und Funktionen zugeordnet werden. Ein Teil der Bauten ist hier bereits durch Jagdbomber-Angriffe zerstört oder beschädigt.

*Ministry of Defence*

- |   |                                  |      |                             |
|---|----------------------------------|------|-----------------------------|
| 1 | Kommandantur-Bunker              | 7    | Krankenrevier               |
| 2 | Geschäftszimmer-Baracke          | 8-10 | Unterkunftsbaracken         |
| 3 | Funktion unbekannt               | 11   | Luftaufsicht/Flugleitung    |
| 4 | vermutlich Offizierskasino       | 12   | Gasmaskenbunker             |
| 5 | Wirtschafts- und Kantinenbaracke | 13   | Pumpstation                 |
| 6 | vermutlich Uffz.-Latrine         | 14   | vermutlich Werkstattbaracke |

Deckname: „Schafsweide“



Blick vom Gehöft über die Teerstraße zur Geschäftszimmerbaracke und zur Flugleitung.

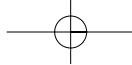
*Stockmann*



Eine der Unterakunftsbaracken im Jahre 1942. Die Rabatten links und rechts der Birkenbank wurden von Lastensegler-Flugschülern angelegt: links ein Eisernes Kreuz, rechts die drei Möven eines C-Abzeichens für Segelflieger.

*Stockmann*





Deckname: „Schafsweide“



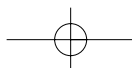
Die Wirtschafts- und Kantinenbaracke, von der Teerstraße aus gesehen.

*Stockmann*



Essensausgabe an der Wirtschafts- und Kantinenbaracke; im Vordergrund die Terrasse des vermutlichen Offizierskasinos.

*Stockmann*



Deckname: „Schafsweide“



Westlicher Teil der Befehls- und Nachrichtenbaracke. Hier war ab Anfang 1940 auch die Luftaufsicht untergebracht, weil deren frühere Räumlichkeiten im Kommandantur-Gebäude keinen guten Überblick über das Rollfeld und die Platzrunde erlaubten.

*Stockmann*



Reste des Gasmaskenbunkers an der Einmündung des Riegelswegs in die Teerstraße im Jahre 1999. Das Gebäude diente zeitweise auch als Arrestzelle.

*Braatz*

katholischen Pfarrei Zellhausens unter diesem Datum ausweist, erleidet Müller bei der Feldarbeit einen Herzschlag. So hat der erste Anflug auf den Einsatzhafen wahrscheinlich auch zum ersten Todesfall in seiner achtjährigen Geschichte geführt.

Nichtsdestotrotz – man ist im Plan. Das Rollfeld ist benutzbar und benötigt nicht einmal eine Drainage, die Peilschneise von Flughindernissen geräumt, das Bahngleis an den Kommandanturbereich herangeführt. Zwar fehlen noch Unterkünfte, Munitionsbunker, Strom- und Wasserversorgung, aber es lagert bereits Flugtreibstoff am Platz, der zum zweimaligen Betanken einer Jagd- oder Stukagruppe reicht, so daß er bedingt einsatzbereit gemeldet werden kann. Andere Plätze wie Großostheim, Altenstadt oder Merzhausen, deren Bau früher oder gleichzeitig begonnen worden war, sind noch nicht so weit.

Damit ist den forschenden Erlassen des Reichsluftfahrtministeriums zumindest auf dem Papier Genüge getan; daß aber für den geregelten Ausbau vieler Militärprojekte immer weniger Zeit und Geld zur Verfügung steht, weil Hitler seinen geradezu psychopathischen Expansionsdrang ab 1937 kaum noch zu zügeln vermag, steht auf einem anderen Blatt. Das Kalkül der nationalsozialistischen Staatsführung, die Arbeitslosigkeit durch Aufrüstung – also durch staatliche Beschäftigungsprogramme – radikal zu senken und diese Programme gleichsam auf Pump von der Reichsbank finanzieren zu lassen, kann höchstens für einige Jahre aufgehen. Dann muß entweder der Geldumlauf erhöht werden, was fast zwangsläufig erneute Inflation bedeutet – oder der Staat ist gezwungen, sich neue Ressourcen zu erobern. Kurzum: ohne Krieg wäre die gesamte Wirtschaftspolitik des Dritten Reiches früher oder später wie ein Kartenhaus in sich zusammengefallen. Nur die allgemeine Mobilmachung hat letztlich den Offenbarungseid Hitlers auf dem Arbeitsmarkt verhindert, und nur die Eroberungsfeldzüge erlauben ihm, seine Rüstungsmaschinerie zu vertretbaren Kosten auf Touren zu halten.

