

Walther Dahl



Rammjäger

Walther Dahl

RAMMJÄGER

Nicht nur die Generation, die an der Front gekämpft und in den Kellern der Heimat gelitten hat, auch die Jugend, der bisher vielfach ein verzerrtes Bild des kämpfenden deutschen Soldaten gegeben wurde, wird dieses Buch mit Spannung lesen. Der selbstlose, heldenhafte Einsatz der Männer der Sturmgruppen, denen sogar der Gegner seine Hochachtung nicht versagen konnte, erfüllt jeden Deutschen mit Stolz und Bewunderung. Der Kommodore der Rammjäger und letzte Inspekteur der Tagjäger, Eichenlaubträger Oberst Walther Dahl, ist durch seinen persönlichen Einsatz an der Spitze seines Geschwaders prädestiniert, diesen packenden, von nüchternen Zahlen belegten Tatsachenbericht zu schreiben. Seine Darlegungen, die bereits als große Fortsetzungsreihe in der „Deutschen Soldaten-Zeitung und National-Zeitung“ erschienen und internationales Aufsehen erregt haben, füllen eine echte Lücke in der kriegsgeschichtlichen Literatur. Oberst Dahl darf mit Stolz für sich und seine Män-

ner in Anspruch nehmen: Wir haben bis zum Ende gegen einen zahlenmäßig überlegenen Gegner gekämpft, um die Heimat aus ihrer jahrelangen, in Luftschutzkellern geborenen Angst zu befreien. Die Männer der Sturmgruppen waren jederzeit bereit, ihr Leben zu geben, aber sie waren keine Selbstmörder, keine Degradierten und keine „Wunderwaffe“. Das Wunder war allein der Opferwille dieser Männer und ihr heldenhaftes Draufgängertum. Diese Tatsache würdigt der letzte Oberste Befehlshaber der deutschen Wehrmacht und Staatsoberhaupt des Deutschen Reiches, Großadmiral Dönitz, in seinem Vorwort zu diesem Buch. — Oberst Dahl, der selbst 36 viermotorige Bomber über dem deutschen Heimatgebiet abgeschossen hat, erzählt aus eigenem Erleben von den schweren Kämpfen, in denen er und seine Männer tagtäglich einer zahlenmäßigen Übermacht des Gegners gegenüber standen. Durch das eingehende Studium militärischer Dokumente der Gegenseite konnten seine persönlichen Erlebnisse im Hinblick auf die damalige allgemeine Situation objektiv ergänzt werden.

ORION-VERLAG

ORION-VERLAG



Werner Baur

WALTHER DAHL

RAMMJÄGER

DAS LETZTE AUFGEBOT

ORION VERLAG HEUSENSTAMM

NACH ORIGINALUNTERLAGEN BEARBEITET VON F.R.K. DAHL

1961

© by ORION VERLAG · Heusenstamm bei Offenbach am Main

Verlagsnummer 613

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in andere Sprachen und der Verwendung für Film, Rundfunk und Fernsehen, auch auszugsweise, vorbehalten.

Druck: Buchdruckerei Decker & Wilhelm · Heusenstamm

Einband: Buchbinderei Freitag, Kassel

Eingelesen mit ABBYY Fine Reader 16

Meinen vor dem Feind gebliebenen Kameraden



Grossadmiral Dönitz

DÖNITZ
GRANDADMIRAL A. D.

AUMÖLLE (HOLSTEIN),
DORA-SPRUCH-ALLEE 1
TELEFON 2379

Der Lauf zücht von dem
Johan Falkenberg dem
Kammjäger, die in drei-
weiligen, oghabedretes Offi-
anfüllung fünf immer
wieder in fästesten Kämpfen
für ihr Volk und Vaterland
einführten.

Ich neige mich in Gefang-
ung vor solch heldischen,
huldischen Leistung.

Ich neige mich in Hochachtung
vor den Gefallenen dieser
kagaren Krieger.

Möge unser Vaterland,
wenn es zu fester Wirt-
schaft für mich, solche
Soldaten haben!

Kov. 1961

Dönitz

WIR GELOBEN

Es ist ein strahlender Maimorgen im Jahre 1944, ein makellos blauer Himmel spannt sich über den norddeutschen Fliegerhorst Salzwedel. Auf dem Hallenvorfeld ist die IV. Gruppe des Jagdgeschwaders Udet zur feierlichen Verpflichtung als erste Sturmgruppe angetreten.

Generalleutnant Schmid, der Kommandierende General des I. Jagdkorps, der heute eigens aus Treuenbrietzen von seinem Gefechtstand herübergekommen ist, legt dankend die Hand an die Mütze, als Hauptmann Moritz, der Gruppenkommandeur, ihm mit klarer Stimme meldet: *«Sturmgruppe des Jagdgeschwaders Udet zur feierlichen Verpflichtung angetreten.»*

Die grosse, schlanke Gestalt des Generals, an dessen Kragen das Ritterkreuz blinkt, strafft sich, seine graublauen Augen umfassen mit einem stolzen Blick die Reihen der vor ihm stehenden Soldaten. Vielleicht erinnert er sich an den Tag, an dem auch er, als junger Freiwilliger während des ersten Weltkrieges, in Reih' und Glied vor seinem Kommandierenden General gestanden hatte. Als er dann in ernsten Worten auf die Bedeutung dieser Stunde hinweist, da spürt jeder die Atmosphäre soldatischer Verbundenheit und die tiefe Sorge um das Vaterland, die den General, wie jeden einzelnen von ihnen, erfüllt.

Nachdem der Kommandierende General seine kurze Ansprache beendet hat, tritt Hauptmann Moritz vor. Seine Kommandos hallen über den Platz: *«Stillgestanden!»* – *«Das Gewehr über!»* – *«Achtung! Präsentiert das Gewehr!»* – Die 68 Flugzeugführer in ihren Flugkombinationen stehen wie eine Mauer. Dahinter, im offenen Viereck, die 500 Soldaten der Gruppe im Dienstanzug und Stahlhelm unter Gewehr. Am rechten Flügel der Fahnenträger, ein junger Flugzeugführer-Feldwebel, ausgezeichnet mit dem Ritterkreuz des Eisernen

Kreuzes, mit der Geschwaderfahne, flankiert von zwei Leutnants, an deren Brust das Deutsche Kreuz in Gold glänzt.

Hauptmann Moritz verliest mit ruhiger, fester Stimme die Verpflichtungsformel:

«Wir verpflichten uns, getreu den Grundsätzen und Kampfregeln der Sturmgruppe in der Reichsverteidigung zu kämpfen. Wir wissen, dass wir als Flugzeugführer der Sturmgruppe in besonderer Weise dazu berufen sind, Leib und Leben unserer Bevölkerung in der Heimat zu schützen und bis aufs äusserste zu verteidigen.

Wir geloben, bei jedem Einsatz, der zur Feindberührung mit viermotorigen Bombern führt, den Gegner aus nächster Entfernung anzugreifen und, falls der Abschuss durch Bordwaffenwirkung nicht gelingt, den Gegner durch Rammen zu vernichtend

Jede Zeile der Verpflichtung, die Hauptmann Moritz vorliest, ist den Piloten schon seit Wochen bekannt. Jeder hatte die Möglichkeit, sich zu einer anderen Einheit versetzen zu lassen, keiner hat davon Gebrauch gemacht. Zu dem Stamm der IV. Gruppe haben sich auf Grund eines Aufrufs neue Freiwillige aus anderen Jagdverbänden zur Sturmgruppe gemeldet. Die Staffeln sind vollzählig vor ihrem Kommandeur angetreten, sie bekennen sich freiwillig zu der Verpflichtung.

Ein feierlicher Ernst liegt auf den jungen Gesichtern. Sie wissen um das unsägliche Leid, das der Luftterror über die Menschen in Deutschland gebracht hat und sie glauben daran, dass ihr mutiger Einsatz dieses Leid abwenden, oder zumindest mildern wird.

Nachdem die letzten Worte der Verpflichtung verhallt sind, geht der Kommandierende General auf die Reihe der Flugzeugführer zu. Jeder der Piloten bekräftigt durch Handschlag mit dem General die eben eingegangene Verpflichtung. Die erste Sturmgruppe der Luftwaffe ist zum Einsatz in der Reichsverteidigung bereit.

LUFTRÜSTUNG VOR 1939

Im September 1939 war in Europa die deutsche Luftwaffe zahlenmässig und technisch die am besten und stärksten ausgerüstete. Die Reihenfolge der europäischen Luftwaffen war bei einer qualitativen und quantitativen Bewertung ungefähr folgende: Deutschland, England, Italien, Frankreich, Polen, Rumänien.

Nimmt man rohe Vergleichsziffern, so sieht das Verhältnis (bei Berücksichtigung Englands als Mutterland ohne Dominions) im Jahre 1939 ungefähr folgendermassen aus:

Deutschland	4'300 Frontflugzeuge
England	3'600
Italien	2'800
Frankreich	2'500
Polen	900
Rumänien	400

Einen noch verhältnismässig unbekanntem Faktor stellte damals Sowjetrussland dar. Wenn man zugrundelegt, dass 2 Jahre später – 1941 – Russlands Luftmacht rein ziffernmässig der deutschen Luftrüstung überlegen war, so kann man annehmen, dass im September 1939 Russland hinter seinem schon damals undurchdringlichen eisernen Vorhang Luftstreitkräfte besass, die quantitativ weit stärker als die der deutschen Luftwaffe waren, geschätzt: etwa 10'000 Flugzeuge. Es stellte sich jedoch später, zu Beginn des Russlandfeldzuges, heraus, dass dieses Rüstungspotential in der Luft durch veraltete Typen, mangelnde Erfahrung der Piloten und des Personals, die riesigen Entfernungen und die fehlende Praxis so beeinträchtigt wurde, dass die effektive Kampfkraft Russlands in der Luft nicht ausreichte, um dem Ansturm der durch den kontinentalen Krieg geschulten deutschen Luftwaffe nennenswerten Widerstand entgegenzusetzen; im Gegensatz beispielsweise zur Luftwaffe Englands, der Royal Air Force, die im umgekehrten Verhältnis ein technisch und zahlenmäs-

siges Manko durch glanzvolle fliegerische Leistungen und kämpferischen Einsatz wettmachte. Hier sei kurz die Bedeutung der Luftflotte Japans bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges gestreift – für den europäischen Kriegsschauplatz hatte diese Luftwaffe im Verlauf des Krieges keine unmittelbare Bedeutung. Japan hatte seine Luftflotte in Luftwaffe des Heeres und der Marine unterteilt. Der wertvollere Teil war die Streitmacht der Marine, die zahlenmässig und im Hinblick auf die Qualität des fliegerischen Personals, den Engländern ziemlich ebenbürtig gewesen sein dürfte, aber in den Typen nicht ganz das moderne Material besass, das zu einem erfolgreichen Einsatz gegen einen solchen gleichwertigen Gegner nötig gewesen wäre. Im Pazifik befand sich zu dieser Zeit noch kein Gegner von nennenswertem Rang. Erst mit dem Erscheinen der amerikanischen Luftwaffe im Pazifik änderte sich die Luftlage zuungunsten der Japaner. Der Kriegseintritt dieses gigantischen Gegners wurde bekanntlich durch den japanischen Überraschungsangriff auf den amerikanischen Flottenstützpunkt Pearl Harbour ausgelöst. Dieser japanische Luftangriff stellte in seiner strategischen Anlage und Planung, seiner fliegerischen und kämpferischen Durchführung eine einzigartig dastehende Leistung in der Luftkriegsgeschichte dar.