Wie tief die Führung des Deutschen Reiches gegen Ende der dreißiger Jahre in Schwierigkeiten steckt, erhellt ein Schreiben des Generals Kessler an den Oberbefehlshaber der Luftwaffe vom 1. Juni 1938. Kessler, Generalstabschef des Luftkreiskommandos 4 in Münster, das – über das Luftgaukommando XII in Gießen – auch für den Einsatzhafen Zellhausen verantwortlich ist, steht wirtschaftlich so unter Druck, daß er in diesem Brandbrief kein Blatt mehr vor den Mund nimmt:

*„Die im Bereich der Abw. Stelle L.K.K. 4 zur Unterbringung der am 1.10.1938, 1.12.1938 (bisher 1.1.1939) und zum 1.4.1939 anlaufenden Einheiten ... erforderlichen Bauten sind durchgeführt bzw. in der Durchführung begriffen. Trotzdem mit Rücksicht auf die geringen Mittel ... die Bauten nur in dem für eine behelfsmäßige, z. T. sogar äußerst notdürftige Unterbringung unbedingt notwendigen Ausmaße durchgeführt werden, ist die Unterbringung der anlaufenden Einheiten nur gesichert, wenn weitere 6,6 Mil. RM zusätzlich für nachfolgende Bauten bewilligt werden.*

*1.) In Langendiebach sind bereits 2 1/2 Mill. RM mehr vertraglich festgelegt, als für dieses Bauvorhaben zugewiesen werden können. Zur terminmäßigen Fertigstellung dieses Bauvorhabens bedarf es darüber hinaus weiterer Mittel in Höhe von 2,3 Mill. RM, die dem L.K.K. 4... nicht mehr zur Verfügung stehen.*

Deckname: „Schafsweide“



Im August 1938 kann der Einsatzhafen Zellhausen bedingt einsatzbereit gemeldet werden. Hier der linke Flügel des Befehls- und Nachrichtengebäudes am südwestlichen Rand des Rollfeldes.

*Stockmann*

Deckname: „Schafsweide“

2.) Ebenfalls sind für den Flugplatz Mannheim (Erweiterungsbauten des Leithorstes) 2,8 Mill. RM vertraglich festgelegt worden. Es können diesem Bauvorhaben aber nur 2 Mill. RM zugewiesen werden...

3.) Die Unterbringung der Scheinw. Abt. Frankfurt/Main in der für diese Abteilung vorgesehenen neuen Kaserne in Frankfurt/Main-Hausen ist nicht durchführbar. (...) Um dieses Bauvorhaben durchführen zu können, bedarf die Abw. Stelle L.K.K. 4 der Zuweisung weiterer 1 Mill. RM.

*Betr. die Unterbringung der zum 1.10.1939 und später anlaufenden Truppenteile wird besonders darauf hingewiesen, daß die erforderlichen Bauten nicht weiter fortgeführt werden können... Von dieser Maßnahme ist aber abgesehen worden, weil sie für untragbar gehalten wird. Es muß schon heute gemeldet werden, daß die rechtzeitige Unterbringung der zum 1.10.1939 anlaufenden Einheiten nicht gesichert ist, wenn nicht die zugewiesenen Mittel erheblich erhöht werden.“<sup>72</sup>*

Aber es bessert sich nichts. Wie wenig die Luftwaffenführung in der Lage ist, wenigstens die wichtigsten Etatlöcher aus den vorhandenen Mitteln zu stopfen, zeigt ein anderes Schreiben des Generals Heilingbrunner, der als Kommandeur des Luftgaukommandos XII an Kessler berichtet und ein dreiviertel Jahr nach dessen deutlicher Warnung ausführt:

*„Für das Rechnungsjahr 1939 sind dem Luftgaukommando XII ... Mk. 74.000.000.- in Aussicht gestellt. Von diesen sind bereits 2/3 durch Bezahlung von Restbeträgen, durch bereits begonnene Neubauten und durch Grunderwerb festgelegt, sodaß der Luftgau nur noch über 1/3, d. h. etwa Mk. 25.000.000.- frei verfügen kann“,* schreibt der General und schließt seine Ausführungen mit der Hoffnung, daß *„...dem Lg. Kdo. in Anbetracht des umfangreichen Grunderwerbes (Lu. Üb. Pl. Abrbrück und zahlreiche E-Häfen) zusätzliche Geldmittel (mindestens Mk. 20.000.000.—) zur Verfügung gestellt werden könnten...“<sup>73</sup>* Er fügt seinem Schreiben eine Übersicht über die erforderlichen Mittel und über die Verteilung jener in Aussicht gestellten 74 Millionen Reichsmark für seinen Befehlsbereich an, die deutlich macht, in welchem Dilemma er sich zwischen Ausbau und Geldmangel befindet. So hatte er etwa für den Leithorst Langendiebach 19,1 Millionen Reichsmark angefordert. Langendiebach soll im Mobilmachungsfall die Einsatzhäfen Altenstadt, Großostheim, Nidda und Zellhausen führen und hat damit die Schlüsselstellung im westlichen Rhein-Main-Gebiet. Bewilligt werden dem Luftgau für den Ausbau dieses Horstes tatsächlich 3,5 Millionen Reichsmark, also nur 18 Prozent der notwendigen Mittel. Für Feldflugplätze und E-Häfen hatte der Luftgau 26,5 Millionen Reichsmark angesetzt, aber zugewiesen werden ihm ganze 6 Millionen.