Je nach der geographischen Lage und politischen Führung ihres Landes hatten die europäischen Luftflotten ursprünglich voneinander durchaus verschiedene Aufgabengebiete, woraus sich die Form und der Stand der jeweiligen Aufrüstung entwickelten.

England:

Das Mutterland England hatte nach dem ersten Weltkrieg seine Luftwaffe verkleinert und erst als sich der politische Horizont verdüsterte, wurde mit einer beschleunigten Aufrüstung der veralteten Royal Air Force begonnen, die 1918 bereits ein selbständiger Wehrmachtsteil geworden war. Das Bauprogramm in England wurde von dem Willen diktiert, das Inselreich gegen jede aus der Luft drohende Gefahr erfolgreich verteidigen zu können. Daraus erklärt sich das Vorherrschen der Jagdwaffe als Symbol des Wächters an der Kanalküste. Gebaut wurden die Jagdflugzeuge vom Typ Spitfire und Hurricane. Die Spitfire war in all ihren Entwicklungsstadien im Verlaufe des Krieges immer eines der

besten Jagdflugzeuge. Die hervorragendste Eigenschaft dieses Flugzeuges war die grossartige Wendigkeit im Luftkampf. Die Messerschmitt 109 war in stetem Konkurrenzkampf mit der Spitfire während des ganzen Krieges, wobei erwähnt werden muss, dass einzelne Baumuster der Me 109 die Spitfire an Schnelligkeit um 20 bis 30 km/h übertrafen, aber die famose Kurvenwendigkeit der Spitfire nie erreichten. Die Hurricane konnte sich mit der Messerschmitt in keiner Weise messen. In Bezug auf Geschwindigkeit, Steigleistung und Bewaffnung war die Messerschmitt 109 der Hurricane überlegen.

Neben Jagdmaschinen für den Heimatschutz wurden bereits vor dem zweiten Weltkrieg für die strategischen Bomberverbände schwere Bomber mit grosser Reichweite und starker Abwehrbewaffnung, die zweimotorigen Bristol-Blenheim und Armstrong-Whitworth «Whitley», die viermotorige Vickers «Wellington» gebaut. Ab 1941 wurden die viermotorigen Short «Stirling», Handley Page «Halifax» und Avro «Lancaster» verstärkt gebaut und bei Nachtangriffen gegen das deutsche Reichsgebiet eingesetzt.

Frankreich:

Die französischen Luftstreitkräfte waren im Kriegswinter 1939/40 am Westwall schon nicht sonderlich in Erscheinung getreten und wurden vollends im französischen Feldzug von der modern ausgerüsteten und zahlenmässig weit überlegenen deutschen Luftwaffe «ausgepunktet». Die Luftwaffe hatte vom ersten Tage des Feldzuges an die glatte Luftüberlegenheit errungen. Die zum Teil veralteten Jäger-Typen wie Moräne, Bloch und Dewoitine konnten im Kampf nichts ausrichten und so ist es auch zum Teil zu erklären, dass die französischen Luftstreitkräfte dem Kampf auswichen und sich nur selten zeigten und stellten. Mit unserem Grossangriff am 3. Juni 1940 auf Flugplätze und Werke der französischen Flugzeugindustrie im Raum Paris, der unter dem Stichwort «Unternehmen Paula» gestartet wurde, erhielt die französische Luftwaffe den Todesstoss. Dieser Angriff, der mit ca. 300 Bombern durchgeführt wurde, bewies die eindeutige Überlegenheit der deutschen Luftwaffe.

Die Angriffsstreitkräfte, Martin- und Potez-Bomber, waren unbedeutend, so dass sich durch sie kaum eine nennenswerte Störung der deutschen Front, des Nachschubs, oder gar eine operative, gegen das Reich gerichtete Luftkriegsführung durchführen liess. So versank schon in den ersten Tagen des Feldzuges die französische Luftwaffe, die «Armee de l'Air», in Bedeutungslosigkeit und trat auch später nicht mehr wesentlich in Erscheinung.

Die in den Kolonien stationierten französischen Luftstreitkräfte waren sowohl zahlenmässig als auch technisch gering. Sie traten dann später als Legion mit den Überresten in alliierte Dienste und übernahmen dort englisches und amerikanisches Fluggerät.

Italien:

Die italienische Luftwaffe hatte nach dem ersten Weltkrieg und besonders kurz vor dem zweiten Weltkrieg durch einzelne fliegerische Bravourleistungen (Transozeanflug des Balbogeschwaders, Schnelligkeitsrekorde Desenzanos) viel von sich reden gemacht. Bemerkenswerte Leistungen auf dem Gebiete des Kunstfluges und der Luftrennen wurden von den Italienern auf allen internationalen Lufttransportveranstaltungen gezeigt. Die Stärke der im Mutterland und in den Kolonien stationierten Luftstreitkräfte war nicht unbedeutend. Trotzdem hat Italien nicht den Erwartungen entsprochen, die sein «Achsenbruder» in das Land als Streitmacht gesetzt hatte. Die Gründe hierfür sind mannigfaltig. Sie liegen zu einem Teil in der italienischen Mentalität, zum anderen in der zwiespältigen politischen Lage, in welche Italien im Verlaufe des Krieges geriet. Trotzdem liess sich die deutsche Führung ihre Enttäuschung nicht anmerken. Die deutsche Propaganda berichtete vom Auftreten und der Beihilfe der «mächtigen und kraftvollen» italienischen Luftwaffe im Kampf am Kanal und in der Luftschlacht über England. Die Wirklichkeit allerdings war viel weniger imposant. Im Herbst 1940 erschienen mehrere italienische Jagdgeschwader am Kanal, um gegen die englischen Jäger eingesetzt zu werden. Obwohl die Italiener zur Einweisung zunächst nur die Deckung bis zur französischen Küste übernehmen sollten, gab es in ihren Reihen Verluste über Verluste. Das



Generalleutnant Schmid



Major von Kornatzki

ganze Unternehmen, das mit viel Propaganda und Lärm aufgezogen worden war, wurde bald abgeblasen und die Italiener verschwanden sang- und klanglos von dem damals so rauen und unwirtschaftlichen Kanal.

Auch über Malta und in Afrika sind die Italiener, bis auf wenige Ausnahmen, nicht sehr aktiv im Luftkampf in Erscheinung getreten. Dagegen waren die zahlenmäßig schwachen Torpedoverbände sehr schneidig und auch erfolgreich.

Polen:

Polen besaß zu Kriegsbeginn 1939 zwei Luftbrigaden zu je 3 Regimentern. Die Effektivstärke betrug ungefähr 1'200 Frontflugzeuge, davon bestand etwa die Hälfte aus Jagdflugzeugen.

Das Gerät war veraltet und reichte nicht annähernd an das deutsche Gerät heran. Die hauptsächlichsten Typen wurden in der Warschauer Flugzeugfabrik PZL hergestellt. Schwere Flugzeuge, wie Douglas-Bomber und Martin-Bomber wurden im Ausland gekauft. Die polnische Luftwaffe wurde schon in den ersten Kriegstagen von unseren Luftstreitkräften restlos ausgeschaltet. Durch die Bombardierung der polnischen Luftbasen war auch die Bodenorganisation schon bald zerschlagen.

Rumänien:

Die rumänische Luftwaffe hatte nur geringes Fluggerät zur Verfügung. Nach Entsendung der deutschen Luftwaffenmission wurde deutsches Fluggerät, wie z.B. Messerschmitt 109, Heinkel 111, Junkers 88 u.a. nach Rumänien gebracht. Als eigenes Jagdflugzeug hatte die rumänische Luftwaffe die JAR 180, die in etwa der alten Hurricane entsprach. Ein rumänisches Geschwader, das mit JAR 180 und Me 109 E ausgerüstet war, kämpfte 1942/43 mit dem Jagdgeschwader Udet zusammen an der Don- und Stalingradfront.

Die rumänische Luftwaffe hatte insgesamt nur 2 Jagdgeschwader und einige Bomber- und Aufklärungsgruppen.

Deutschland:

Die Geschichte der Fliegerei in Deutschland begann mit Otto von Lilienthal, der im Jahre 1896 mit seinem Gleitflugzeug die ersten erfolgreichen Flüge durchführte.

Die Amerikaner Gebrüder Wright, bauten das erste durch einen Benzinmotor angetriebene Flugzeug der Welt und flogen damit erstmals im Jahre 1903. Damit begann der Siegeszug des Flugzeuges, das offiziell heute noch als «Luftfahrzeug schwerer als die Luft» bezeichnet wird, im Gegensatz zu dem «Luftfahrzeug leichter als die Luft», wie z.B. Ballone und Luftschiffe. 1909 überquerte der Franzose Blériot zum erstenmal den englischen Kanal mit seinem Motorflugzeug, einem Eindecker.

Die Entwicklung des Motorflugzeuges wurde bei uns in Deutschland vor dem ersten Weltkrieg durch die starke Entwicklung der Militär-Luftschiffahrt beeinträchtigt, die zunächst den Vorrang hatte. Im Jahre 1910 begann man dann aber in mehreren grossen Flugzeugfabriken mit der Herstellung von Motorflugzeugen, teils Eindeckern, teils Doppeldeckern.

Im gleichen Jahr wurde in Döberitz bei Berlin die erste Militärfliegerschule gegründet. Aus allen Truppenteilen des deutschen Heeres meldeten sich junge Offiziere freiwillig zur Flugzeugführer- und Beobachter-Ausbildung. Zu Beginn des ersten Weltkrieges, im Jahre 1914, hatte das deutsche Heer eine zwar kleine, aber doch gut ausgebildete Fliegertruppe, die aus etwa 40 Feldflieger-Abteilungen, einschliesslich einiger Festungsflieger-Abteilungen bestand. Eine Fliegerabteilung hatte 6-8 Flugzeuge. Die meisten dieser Flugzeuge waren doppelsitzig, die Besatzung bestand aus dem Piloten und dem Beobachter, «Emil» und «Franz» genannt.

Die Luftschiffe und Flugzeuge waren in der Hauptsache für Erkundungsflüge vorgesehen, es konnten auch Bomben und Sprenggeschosse abgeworfen werden, jedoch hatten die Flugzeuge ausser einer Armeepistole, welche von der Besatzung mitgeführt wurde, keine Bewaffnung. Schon bald wurde man sich jedoch der bedeutenden Rolle des Flugzeuges bewusst. Im Hinblick darauf, dass sich ein zukünftiger Krieg nicht nur auf den Erdkampf beschränken würde, rüstete man das Flugzeug zur Abwehr und zum Angriff mit Waffen aus. Im Laufe der Entwicklung bestand die Bewaffnung zuerst aus einem Ka-

rabiner mit Mehrlade-Magazin, der aussen am Flugzeug angebracht wurde. Dann kam das bewegliche Maschinengewehr, das vom Beobachter bedient wurde. Das Resultat der weiteren Entwicklung war das starr eingebaute Maschinengewehr, das gesteuert durch den Luftschraubenkreis schoss und vom Piloten gleichzeitig bedient werden konnte. Somit entfiel die Notwendigkeit eines zweiten Mannes in der Maschine. Die Geburtsstunde der Jagdfliegerei mit dem Jagdeinsitzer hatte geschlagen.

Die Feldfliegerabteilungen wurden vermehrt, das Flugzeug spielte besonders auf dem westlichen Kriegsschauplatz eine wesentliche Rolle. 1914/15 errangen die Jagdflieger Boelcke und Immelmann mit ihren Jagdeinsitzern ihre ersten Luftsiege.

Der Kampf Jäger gegen Jäger kam auf, der klassische Luftkampf also, der sein Vorbild im Reiterkampf, Mann gegen Mann, hatte. Dieser Jägerkampf wurde besonders 1916/1918 von beiden Seiten mit grosser Erbitterung ausgetragen, es entstanden auf beiden Seiten hohe Verluste. Auf deutscher Seite betrug die Verluste der Fliegertruppe im ersten Weltkrieg 13'000 Mann an Toten, Vermissten und Verwundeten. An der Westfront machte sich schon in den Jahren 1917/18 durch den Kriegseintritt der Amerikaner eine gewisse Überlegenheit der Entente-Luftstreitkräfte bemerkbar. Damals war jedoch die rein zahlenmässige Überlegenheit unserer Gegner bei weitem nicht so gross, wie sie sich dann im Verlaufe des zweiten Weltkrieges, besonders während der Jahre 1944/45, herausstellte.

Die bekanntesten und erfolgreichsten Jagd-Flieger des ersten Weltkrieges waren:

Rittmeister Manfred Freiherr v. Richthofen
Oberlt. Ernst Udet
Hauptm. Oswald Boelcke Oberlt. Max Immelmann

Diese grossen Jagdflieger des I. Weltkrieges halten noch heute die Erinnerung wach an die grossartigen kämpferischen und fliegerischen Leistungen der deutschen Fliegertruppe, deren ritterliche Kampfweise auch bei dem Gegner

Anerkennung fand. Als am 21. April 1918 Manfred Freiherr v. Richthofen den Fliegertod fand, widmeten ihm seine Gegner folgenden Nachruf:

«Beloved by his people, honoured by his foes, admired by the brave, the Red Knight of Germany, earned well the epitaph that will be ever his in the hearts of his people. He was a soldier!»

(Von seinem Volk geliebt, von seinen Feinden geehrt, von den Tapferen bewundert; der Rote Ritter von Deutschland. Würdig des Denkmals, das ihm im Herzen seines Volkes errichtet wurde. Er war ein Soldat!)

Bei Kriegsende 1918 wurde die Fliegertruppe aufgelöst, die Mannschaften entlassen und die Flugzeuge, alle vorhandenen Jagd- und Bombenflugzeuge, aufgrund der Waffenstillstands-Bedingungen abgeliefert oder zerstört. Auch das berühmte Jagdgeschwader Richthofen, unter seinem letzten Kommandeur Hauptmann Hermann Göring, wurde aufgelöst. Das Geschwader flog im November 1918 geschlossen in die Heimat zurück und zerstörte dort seine Maschinen.

Die Worte, die der damalige Hauptmann Göring im Stiftskeller zu Aschaffenburg im November 1918 bei der Verabschiedung des Jagdgeschwaders Richthofen an seine Männer richtete, lassen die gleichen Probleme erkennen, die auch die Soldaten zu Ende des zweiten Weltkrieges bewegten. Hauptmann Göring sagte: «Der Kampf mit den Waffen ist beendet; es erhebt sich, so wir wollen, der neue Kampf der Grundsätze, der Sitten, des Charakters! Haben wir unsere Heimat verloren, so werden wir sie uns wieder gewinnen. Es war einmal, dass unsere Liebe unsere Stärke, unser Ruhm und unsere Krone war. Sollen wir zusehen, dass man diese Krone, um die wir Tag und Nacht mit dem Tod gerungen, in den Dreck tritt? Soll unsere Ehre bei denen draussen geblieben sein, deren Leiber jetzt die Erde deckt? Nein, niemand wird uns je unsere Ehre nehmen, unser Recht und unsere Freiheit, wenn wir nicht wollen!»

Vom Versailler Vertrag im Jahre 1919 bis zum Aufbau einer neuen schlagkräftigen Luftwaffe, die unter dem Motto: «Das deutsche Volk muss ein Volk von Fliegern werden» auf breitester Basis bei der Bevölkerung populär gemacht wurde, war es ein langer, beschwerlicher Weg.

Der Versailler Vertrag enthielt in vier Artikeln die Bestimmungen über die vollständige Vernichtung der deutschen Luftstreitkräfte: Art.198 Die bewaffnete Macht Deutschlands darf keine Land- oder Marine-Luftstreitkräfte umfassen.

Art.199 Innerhalb zweier Monate nach dem Inkrafttreten dieses Vertrages ist das Personal der Luftstreitkräfte, das jetzt in den Listen der deutschen Land- und Seestreitkräfte geführt ist, zu demobilisieren. (Kürzung des Originaltextes)

Art.201 Während 6 Monaten nach Inkrafttreten dieses Vertrages wird die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen, Motor- und Flugzeugteilen im ganzen deutschen Bundesgebiet verboten.

Art.202 Mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages muss alles Material der Land- und Seestreitkräfte den Regierungen der alliierten und assoziierten Hauptmächte ausgeliefert werden. Die Ablieferung muss an den Orten erfolgen, welche die genannten Regierungen bestimmen werden. Sie muss innerhalb von 3 Monaten durchgeführt sein. Zu diesem Material gehören insbesondere alle folgenden Gegenstände die für kriegerische Zwecke in Gebrauch sind:

Vollständige Flugzeuge oder Seeflugzeuge, einschliesslich derjenigen, welche im Bau sind, repariert oder montiert werden. Luftschiffe die flugfertig sind, im Bau, in Reparatur oder Montage sind, Anlagen zur Herstellung von Wasserstoffgas, Luftschiffhallen und Schuppen für jede Art von Luftfahrzeugen. Bis zur Ablieferung sind die Luftschiffe auf Kosten Deutschlands mit Wasserstoffgas gefüllt zu erhalten.

Ausser 140 Flugzeugzellen und 169 Flugzeugmotoren, die ausschliesslich für Verkehrszwecke bestimmt waren, musste Deutschland das gesamte Flugmaterial an den Gegner ausliefern.

15*714 Jagd- und Bombenflugzeuge, 27*757 Flugzeugmotoren, 16 Luftschiffe und 37 Luftschiffhallen wurden dem Sieger ausgeliefert, neben einer Unmenge von Zubehör- und Ersatzteilen. Sämtliche Flugzeughallen wurden entweder abgebaut oder mussten vernichtet werden. Das Bauverbot für Motorflugzeuge zwang die flugsportbegeisterte Jugend und die von der Fliegerei nicht loskom-

menden ehemaligen Kriegsflieger, sich der Segelfliegerei zuzuwenden. Alle fliegerischen Kräfte konzentrierten sich auf den Segelflugsport, man machte aus der Not eine Tugend. Die dadurch bedingte ausserordentliche Entwicklung und die beachtlichen Leistungen im deutschen Segelflugsport, die ab 1920 mit den alljährlich auf der Wasserkuppe stattfindenden Wettbewerben ihren demonstrativen Höhepunkt fanden, errangen weltweite Anerkennung.

Die Erkenntnisse, die sich aus der steten Entwicklung des Segelflugzeuges ergaben, kamen später der zivilen und militärischen Flugzeugproduktion in hohem Masse zugute.

Ab 3. Mai 1922 erlaubte die Entente Deutschland wieder den Bau von Motorflugzeugen, allerdings mit gewissen Beschränkungen für Motorleistung und Flugzeuggrösse und unter Kontrolle einer interalliierten Luftfahrtkommission. Um den Anschluss an die Entwicklung der Flugzeugkonstruktionen des Auslandes zu erreichen, waren die deutschen Ingenieure zumeist auf die Fachliteratur des Auslandes angewiesen.

Der Vertrag von Rapallo aus dem gleichen Jahr ermöglichte Deutschland unter gewissen Voraussetzungen die Flugzeugentwicklung auf militärischem Gebiet. Eine geheime Klausel dieses Vertrages gab Russland die Nutzniessung der von Deutschland durchzuführenden Luftfahrtentwicklung. Die Firma Junkers wurde als erste von der deutschen Regierung subventioniert und erstellte eine Flugzeugfabrik bei Moskau. Auch Heinkel und Dornier folgten später dem Beispiel der Firma Junkers und arbeiteten im Ausland weiter an der Flugzeugentwicklung. Im Jahre 1924 ging eine Instruktionsgruppe des Reichswehrministeriums, die aus Spezialisten für Lufttaktik, des Waffen- und Luftbildwesens bestand, nach Russland und arbeitete unweit von Moskau, auf dem Flugplatz Lipezk. Der sowjetische Generalstab wurde von Generalstaboffizieren der Reichswehr geschult.

Im Jahre 1926 wurde in der Ausbildungs- und Erprobungsstelle auf dem Flugplatz Lipezk mit der Ausbildung deutscher Jagd- und Aufklärungsflieger begonnen.

Im Mai 1926 wurde aufgrund der Pariser Luftfahrtvereinbarungen das Verbot für den Bau ziviler Flugzeuge aufgehoben, jedoch blieb das Verbot der militärischen Luftfahrt nach wie vor bestehen.

Die hunderttausend Mann umfassende Reichswehr versuchte wenigstens theoretisch den Anschluss an die Militärfliegerei des Auslandes zu erhalten. Die Planung einer künftigen Luftwaffe sah Heeresfliegerverbände vor, deren Hauptaufgabe die Unterstützung der Erdtruppen im Aufmarsch- und im Operationsgebiet sein sollte.