Die finanzielle Lage der Luftrüstung wirkt sich vor allem dort aus, wo Einsatzplätze auf schwierigem Gelände errichtet werden sollen. So sind für den E-Hafen Geinsheim im hessi-

<sup>72</sup> Durchführung und Dringlichkeit der Bauvorhaben 1938. Der Chef des Generalstabes L.K.K. 4 für die Abwicklungsstelle des Luftkreiskommandos 4, Schreiben vom 1. Juni 1938, in: BA/MA RL 7/191

<sup>73</sup> Neuaufstellungen der Fliegertruppe, Flakartillerie, Ln.-Truppe, Nachschubdienststellen und Ausbau der Bodenorganisation in den Jahren 1939 und 1940. Luftgaukommando XII, IVa/Ib 4 Raum Nr. 00668(184)/39 g. Kdos. vom 15. März 1939, in: BA/MA RL 7/186

Deckname: „Schafsweide“

schen Ried 1,8 Millionen Reichsmark gefordert, aber nur RM 355.000 bewilligt. Ähnlich trifft es Merzhausen im Taunus, wo den notwendigen 1,1 Millionen Reichsmark ein verfügbarer Etat von 348.000 RM gegenübersteht. Die Plätze, auf denen das meiste Geld in die Rodung der Rollfelder investiert werden mußte und die nun im fortgeschrittenen Ausbau keine besonderen Probleme mehr aufwerfen, kommen vergleichsweise gut weg. So setzt General Heilingbrunner für Großostheim 370.000 RM an, von denen bei äußerster Sparsamkeit 228.000 RM unbedingt erforderlich sind; bewilligt werden immerhin 193.000 RM. Und am besten hat es noch die Bauleitung des „Schafsweide“-Projekts Zellhausen: Sie könnte mit weiteren 386.000 Reichsmark den Zeit- und Ausbauplan erfüllen und benötigt davon mindestens 241.000 RM, die sie schließlich auch zugewiesen erhält.<sup>74</sup>

Insgesamt aber sind die Zustände chaotisch. Während Göring einen fliegenden Verband nach dem anderen aus dem Boden stampfen läßt, bleibt die Entwicklung der dringend notwendigen Infrastruktur in finanziellen Schwierigkeiten stecken. Und nicht nur dies: die Reichsführung muß auch zur Kenntnis nehmen, daß ihr rigoroses Vorgehen beim Grunderwerb und bei der Zerstörung landwirtschaftlicher Nutzflächen von der Bevölkerung keineswegs stumm hingenommen wird – ganz zu schweigen von neuen Problemen auf dem Ernährungssektor, die sie sich durch rücksichtslosen Umgang mit der Ernte schafft. So heißt es in einem Memorandum vom 1. Juni 1938: *„Mit Rücksicht auf die Ernährungslage, den Vierjahresplan, die Enge des Raumes und die bestehende Felderverteilung wird neues Gelände für Flugplätze nur durch weitere besonders planvolle Erkundung des Gesamttraumes gewonnen werden können.“* Es wird weiter empfohlen, sich bei der Geländeerkundung besonders auf Ödland oder auf Wiesenflächen zu konzentrieren, die unter Umständen auch durch Flurbereinigung zu einer einzigen Grünfläche zusammengefaßt werden können, um sie schließlich als Rollfeld zu nutzen: *„Die Fläche wäre als Rollfeld herzurichten, die Nutzung verbliebe den Bauern in Selbstbewirtschaftung, oder die Fläche könnte von der Luftwaffe im Pachtvertrag übernommen werden, und der Ertrag den Bauern wieder zugeführt werden. Um der Landwirtschaft möglichst wenig Boden zu entziehen, könnte man sich auch hier mit je zwei Start- und Landebahnen in den Hauptwindrichtungen begnügen, statt zusammenhängende Großflächen zu fordern.“*<sup>75</sup> Und besorgt fragt das Luftkreiskommando 5 per Fernschreiben beim Luftkreiskommando 4 in Münster am 29. Juni 1938 an, *„...ob bezw. inwieweit der Ausbau der für 1938 geforderten E-Häfen I. Ordnung und der für 1938 und 1939 geforderten E-Häfen II. Ordnung im Luftgau XII zu den...angegebenen Terminen vollendet werden kann, obwohl durch Erlaß RdL...die Ernte unter allen Umständen geschont werden muß.“*<sup>76</sup> Auch in einem Telegramm des Luftwaffen-Gruppenkommandos 6 vom 5. Juli 1938 wird die Ernte als Hindernis für das Erreichen der Ausbauziele genannt: *„Zum befohlenen Termin werden fertig: Altenstadt, Bracht, Biblis, Ettinghausen, Nidda, Zellhausen“*, heißt es dort, aber: *„Fertig-*

<sup>74</sup> ebd.