Mit dem Austritt aus dem Völkerbund im Jahre 1933 wurde die Planung und der Aufbau der Luftwaffe im grösseren Umfange vollzogen. Zunächst griff man allerdings auf die vorhandenen Typen der Zivil-Flugzeuge zurück, es wurden die für die militärische Verwendung der Flugzeuge notwendigen Änderungen vorgenommen. Das deutsche Verkehrsflugzeug, die Ju 52, wurde auf diese Weise der erste dreimotorige Bomber der neuen deutschen Luftwaffe, zu dem später noch die beiden Bomber vom Typ Do 17 und He 111 kamen.

Obwohl die deutschen Flugzeugkonstrukteure in den Jahren vor 1933 mit ungeheuren Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, gelang doch das fast Unmögliche, die deutsche Luftfahrtindustrie nach 1935 innerhalb kürzester Zeit auf einen technischen Höchststand zu bringen.

Der Aufbau der neuen deutschen Luftwaffe wurde sofort nach Hitlers Machtübernahme von dem letzten Kommandeur des im November 1918 aufgelösten «Jagdgeschwaders Richthofen», dem damaligen Hauptmann Hermann Göring, in Angriff genommen, der zum Reichsluftfahrtminister und gleichzeitig zum Oberbefehlshaber der neuen Luftwaffe ernannt worden war. Aus dem Deutschen Luftsportverband (DLV) ging die erste Formation der getarnten deutschen Luftwaffe, die, «Reklamestaffel Mitteldeutschland» hervor. Erst 1935 trat die Luftwaffe als selbständiger Wehrmachtsteil offen in Erscheinung und aus der Reklamestaffel entstand das erste Jagdgeschwader, das am 16. März 1935 den stolzen Namen «Jagdgeschwader Richthofen» erhielt. Die deutsche Jagdwaffe war jung, sie hatte nur wenige Jagdfliegerführer, die aus der Zeit des ersten Weltkrieges Erfahrung in der Taktik des Luftkampfes besaßen. Der Spanienkrieg in den Jahren 1936-1939 bot den deutschen Piloten, die als Angehörige der «Legion Condor» auf Seiten der Franco-Truppen kämpften, die Möglichkeit, wertvolle Kampferfahrungen zu sammeln. Die sogenannte «Schwarm-Taktik», d.h. das Fliegen mit 4 Jagdflugzeugen, wobei jeweils

2 Maschinen eine Rotte bilden, wurde genau wie die Schaffung einer «Holz-
augenstaffel», die als Sicherung abschirmend über dem Verband zu fliegen hat,
von dem wohl grössten Jagdflieger des zweiten Weltkrieges, Oberst Werner
Mölders, während der Kämpfe im spanischen Bürgerkrieg entwickelt. Die
Engländer schreiben über die Schwarmformation: «Diese Grundformation, die
von Mölders bei seiner Rückkehr aus Spanien nach Beendigung des spani-
schen Bürgerkrieges 1939 bei der deutschen Luftwaffe eingeführt wurde, ist in
der ganzen Welt bis zum heutigen Tag unverändert geblieben. Von der RAF
wurde sie unter dem Druck der schweren Kämpfe in der Schlacht um England
übernommen.»

Aber nicht nur taktische Erfahrungen wurden während des Spanienkrieges ge-
sammelt, man nahm auch die Gelegenheit wahr, Flugzeuge und sonstiges mi-
litärisches Gerät im Einsatz zu erproben.

Zu Beginn des zweiten Weltkrieges war Deutschlands Luftstreitmacht im Hin-
blick auf die Befehlsgewalt so gegliedert, dass die Luftwaffe in ihrer Gesamt-
heit dem OKL unterstellt war, welches wiederum seinerseits vom Oberkom-
mando der Wehrmacht die Direktiven für die Kriegsführung erhielt.

Dem Oberkommando der Luftwaffe waren zu Beginn des Krieges 3, zu Ende
des Krieges 7 Luftflotten unterstellt. Jede Luftflotte verfügte über mehrere
Fliegerkorps, denen Kampf-, Aufklärer- und Jagdverbände unterstellt waren.
Die Stärke der Fliegerkorps war verschieden, sie richtete sich nach der Bedeu-
tung des jeweiligen Frontabschnittes.

Die deutsche Luftwaffe hatte bei Kriegsausbruch eine Stärke von:

- 1'180 Kampfflugzeugen, vom Typ He 111, Do 17 und Ju 86
- 408 Zerstörerflugzeugen, vom Typ Me 109 und Me 110
- 40 Schlachtflugzeugen, vom Typ Hs 123
- 336 Sturzkampfflugzeugen, vom Typ Ju 87
- 721 Aufklärungsflugzeugen, vom Typ Do 1, He 45, He 46 u. Hs 126
- 522 Transportflugzeugen, vom Typ Ju 52
- 771 Jagdflugzeugen, vom Typ Me 109 und Arado 68

Weiterhin hatten die Marinefliegerverbände 240 Flugzeuge einsatzbereit.

Die Geschwindigkeit der Flugzeuge betrug im Jahre 1939 maximal etwa
400-450 km/h bei Jagdflugzeugen
300-350 km/h bei Kampfflugzeugen
200-220 km/h und später
270-300 km/h bei Aufklärungsflugzeugen.

Vom ersten Kriegstage an setzte der Kampf um die Schnelligkeit ein. Während die deutsche Luftwaffe im ersten Kriegsjahr, bis zum Sommer 1940, allen bisherigen Gegnern eindeutig überlegen war, wurde bei der Luftschlacht über England zum ersten Mal ein kämpferisches Gleichgewicht hergestellt. Das Ziel, England durch massierte Luftangriffe niederzuzwingen und zu einem Waffenstillstand zu bewegen, wurde nicht erreicht.

Die übermässige und vielfältige Beanspruchung der deutschen Luftwaffe durch laufende pausenlose Einsätze auf den verschiedensten Kriegsschauplätzen, wie Balkan, Kreta, Nordafrika und vor allem Russland ab Sommer 1941, schwächte die Kampfkraft derart, dass letzten Endes die deutsche Luftwaffe die Lufthoheit über den Westgebieten und dem Reich an die Engländer und vor allem an die ab 1942 auf dem europäischen Kriegsschauplatz erscheinenden Amerikaner verlor. Durch die zahlenmässige Überlegenheit der alliierten Luftwaffe wurde die deutsche Luftwaffe ab 1943/44 in die Defensive gedrängt. Das Hauptgewicht der Luftverteidigung lag bei der deutschen Jagdwaffe, die in dieser Zeit der höchsten Not bis zum letzten Tag des Krieges versuchte, der ihr gestellten Aufgabe Herr zu werden.

Vereinigte Staaten von Amerika:

Kurz vor Beginn des zweiten Weltkrieges, am 1. Juli 1939, bestand die amerikanische Luftwaffe insgesamt aus 1175 Kampfflugzeugen und 17'000 Mann Bodenpersonal. Die gesamte amerikanische Armee: Landtruppe, Luftwaffe und Etappenorganisation umfasste zu diesem Zeitpunkt 130'000 Mann. Im Herbst 1939 wurde die Stärke der aktiven Armee auf 227'000 Mann erhöht. Die Amerikaner waren zu Beginn des Krieges noch der Meinung, dass die grosse Entfernung von Europa ausreiche, um die USA von jedem europäischen

Konflikt zu isolieren. Erst nachdem der Blitzfeldzug durch Frankreich unsere Truppen bis an den Golf von Biskaya brachte und als sich die britische Armee schwer angeschlagen von Dünkirchen zurückziehen musste, begann man sich in Amerika unbehaglich zu fühlen und wurde sich der Unzulänglichkeit auf militärischem Gebiete bewusst. Durch Mobilisierung der Nationalgarde und die Einführung der Dienstpflicht im September 1940, umfasste die Armee im Sommer 1941 bereits 1'500'000 Mann.

In welchem Ausmasse die Amerikaner innerhalb von dreieinhalb Jahren ihren gigantischen Kriegsapparat aus dem Boden stampften, zeigen deutlich die Produktionszahlen der Flugzeugindustrie. Im Jahr 1939 erhielt die amerikanische Luftwaffe 886 Flugzeuge aus der Flugzeugproduktion.

Zu Beginn des Jahres 1940 verlangte Roosevelt die Ausweitung der amerikanischen Flugzeugindustrie und den Bau von 10'000 Militärflugzeugen. Mitte des gleichen Jahres wurde die Quote bereits auf 50'000 Flugzeuge im Jahr festgesetzt.

Die nachfolgenden Ziffern zeigen das rasche Anwachsen der amerikanischen Flugzeugproduktion, die ungehindert ihre Möglichkeiten voll entfalten konnte:

Im Januar 1942 wurden in Amerika 2'972 Flugzeuge produziert. Im Januar 1943 erhöhte sich die monatliche Produktion auf 5'013 und im September des gleichen Jahres waren es schon 7'598 und im November 8'900 Flugzeuge. Die schlagartige Produktionserhöhung kommt am deutlichsten zum Ausdruck, wenn man die Produktion von 117 Flugzeugen vom Monat September 1939 mit der Produktion im September 1943 vergleicht, die 7'598 Flugzeuge betrug. Bis zum 1. Oktober 1943 hatten die Vereinigten Staaten 26'900 Flugzeuge an ihre Verbündeten geliefert.

Die amerikanische Bomberproduktion belief sich in den Jahren 1941 bis 1945 auf insgesamt 97'952 Stück, wovon 35'743 viermotorige Bomber waren.

Im Gegensatz zur deutschen Flugzeugindustrie, deren Produktion durch anhaltende Bombardierung immer mehr eingeschränkt und zuletzt fast unmöglich

gemacht wurde, konnte die amerikanische Flugzeugindustrie ihre Produktion immer mehr erweitern und vergrössern, da sie durch keinen Luftalarm, geschweige denn einen Luftangriff, behindert wurde. So erklärt sich die stetig anwachsende zahlenmässige Überlegenheit der gegnerischen Luftwaffe, die in den Jahren 1944/45 ihren Höhepunkt erreichte.

DIE REICHsverTEIDIGUNG

Nachdem die amerikanische Luftwaffe zu Anfang des Jahres 1943 mit starken viermotorigen Kampfverbänden von England aus ihre Grossoffensive mit Einflügen tief in das Reichsgebiet begann, wurde es den Kommandostellen der deutschen Luftwaffe und des Führungsstabes klar, dass man mit dem Einsatz der wenigen, im Reich vorhandenen Jagdverbände nicht viel gegen die massierten, von starkem Jagdschutz begleiteten US-Bomber ausrichten konnte. Weder von der Ostfront, noch von der Front im Süden, konnten Verbände abgezogen werden. Im Westen standen 2 Jagdgeschwader, die den gesamten Luftraum über Frankreich, Belgien und Holland zu schützen hatten. Das Stärkeverhältnis im Luftkampf betrug über dem Reichsgebiet meist 1:20 oder 1:30 eigene Jäger gegen gegnerische Begleitschutzjäger. Man suchte nach ausserordentlichen Gegenmitteln. Versuche mit Spezialbomben, die aus Jagdflugzeugen von oben in die Bomberverbände hineingeworfen werden sollten, steckten noch in den Kinderschuhen. Da kam um die Jahreswende 1943/44 aus den Reihen der gegen die viermotorigen Bomber eingesetzten deutschen Jagdflieger ein Vorschlag, der eine revolutionierende Entwicklung verhies.

Ausgehend von dem Gedanken, dass es in anderen Wehrmachtsteilen schon Sturmformationen gab, z.B. die Sturmdivisionen der Infanterie, die Sturmverbände der Kriegsmarine und die Sturmgeschützabteilungen, wollte man innerhalb der Jagdwaffe die sogenannten Sturmstaffeln und Sturmgruppen aufstellen. Das grosse kriegsgeschichtliche Vorbild der Rammjäger ist «der verlorene Haufe» aus der Zeit der Landsknechte, der vorausstürmend, im Nahkampf den ersten Widerstand des Gegners bricht. Massgebend sind zwei Gedanken: Der Nahkampfgedanke und der Grundsatz der Freiwilligkeit. Alle Flugzeugführer der Sturmgruppen sind Freiwillige, die sich verpflichten, nach den Prinzipien der Sturmgruppen zu kämpfen. Der Nahkampfgedanke schreibt vor, dass die

Sturmjäger im Kampf bis auf kürzeste Entfernung herangehen. Der Angriff soll in geschlossener Formation auf nächste Entfernung herangetragen werden. Die Feuereröffnung auf kürzeste Distanz gewährleistet ein sicheres Zielen und Schiessen und bringt sehr gute Treffmöglichkeiten auch bei jungen Piloten. Das Rammen soll jedoch nur als letztes Mittel angewandt und so durchgeführt werden, dass der Pilot immer noch die Möglichkeit hat, sich mit dem Fallschirm zu retten. Der Gedanke der Selbstaufopferung ist nicht beabsichtigt. Dieser gewisse Prozentsatz Chance mit dem Leben davon zu kommen, unterscheidet den Rammjäger von dem Kamikadze-Flieger der Japaner.

Im Winter 1943/44 entstand die erste Sturmstaffel, die Major v. Kornatzki aufstellte und die als Versuchsstaffel zu Erprobungszwecken diente. Kornatzki war einer der ältesten deutschen Jagdflieger, der schon 1934 als Oberleutnant und Adjutant des damaligen Majors Ritter v. Greim (letzter Oberbefehlshaber der Luftwaffe und Generalfeldmarschall), der sogenannten Reklamestaffel Mitteldeutschland angehörte. Aus dieser sogenannten Reklamestaffel Mitteldeutschland entstand am Tage der Wiedereinführung der Wehrhoheit, am 16. März 1935, das «Jagdgeschwader Richthofen».

Anfang des Jahres 1944 lag die Versuchsstaffel des Majors v. Kornatzki in Südfrankreich und erzielte in diesen Monaten schöne Anfangserfolge. Größere Erfolge waren dieser Staffel nicht beschieden. Es wurden aber die ersten praktischen Erfahrungen gesammelt, die technische Ausrüstung wurde erprobt und eine besondere Angriffstaktik ausgearbeitet.

Nach Abschluss dieser Vorarbeiten kam es dann zur Aufstellung der ersten Sturmgruppe. Die IV. Gruppe des Jagdgeschwaders 3 (Udet) wurde dazu bestimmt und zu diesem Zwecke aus der Front herausgezogen.

Während am 4. Juli 1942, bei einem Angriff auf deutsche Flugplätze in Holland, 6 Bomber der 8. US Air Force zum ersten Mal Bomben auf europäisches Festland warfen, kämpfte das Jagdgeschwader Udet seit dem ersten Tag des Russlandfeldzuges im Juni 1941 erfolgreich gegen die sowjetische Luftwaffe.

In den Jahren 1939 bis 1942 bombardierte lediglich die Royal Air Force in Naditangriffen das Reichsgebiet, abgesehen von kleineren Tagesangriffen die, unter dem Schutze der Wolkendecke, mit Wellington-Bombern auf das Küstengebiet durchgeführt wurden. Die Wirkung dieser wenig planvoll durchgeführten Angriffe wurde in England gewaltig überschätzt. Im Jahre 1941 wurden nach englischen Angaben bei 109 Angriffen der RAF 67 Industrieanlagen und 41 Verkehrsziele in Westdeutschland bombardiert. Der Ausfall auf Grund dieser Angriffe betrug kaum 1% der Kriegsproduktion, im Gegensatz zu der irrtümlichen Annahme des britischen Oberkommandos, das den Ausfall auf mindestens 20% bezifferte.

Die Invasion in Frankreich war für Herbst 1942 oder Frühjahr 1943 vorgesehen, sollte jedoch durch einen hervorragend geplanten, gross angelegten und rücksichtslos durchgeführten Bombenkrieg gegen unsere militärischen Anlagen in Frankreich, Holland und Belgien systematisch vorbereitet werden.

Von April bis Juni 1942 wurden das Personal und die technischen Einrichtungen auf dem Seewege nach England gebracht, die Flugzeuge sollten von den Besatzungen auf dem Luftwege überführt werden. Hierin trat eine Verzögerung ein, da die Amerikaner durch das Vordringen der Japaner im Pazifik gezwungen waren, vorübergehend die Verbände der 8. AAF dort einzusetzen. Erst am 23.6.42 verlegte die 8. AAF auf dem Luftwege die ersten viermotorigen Bomber vom Typ Boeing Fortress II und Liberator B 24 über Labrador, Grönland, Island, Irland, Schottland, nach England.

Von nun an kommt die 8. AAF mit immer stärkeren Verbänden über das Reichsgebiet und dehnt ihre Angriffe stetig auf immer grössere Räume aus.

Nach dem Beschluss des britischen Kriegskabinetts vom 14. Februar 1942 wird eine intensive Luftoffensive gegen deutsche Städte eingeleitet, die zunächst für die Dauer von 6 Monaten geplant ist. Die Zeit der wahllos ungezielten Flächenangriffe des sogenannten «area bombing» beginnt unter dem Kommando des britischen Luftmarschalls Sir Arthur Harris (Bomber-Harris), dem

Chef des Bomberkommandos. Die Flächenbombardierung aus sicherer Höhe im Schutze der Nacht, auf Rüstungszentren und Wohngebiete, bleibt für die nächsten 2 Jahre das anerkannte Privileg der Royal Air Force.

Von US-Bombern wird am Tage eine deutsche Stadt erstmalig am 27. Januar 1943 angegriffen. Es ist Wilhelmshaven. Die Bomber kommen mit Begleitschutzjägern vom Typ Lightning P38. Der Erfolg der Amerikaner bei diesem Einsatz ist minimal.

Die 8. AAF erreicht im Jahre 1943 eine Einsatzstärke von 700 viermotorigen Bombern mit dem dazugehörigen Jagdschutz von ca. 500 Jägern, dem zweimotorigen Langstreckenjäger Lightning und der einmotorigen Jagdmaschine Thunderbolt. Später kommt dann der neue einmotorige Jagdflugzeugtyp Mustang dazu.

Neben den beiden Westgeschwadern, Jagdgeschwader 2 und Jagdgeschwader 26, haben wir im Reich ausser den Nachtjagdverbänden des Generals Kammhuber (XII. Fliegerkorps) und der Flak, keinerlei Jagdabwehr. Die Masse unserer Jagdgeschwader steht, wie das Jagdgeschwader Udet, im Osten. Im Juni 1943 verlegt mein altes Geschwader Udet unter Dringlichkeitsstufe I zurück ins Reich und wird zunächst dem XII. Fliegerkorps unterstellt. Wir kommen im August 1943 zum ersten Male über dem Reichsgebiet zum Einsatz gegen viermotorige Bomber am Tage. Dieser erste grossangelegte Tagesangriff der Amerikaner auf das Reichsgebiet am 17. August 1943 richtet sich gegen die deutsche Kugellager-Industrie in Schweinfurt. Mit der Zerstörung dieser Kugellager-Produktionsstätten sollte die gesamte deutsche Rüstungsindustrie lahmgelegt werden. Der Angriff wird von uns abgewehrt. Von den 380 US-Bombern kommen nur 315 ans Ziel. 60 Bomber werden abgeschossen, über 100 weitere durch Beschuss schwer beschädigt. Die wenigen Bomben, die ins Ziel gelangen, richten nur geringfügigen Schaden an.

Bei diesem Einsatz fliegen auf unserer Seite ca. 300 Jäger und Zerstörer. Wir haben dabei 25 Totalverluste und nicht 228, wie der Gegner behauptet.

Trotz der hohen Verluste des 17. August 1943 greifen die Amerikaner am 14. Oktober 1943 nochmals Schweinfurt an und holen sich bei diesem Einsatz eine noch grössere Schlappe. Von 250 angreifenden «fliegenden Festungen» wer-

den 61 abgeschossen. Weitere 140 Bomber werden so schwer beschädigt, dass ein Grossteil davon auf dem Rückflug in den besetzten Westgebieten zu Bruch geht. Diesen Einsatz flogen wir mit 350 Jägern und Zerstörern, unsere Totalverluste betragen 35 und nicht 143, wie von der Gegenseite behauptet wurde. In amerikanischen Berichten wird der Angriff auf Schweinfurt am 14. Oktober 1943 als eine der entscheidenden Luftschlachten dieses Krieges bezeichnet. Die tödliche Gefahr der Vernichtung der deutschen Kugellager-Industrie war zunächst gebannt. Es war dies der letzte Angriff der Amerikaner mit «Fliegenden Festungen», bei dem die Begleitjäger, infolge geringerer Reichweite, die Bomber nicht während des gesamten An- und Abfluges begleiten konnten. Da aus diesem Grunde die Verluste der Bomber sehr hoch waren, setzen die Einflüge der Amerikaner in das Reichsgebiet vorübergehend ganz aus, bis die Langstreckenjäger Thunderbolt, Mustang und Lightning durch Erhöhung ihrer Reichweite den Bomberverband ununterbrochen bis zum Ziel und zurück schützen können.

Als unangenehme Überraschung entpuppt sich für uns das auf der 9-cm-Welle arbeitende H2S-Gerät, genannt «Rotterdam» und später, im Herbst 1943, das auf der 3-cm-Welle arbeitende Meddo-Gerät. Diese Geräte ermöglichen es den Anglo-Amerikanern bei Tag und Nacht gezielte Bombenangriffe zu fliegen, vor allem bei Wetterlagen, die den Start für unsere Jäger unmöglich machen. Die nun einsetzenden Objektbombardierungen durch die geschlossene Wolkendecke zwingen die deutsche Luftkriegsführung, auch im Schlechtwettereinsatz verwendbare Jagdverbände zu schaffen. Mit Hilfe der durch das XII. Fliegerkorps entwickelten Funkmesstechnik und der Bodenorganisation, die ausgezeichnet ausgebaut war, gelingt es in kurzer Zeit, die Jagdverbände straff zu führen und erfolgreich an den Gegner zu bringen. Aus dieser Organisation entwickelt sich die sogenannte Reichsverteidigung.