<sup>75</sup> Durchführung und Dringlichkeit der Bauvorhaben 1938, a.a.O.

<sup>76</sup> Abwicklungsstelle Luftkreiskommando 5, Fernschreiben vom 29. Juni 1938, Nr. 4624/38 g. Kdos., in: BA/MA RL 7/191

*stellung Gleisanschluß Kirch-Göns mit Rücksicht auf Ernte und Grunderwerb erst Ende des Jahres. (...) In Ober-Olm sind bis 15. 9. 38 zwei Landebahnen eingesät. Teilweise vorzeitige Aberntung notwendig. Arbeiten in Kastellaun (Waldgelände) konnten wegen Einspruch des Landesforstmeisters noch nicht begonnen werden.“<sup>77</sup>*

Die Krise geht tief, und man begegnet ihr in der Luftwaffenführung letztlich hilflos. Als Maj. Karl Koller, der spätere Stabschef der Luftflotte 3, im Dezember 1938 von einer Inspektionsreise über die zahlreichen unfertigen Flugplätze zurückkommt, berichtet er an das Reichsluftfahrtministerium: *„Bei den verschiedenen Besuchen auf den Baustellen der Luftwaffe wurde eine gewisse Trägheit und ein gewisser Stillstand ... festgestellt. Gerade in der Zeit schwieriger Personal- und Materialbeschaffung müssen Bauleiter dafür sorgen, daß Arbeiten im Fluß bleiben und Personal bei genügender Arbeitsfreude erhalten wird. (...) Besondere Fürsorge gerade für das zivile Personal. Kontrolle der Baukantine auf Sauberkeit, Güte und Billigkeit der Mahlzeiten und auf Gewinnsucht der Kantinenpächter. Auf Bildschmuck und sonstige, der Fürsorge dienende Maßnahmen, gerade in den Baukantinen besonders und ständig achten.“<sup>78</sup>*

Gleichzeitig aber hat Koller auch seine Aufstellungsbefehle. Sie zwingen ihn, neuen fliegenden Verbänden Standorte zuzuweisen, die noch gar nicht benutzbar sind. Damit Mannschaften, Fluggerät und Ausrüstung wenigstens halbwegs unbeschadet überwintern können, müssen provisorisch Baracken und Schuppen auf den Einsatzhäfen erstellt werden. Diese Provisorien verschlingen aber wiederum Material, das längst schon in die Kalkulation des eigentlichen Ausbauprogramms eingegangen war. Die Decke ist an allen Ecken viel zu kurz.

Koller kann gegen den Raubbau an der Substanz nur Worte setzen. Die Truppe, verlangt er, müsse sich *„...durch entsprechendes Zusammenrücken in den vorhandenen stabilen Anlagen in erster Linie selbst helfen, d. h. entsprechend einschränken. Die Belegung von Unterrichtssälen, von für die Unterkunft geeigneten und ausgebauten Dachböden usw. muß in Kauf genommen werden. (...) Endlich müssen Bauleitungsgebäude, wo Unterkunftsnot für die Truppe besteht, im Rahmen des Möglichen mit herangezogen werden.“* Und auch hier setzt der General auf Psychologie: *„Auf Barackenunterkunft besondere Liebe und Sorgfalt verwenden. (...) In Wohlfahrtsräumen der Soldaten und des zivilen Personals darf Führerbild und Bild des Feldmarschalls in keinem Falle fehlen. Bilder müssen an geeigneter Stelle und mit der entsprechenden Sorgfalt und Liebe aufgehängt und geschmückt werden. Größe der Bilder muß dem Raum angepaßt werden. Kommandeure mit ihren Unterkunftsverwaltungen und Bauleitungen müssen hier zusammenwirken und den befohlenen Erfolg sicherstellen.“<sup>79</sup>*

<sup>77</sup> Luftwaffen-Gruppenkommando 6: Fernschreiben vom 5. Juli 1938, in: BA/MA RL 7/191, Nr. 35

<sup>78</sup> Luftwaffen-Gruppenkommando 3: Besprechungspunkte für die Kommandeursbesprechung am Samstag, den 10. 12. 38, in: BA/MA RL 7/183

<sup>79</sup> ebd., Nr. 18