Zunächst wird das I. Jagdkorps aufgestellt, dessen Stab in Treuenbrietzen bei Berlin liegt. Diesem I. Jagdkorps, geführt von General Schmid, sind zunächst 4, später 5 Jagddivisionen unterstellt: Die 1. Jagddivision in Döberitz bei Berlin, die 2. Jagddivision in Stade bei Hamburg, die 3. Jagddivision in Deelen/

Holland, die 7. Jagddivision in Schleissheim bei München und die 8. Jagddivision in Wien.

Gegen Ende 1943 wird die gesamte Reichsverteidigung, also Tag- und Nachtjagd, im «Luftflottenkommando-Reich», unter der Führung des Generaloberst Stumpff zusammengefasst, um eine einheitliche Führung und klare Befehlsgebung im gesamten Reichsgebiet zu ermöglichen.

Als im Januar 1944 Lt. Gen. C. Spaatz von der «US Strategic Air Force in Europe» die Planung und Führung der Einsätze der in England und Italien stationierten schweren Bomberverbände übernimmt, beginnen die sogenannten «Zangenangriffe» auf das Reichsgebiet. Wir müssen von da an gleichzeitig mit West- und Südeinflügen rechnen, was uns noch erheblich mehr zu schaffen macht. Sobald sich unsere Jagdabwehr auf die am frühen Morgen von England aus gestarteten Verbände konzentriert hat, setzen die Amerikaner von ihren italienischen Basen aus mit Einflügen nach Süddeutschland und Österreich ein. Dadurch wird natürlich eine erhebliche Verwirrung bei unseren Verbänden angerichtet; dazu kommt noch, dass unser Meldesystem im Süden zunächst nur sehr mangelhaft funktioniert. Trotzdem sind die amerikanischen Einflüge immer mit einem beachtlichen Risiko verbunden, denn, wie es in einem amerikanischen Tagesbericht aus der damaligen Zeit heisst: «hat die deutsche Luftwaffe offenbar nichts von ihrer Fähigkeit eingebüsst, tiefe Tageseinflüge in das Reichsgebiet zu einer gefährlichen Angelegenheit zu machen.»

Die Zerstörung der deutschen Jägerproduktion ist Anfang 1944 das vordringlichste Problem für den Gegner und man entschliesst sich, selbst unter Inkaufnahme grösserer Verluste, Präzisionsangriffe, in erster Linie gegen die Flugzeugwerke im gesamten Reichsgebiet durchzuführen.

DIE GROSSE WOCHE

Am Sonntag, den 20. Februar 1944, klärt sich das Wetter zum ersten Mal seit Wochen auf. Es ist der erste der 6 Tage der «Grossen Woche», in deren Verlauf die Amerikaner 10'000 und die Engländer 9198 Tonnen Bomben auf die Städte Braunschweig, Oschersleben, Bernburg, Leipzig, Regensburg, Augsburg, Fürth, Stuttgart, Schweinfurt, Steyr, Gotha und Posen werfen. Es ist die Woche, in der unsere Jagdflieger trotz der zahlenmässigen Überlegenheit des Gegners, beachtliche Abwehrrfolge erzielen. Die «Grosse Woche», die geplant war, um die deutsche Flugzeugproduktion zu vernichten, kostet die Amerikaner 244 schwere Bomber und 33 Jäger. Die britischen Verluste betragen 157 Bomber.

Das Jagdgeschwader Udet nahm massgeblich an den Kämpfen der «Grossen Woche» teil. Meine Gruppe, die III. J. G. Udet, konnte an den drei Haupttagen, am 23., 24. und 25. Februar, 50 Abschüsse verzeichnen. Als Gruppenkommandeur dieser Gruppe schoss ich allein an diesen 3 Tagen 6 viermotorige Bomber und 2 Begleitjäger vom Typ Lightning ab. Die «Grosse Woche» war der Auftakt zu einer Reihe sorgfältig vorbereiteter Luftoperationen, die sich über die Monate März, April und Mai hinzogen. Sie alle hatten das Ziel, das europäische Festland invasionsreif zu machen.

Während der Monate Januar/Februar 1944 lädt die 8. AAF 48 335 Tonnen Bomben über deutschen Städten ab, während von uns im gleichen Zeitraum auf London ganze 275 Tonnen geworfen werden. Tag für Tag stehen wir im härtesten Kampf mit der zahlenmässigen Übermacht des gegnerischen Jagdschutzes, der seit Anfang des Jahres 1944 die Bomberverbände während des gesamten An- und Abfluges begleitet. Die Einsätze sind für uns ausserordentlich verlustreich, besonders während der Monate März, April und Mai.

Am 24. März 1944 fällt der Kommodore des Jagdgeschwaders Udet, Oberst Wolf-Dietrich Wilcke, Träger des Ritterkreuzes des Eisernen Kreuzes mit dem

Eichenlaub mit Schwertern, im Luftkampf mit Mustangs. Am 12. Mai 1944 wird mein Adjutant, Leutnant Hörschelmann, bei einem schweren Luftkampf über Mannheim abgeschossen. Wir starteten an diesem Morgen kurz nach 11.00 Uhr mit unseren 22 einsatzklaren Maschinen gegen einen Verband von 400 Bombern und etwa 200 Begleitjägern. Wie schon so oft, greift Hörschelmann, dicht neben mir fliegend, die Viermots an. Beim ersten Durchgang schiessen wir beide je eine amerikanische Boeing B 17 ab. Da sind wir auch schon mitten in einem der feindlichen Jägerpuls, die uns mit zwanzigfacher Überlegenheit in einen Luftkampf verwickeln. Wir wehren uns verzweifelt. Mehrmals kann ich Hörschelmann durch einen Angriff im letzten Augenblick die Mustangs vom Halse halten, bis ich selbst von allen Seiten schwer «beharkt» werde und meine Maschine von den feindlichen Geschossen durchlöchert wird. Mein Funkgerät fällt aus, mein Motor «stottert». Im wilden «Zirkus» wehre ich mich gegen eine Übermacht von 10, 12, 15 Mustangs. Endlich entdecke ich eine rettende Wolkenbank und stosse hinein. Nach einigen Kurven in den Wolken habe ich die Verfolger abgeschüttelt. Buchstäblich mit dem letzten Tropfen Benzin lande ich in Mannheim-Sandhofen. Beim Ausrollen bleibt mein Motor stehen. Weitere sechs meiner Piloten landen, genau wie ich, völlig abgekämpft in Mannheim-Sandhofen. Als ich mit der zuständigen Dienststelle, der Jägerleitstelle «Gefeditstand Dachs» in Darmstadt telefoniere, werden mir fünf Fallschirmabsprünge meiner Gruppe gemeldet. Die Meldung von vier Flugzeugführern, unter denen sich Lt. Hörschelmann befindet, steht noch aus. Erst spät abends erfahre ich, dass die vier Piloten, Lt. Hörschelmann, Fw. Puchwein, Fähnrich Gottfried und Uffz. Mächtle gefallen sind.

JAGDGESCHWADER Z.B.V.

Nach der feierlichen Beisetzung der vier Gefallenen in Darmstadt erhalte ich den Befehl, mich am 20. Mai bei General Galland auf dem Fliegerhorst Wiesbaden-Erbenheim zu melden. Als ich am Morgen des 20. Mai mit meiner Messerschmitt 109 in Wiesbaden-Erbenheim lande, treffe ich dort schon auf dem Rollfeld General Galland, der gerade aus seiner Focke Wulf aussteigt. Ich mache meine Meldung und er begrüsst mich kameradschaftlich. Ich berichte ihm von den ausserordentlich schweren Luftkämpfen der letzten Wochen und den hohen Verlusten, die wir dabei erlitten hatten.

In seiner knappen Art erklärt mir General Galland, dass er während der letzten Monate meine und meiner Gruppe Erfolge laufend beobachtet habe. Die III. JG. Udet sei im Augenblick die beste und erfolgreichste Gruppe in der Reichsverteidigung. Dies habe ihn bewogen, so fährt er fort, mir den Sonderauftrag zu erteilen, ein Geschwader z.b.V. zu bilden. Dieses Geschwader soll die Aufgabe übernehmen, die im Raume Ansbach-Nürnberg liegenden, bisher selbständigen fünf Jagdgruppen einheitlich zu führen und mit ihnen einen grossen Gefechtsverband zu bilden, der sowohl bei Einflügen in Norddeutschland, als auch in den Süd- und Südostrum des Reiches, lagemässig günstig eingesetzt werden kann. Gleichzeitig sei der Geschwaderstab z.b.V. im Falle einer anglo-amerikanischen Invasion als Gefechtsführungsstab für die Reichsverteidigung vorgesehen, da in diesem Augenblick laut Plan «Dr. Gustav West» (Deckwort für «Drohende Gefahr West») alle im Reich befindlichen Tagjagdgeschwader und Jagdgruppen an die Invasionsfront geworfen werden, mit Ausnahme der beiden sogenannten «Schlechtwetter-Jagdgeschwader» 300 und 301 (bisher «Wilde Sau» einmot. Nachtjäger).

Der schon bestehende Geschwaderstab z.b.V. soll von mir sofort übernommen werden. Die im südlichen Raum liegenden Jagdgruppen und meine alte III. J.G. Udet werden mir unterstellt.

Für meine Aufgabe erhalte ich alle notwendigen Vollmachten und General Galland sichert mir jede mögliche Unterstützung zu. Nach einer kurzen Besprechung mit dem Chef des Stabes beim General der Jagdflieger, Major Müller-Trimbusch, fliege ich zu meinem alten Einsatzhafen nach Bad Wörishofen zurück, um sofort mit der Arbeit zu beginnen. Noch am gleichen Tage wird Hauptmann Karl-Heinz Langer Kommandeur der III. Gruppe JG. Udet und verlegt nach Ansbach. Ich übernehme am Abend desselben Tages in Ansbach den Geschwaderstab z.b.V.

Schon am 22. Mai 1944 besteht der Gefechtsverband des Geschwaders z.b.V. aus fünf Jagdgruppen, nämlich der I./JG. 5, der II./JG. 52, der II./JG. 27, der III./JG. 54 und der III./JG. 3 (Udet).

Am 23. Mai 1944 starte ich zum ersten Male als Kommodore des Jagdgeschwaders z.b.V. an der Spitze des Verbandes zum Einsatz. Wir haben an diesem Tage keine Feindberührung und das Geschwader landet nach 1 Stunde 35 Minuten Flugzeit wieder in Ansbach und auf den umliegenden Feldflugplätzen.

Der zweite Einsatz erfolgt am 24. Mai, als schwere Bomberverbände mit starkem Jagdschutz von Norden bis in den Raum Berlin einfliegen. Wir starten morgens um 9.48 Uhr mit Kurs Berlin. Über Rangsdorf stossen wir hinein in den Strom der böseartig gleissenden silbernen Leiber. Von allen Seiten stürzt sich eine unübersehbare Meute von Mustang-Begleitjägern auf uns. Eine wüste Kurbeleie ist im Gange. Vor mir sehe ich die Maschine des blutjungen Oberfähnrichs Seel, wie er sich auf einen, etwas seitlich abgesetzt fliegenden Bomber einschiesst. Das Abwehrfeuer aus den Heckkanzeln und Rumpfständen der Bomber konzentriert sich auf seine Maschine. Ungeachtet dessen geht er bis auf kürzeste Entfernung an den Bomber heran und schiesst aus allen Rohren. Spuren von Qualm aus dem einen Motor zeigen, dass der Bomber angeschossen ist. Obfhr. Seel fährt nach kurzem Ausscheren seinen zweiten Angriff, wieder prasseln ihm die MG-Garben aus dem Bomber entgegen. Da schlagen helle Flammen aus zwei Motoren des Bombers. Ich gleichen Augenblick züngle Feuer an der Motornase der Messerschmitt 109 auf und frisst sich in Sekundenschnelle über den Rumpf. Die Maschine rast führerlos der Erde

zu. Im letzten Augenblick löst sich eine Gestalt aus der Messerschmitt. Obfr. Seel kehrt von diesem Feindflug nicht zurück. Der Fallschirm hat sich nicht geöffnet.

Am 27. Mai wird bei einem schweren Einsatz über Strassburg Major Carganico, der Gruppenkommandeur der I./JG. 5, die bis Anfang Mai an der Eismeerfront lag, von Bombern abgeschossen.

Bis zum 31. Mai 1944 fliegen wir täglich harte Einsätze. Jeder Einsatz bringt Erfolge, aber die Erfolge können uns nicht die Kameraden vergessen lassen, die in Erfüllung ihrer soldatischen Pflicht vom Feindflug nicht zurückkehren. Die Schlechtwettertage vom 1. bis 5. Juni geben uns die ersehnte Atempause nach den ununterbrochenen Einsätzen der vergangenen Wochen.

FEUERTAUF

In der Nacht vom 5. zum 6. Juni 1944 landen die Engländer und Amerikaner in der Seine-Bucht.

Das Kriegstagebuch des Geschwaders z.b.V. weist am 6. Juni 1944 folgende Eintragungen auf:

- 8.30 Uhr Anruf Pandur (Anm.: „Pandur“ = 7. Jagddivision): Mit Verlegung ist zu rechnen. Stichwort: „Dr. Gustav West“.
- 8.43 Uhr Ab sofort „Dr. Gustav-Reportage“:
von Pandur (Anm.: d.h. tel. Konferenzschaltung des Geschwaders und aller Jagdgruppen mit der 7. Jagddivision.)
1. Sofort Verlegebereitschaft für „Dr. Gustav West“ vorbereiten.
 2. Vorkommandos nach Abruf sofort in Marsch setzen.
 3. Zuführung von Transportflugzeugen bereitstellen.
- 9.16 Uhr Das Geschwader wird ab sofort nicht mehr
von Pandur in der Reichsverteidigung eingesetzt.
Die Verlegung der Jagdgruppen muß in zwei Stunden sichergestellt sein.
Der Geschwaderstab verbleibt im Reich.
- 10.15 Uhr Für jede Gruppe stehen acht Transportflug-
von Pandur zeuge zur Verfügung.
- 10.20 Uhr Sämtliche Jagdgruppen sind mit ihren Flug-
Geschwader an Pandur zeugen verlegebereit.
- 10.48 Uhr Sämtliche Jagdgruppen marschfertig
von Pandur machen.
- 13.15 Uhr Infolge Wetterverschlechterung an den Plät-
Geschwader an Pandur zen Start im Moment nicht möglich.

13.20 Uhr von Pandur	Vorkommandos in Marsch setzen (Landmarsch).
14 Uhr Geschwader an Pandur	Vorkommandos haben sich im Landmarsch mit Fahrzeugen in Marsch gesetzt.
16.40 Uhr Geschwader an Pandur	Start der Transportflugzeuge (Ju 52) mit dem Spitzenpersonal der Gruppen ist erfolgt. Jagdschutz nicht notwendig, da Ju's in Schlechtwetter fliegen.
16.50 Uhr Geschwader an Pandur	Start einer Wetterrotte mit Major Linden- berger und Lt. Bauer.
17.10 Uhr Geschwader an Pandur	Beide Maschinen kehren zurück. Wetterrotte kommt nicht durch.
18.10 Uhr Geschwader an Pandur	Start jetzt möglich, da Wetterbesserung.
19.20 Uhr Geschwader an Pandur	Sämtliche Gruppen sind nach dem Westen gestartet.

Am Tage der Invasion hat der Gegner zur Unterstützung der alliierten Landoperationen 6'000 bis 7'000 einsatzbereite Flugzeuge, während zum gleichen Zeitpunkt auf deutscher Seite 319 Flugzeuge, davon 80 Jagdflugzeuge im Westen stehen.

Im Laufe der nächsten zwei Tage verlegen sämtliche im Reich verfügbaren Jagdverbände, ca. 600 bis 700 Flugzeuge, an die Invasionsfront. Auch die erste Sturmgruppe, die IV./JG. Udet, die kurz vor Beginn der Invasion einsatzbereit wurde, wird an der Invasionsfront eingesetzt.

Am Tage nach der Invasion, am 7. Juni 1944, besteht die Reichsverteidigung insgesamt aus vier einsatzklaren Flugzeugen. Es sind dies die Flugzeuge des Geschwaderstabes z.b.V.

Da die IV./Sturm/JG. Udet auf Grund ihrer technischen Sonderausrüstung im Westen nicht zweckmässig eingesetzt werden kann, kommt sie nach wenigen Einsätzen an der Invasionsfront wieder in das Reichsgebiet zurück. Die Gruppe verlegt nach Illesheim bei Ansbach und wird meinem Geschwader z.b.V. für die Reichsverteidigung zugeteilt. Infolge der immer grösser werden-

den Notlage, entschliesst sich die deutsche Luftkriegsführung, zwei Gruppen des Jagdgeschwaders 300 (Schlechtwetterjäger) dem Jagdgeschwader z.b.V. zum Einsatz in der Reichsverteidigung zu unterstellen. Einige Tage später wird das Geschwader z.b.V. in Jagdgeschwader 300 umbenannt.

Die I./JG. 300, ausgerüstet mit Messerschmitt 109, wird als Begleitgruppe eingesetzt. Die II./JG. 300, mit Focke Wulf-190-Ausrüstung, ist, zusammen mit der IV./Sturm/JG. 3, zur 4-mot.-Bekämpfung vorgesehen. Die III./JG. 300 befindet sich in Jüterbog bei Berlin und wird dort noch als Nachtjagdgruppe zum Schutze der Reichshauptstadt verwendet. Diese Gruppe kehrt erst im Oktober 1944 zum Geschwaderverband zurück. Der Geschwaderstab rüstet von Messerschmitt 109 auf Focke Wulf 190 um, ich selbst fliege am 1. Juli 1944 zum ersten Male eine Focke Wulf 190.

Glücklicherweise konzentriert sich die Tätigkeit der alliierten Luftstreitkräfte im Westen, so dass mir wenigstens 14 Tage bleiben, um mit dem so zusammengewürfelten Verband Übungseinsätze zu fliegen. Nach einer sehr schnellen Umschulung der Nachtjäger, bei denen es sich meist um alte, erfahrene Piloten und ehemalige Fluglehrer handelt, ist das Jagdgeschwader 300 als geschlossener Gefechtsverband zum Einsatz in der Reichsverteidigung bereit.

DIE BLITZLUFTSCHLACHT VON OSCHERSLEBEN

Der 7. Juli 1944 ist ein Tag, den keiner, der dabei war, je vergessen wird. Er beginnt wie jeder der so vielen Einsatztage. Unser Horchdienst an der belgisch-holländischen Küste gibt seit Morgengrauen schon die Meldungen über die Startvorbereitungen der in England stationierten amerikanischen Bomberverbände durch. Das Abstimmen der Funkgeräte, lange vor dem Start, wird von unseren Horchgeräten immer sehr gut erfasst.

Die für uns zuständige 7. Jagddivision in Schleissheim bei München berichtet schon in aller Frühe, dass mit einem Grossangriff zu rechnen ist.

Um 6.13 Uhr wird der Start der feindlichen Flugzeuge und deren Versammlung über England gemeldet. Um 7.15 Uhr gibt die Flugmeldezentrale in Holland Sichtmeldungen von US-Kampfverbänden durch, die soeben die holländische Küste im Raum der Rhein-Schelde-Mündung überfliegen.

Die Division ordnet 30-Minuten-Bereitschaft an. Ich fahre von meiner Unterkunft zum Geschwadergefechtsstand am Fliegerhorst Ansbach. Auf den Staffelliegeplätzen wimmelt es geschäftig wie in einem aufgestöberten Ameisenhaufen. Die Warte überprüfen noch einmal die Maschinen. Hier und da wird ein Motor abgebremst und das grollende Dröhnen erfüllt den strahlenden Morgen. Überall spüre ich die Konzentration und Spannung. Nur die Piloten, die in kleinen Gruppen herumstehen, scheinen, wie immer, fast unberührt von all dieser Regsamkeit. Wortkarg rauchen sie ihre Zigaretten und hängen ihren Gedanken nach, einer lacht kurz auf, aber das Echo bleibt aus. Jeder wartet gespannt auf den nächsten Befehl.

Während ich den Gruppenkommandeuren über die Telefon-Konferenzschaltung die endgültige Einteilung der Geschwaderformation durchgebe, befiehlt

die Division bereits 15-Minuten-Bereitschaft. Langsam lösen sich die kleinen Gruppen auf, die Piloten gehen zu ihren Maschinen.

Der Ia-Offizier der Division gibt mir den Einsatz bekannt, man erwartet einen Angriff auf die Leunawerke Halle-Merseburg. Die Spannung wird langsam unerträglich. Um 8.05 Uhr erfolgt die Durchgabe der 3-Minuten-Bereitschaft und zehn Minuten später Sitzbereitschaft. Wir sitzen nun angeschnallt in den Maschinen und warten auf den Startbefehl. Die Kopfhörer schliessen uns von den Geräuschen der Aussenwelt ab. Jeder ist von nun an allein, hier mit seinen Gedanken, droben mit seiner Angst und seinem Mut. Jeder weiss, dass es nicht mehr lange dauern kann, bis ihm die «dicken Autos» (viermotorige Bomber) als drohende, feuerspeiende Wände entgegenwachsen werden. Manch einer denkt daran, dass dies sein letzter Einsatz sein kann. Wir alle lieben das Leben und sind trotzdem mit dem Mut der Verzweiflung bereit, es gegen die Übermacht einzusetzen.

8.20 Uhr: Der Startbefehl wird durchgegeben: «Das Geschwader geht mit Kurs Leipzig auf Gefechts Höhe 7'000 m.» Motor auf Motor springt an, die Luft ist erfüllt von dem dunklen Dröhnen. Ich gebe dem Wart mit der Hand ein Zeichen, die Bremsklötze werden zur Seite gerissen, ich gebe Gas, die Flugzeugwarte grüssen. In geschlossener Formation rolle ich mit den vier Maschinen meines Geschwaderstabes, mit Ofw. Löffgen, Fw. Loos und Fw. Bohnenkamp, in vielen Einsätzen erprobte «alte Hasen», zum Start. Es ist genau 8.25 Uhr. Die vier Maschinen rollen an, langsam, immer schneller werdend, bis sich die Räder in rasendem Tempo endlich vom Boden lösen.

Staffel auf Staffel hebt vom Boden ab. In 1'000 m Höhe über dem Fliegerhorst Ansbach warten wir auf die von den umliegenden Plätzen startenden Jagdgruppen, die sich uns anschliessen. Nach einigen kurzen Sammelrunden, fliegen wir dem Einsatz entgegen, dem Einsatz, der die erste grosse Bewährungsprobe für unsere Sturmgruppen bringen soll und der später in den Kriegsaufzeichnungen beider Seiten als die Luftschlacht von Oschersleben erscheinen wird. In den Kopfhörern herrscht eisige Stille, die nur gelegentlich durch das quarrende Geräusch der Stimme des Jägerleitoffiziers oder die des Ia unterbrochen

wird, der vom Divisionsgefechtsstand die Standortmeldung des amerikanischen Verbandes durchgibt.

Wir überfliegen die dunkelgrüne Landschaft des Thüringer Waldes, in dessen Täler verträumte kleine Dörfer die Erinnerung an friedliche Zeiten heraufbeschwören. Jeder von uns sucht angestrengt den Himmel ab nach kleinen verdächtigen Punkten, die sich nur allzuoft als feindliche Jäger entpuppen und stets nur das eine Ziel haben, unsere Jagdverbände auseinanderzuhacken und den geschlossenen Einsatz zu vereiteln.

Aber nichts regt sich hier oben am wolkenlosen Himmel, nur die Rümpfe und Flächen der Flugzeuge, die dicht aufgeschlossen, wie zu einer Parade, ihre Bahn ziehen, blinken in der Morgensonne und bieten ein stolzes Bild der Entschlossenheit. Wir befinden uns jetzt in 4'000 m Höhe über Leipzig. Noch immer haben wir keine Feindsicht. Da plötzlich sehe ich dicht an meiner rechten Fläche eine dunkle Explosionswolke, eine zweite, eine dritte. Überall schießen sie plötzlich hoch, wie an Fäden aufgereichte schmutzig-graue Wattebäusche von unsichtbarer Hand bewegt. Verdammt nah krepieren sie, so nah, dass einige Male der Luftdruck die ganze Maschine schüttelt.

«Flakfeuer», schreit einer. Jeder hört es im Sprechfunk und reagiert sofort. «Verdammt Schweinerei», die eigene Flak schießt sich auf uns ein! Die Geschosse liegen gut und doch ist kein einziger feindlicher Bomber zu sehen. Was ist los? «Erkennungssignal schießen», gebe ich durch. Garben grüner Leuchtkugeln stehen am Himmel, jedoch das Flakfeuer hält an. Mein Verband platzt teilweise. Funkmeldung einer von der eigenen Flak angeschossenen Maschine an mich: «Hier Eidechse 14, habe Flaktreffer im Leitwerk, Steuerung blockiert!» Es ist die erste Maschine, die ausfällt. Es folgen noch drei weitere. Zwei der Piloten können die Flugzeuge noch landen, die beiden anderen müssen «aussteigen». Ich rufe per Sprechfunk die 1. Jagddivision in Döberitz, die nun unsere Führung übernommen hatte: «Negus 1 an Koralle: haben Eigenbeschuss» Ich gebe unsere genaue Position durch. «Viktor wird sofort korrigiert», gibt der la der Division auf meine Meldung zur Antwort. Jede Sekunde ist kostbar.

79. Abschuss des Schützen
25. Abschuss des Stabes

Stab/J.G. 300

(Zusatzteil)

Gef.St., 3.7.1944

(Ort, Datum)

Abschussmeldung, Zerstörungsmeldung

1. Zeit (Tag, Stunde, Minute) und Gegend des Absturzes: 7.7.1944 09.45 Uhr
nördl. ch Quedlinburg
- Höhe: 5000 m
2. Durch wen ist Abschuss / Zerstörung erfolgt? Major Dahl
3. Flugzeugtyp des abgeschossenen Flugzeuges: Liberator
4. Staatsangehörigkeit des Gegners: U.S.A.
Werknummern bzw. Kennzeichen: ./.
5. Art der Vernichtung: Aufschlagbrand
 - a) Flammen mit dunkler Fahne, Flammen mit heller Fahne;
 - b) Einzelteil weggefliegen, abmontiert (Art der Teile erläutern), auseinandergeplatzt;
 - c) zur Landung gezwungen (diesseits oder jenseits der Front, glatt bzw. mit Bruch);
 - d) jenseits der Front am Boden in Brand geschossen.
6. Art des Aufschlages (nur wenn dieser beobachtet werden konnte):
 - a) diesseits oder jenseits der Front;
 - b) senkrecht, flachem Winkel, Aufschlagbrand, Staubwolke;
 - c) nicht beobachtet, warum nicht? in der Luft zerplatzt
7. Schicksal der Insassen (tot, mit Fallschirm abgesprungen, nicht beobachtet). 5 Fallschirmabprünge
8. Gefechtsbericht des Schützen ist in der Anlage beigelegt.
9. Zeugen:
 - a) Luft: Ofw. Lütgen, Fw. Loos
 - b) Erde: Hptm. Förster, Hptm. Hase, Oblt. Ströthmann.
10. Anzahl der Angriffe, die auf das feindliche Flugzeug gemacht wurden: 1 Angriff
11. Richtung, aus der die einzelnen Angriffe erfolgten: von hinten aus gleicher Höhe
12. Entfernung, aus der der Abschuss erfolgte: 400-50 m
13. Takt. Position, aus der der Abschuss angefeuert wurde: Gerechtsverbandsführer
14. Ist einer der feindlichen Bordschützen kampfunfähig gemacht worden? nicht beobachtet
15. Verwandte Munitionsart: Fzgr.-Patr. Gl. Sp. Bl. o. Z. Br. spr. Gr. Patr. Bl. o. Z. 13 mm
16. Munitionsverbrauch: M. Gesch. Patr. 151, Bl. mm Z. Br. Gr. Patr. 151, Gl. Sp. Bl. o. Z. 13 mm
Fz. Br. Gr. Patr. 151 (PH) Bl. o. Z. 2 cm, 360 Schuss 35 mm
700 Schuss 35 mm
17. Art und Anzahl der Waffen, die bei dem Abschuss gebraucht wurden: 2 MG. 151, 2 MG. 131.
18. Typ der eigenen Maschine (z. B. Me 109 E mit 2 Kanonen und 2 MG.): 2 MG. 151, 2 MG. 131.
19. Weiteres taktisch oder technisch Bemerkenswertes: Fw. 130 2 Kanonen, 2 MG.
20. Treffer in der eigenen Maschine: keine
21. Beteiligung weiterer Einheiten (auch Flak): Flak wurde während des Angriffs nicht beobachtet.

gez. Dahl

(Unterschrift)

Major und Geschwaderkommandeur

Zu Ziffer 5-7 ist Zutreffendes zu unterstreichen.

G e f e c h t s b e r i c h t .

Am 7.7.1944 um 08.25 Uhr startete ich als Gefechtsverbandsführer in Ansbach. Nach Versammlung über Platz ging ich auf Kurs Richtung Leipzig. Der Gefechtsverband überflog Leipzig in etwa 4000m Höhe und bekam sehr starkes Flakfeuer durch eigene Flak, obwohl überhaupt kein richtiger Verband in der weiteren Umgebung war. Der Gefechtsverband platzte teilweise und 4 Flugzeuge mußten wegen Splitterschäden den Einsatz abbrechen und notlanden. Weil ich noch nicht auf Gefechtshöhe war bog ich nach Osten über die Elbe aus und flog dann mit Kurs 270° auf den ankommenden Liberatorverband von 10 - 12 Fülks. Der erste Angriff mußte wegen unklarer Waffen abgebrochen werden. Nach etwa 10 Minuten waren sie wieder klar und ich griff mit meinem Schwarm einen Fulk von 12 Liberator, die in der Mitte hinten fliegende Maschine von hinten aus gleicher Höhe an. Ich schoss von 400 - 50 m mit allen Waffen und erzielte mehrere Treffer in Rumpf und beiden Flächen. Die Liberator brannte sofort zuerst mit dunklen, dann mit hellen Flammen. Einzelteile von Rumpf und Fläche flogen ab und die Liberator stürzte anschließend senkrecht ab.

Vier Besatzungsmitglieder sprangen gleich nach dem Beschuss mit dem Fallschirm ab, 1 weiterer während des Absturzes. In etwa 4500 m zerplatzte die Liberator und schlug mit brennenden Einzelteilen im Fl. u. LC 4-5/7.8 auf.

Um 10.10. Uhr landete ich mit Ofw. Löfgen und Uffz. Loos in Quedlinburg

Loos, Feldwebel
Stab/J.G.300

Gef.St., den 8.7.1944

Z e u g e n b e r i c h t .

Am 7.7.1944 war ich am Luftkampf beteiligt. Während des Angriffes beobachtete ich, wie die von Major Dahl angegriffene Liberator nach Beschuss an beiden Innenmotoren und am Rumpf erst mit hellen, dann mit dunklen Fahnen brannte, steil nach unten abstürzte. Vier Besatzungsmitglieder sprangen mit dem Fallschirm ab. In etwa 4500 - 4000 m zerplatzte die Liberator.

Die brennenden Einzelteile schlugen im Raum nördlich Quedlinburg auf. Während des Angriffes flog ich nach Positionswechsel 50 m rechts von Major Dahl.

gez. L o o s
Feldwebel ✓

F. R. d. A.
[Handwritten Signature]
Leutnant

A b s c h r i f t .

Oberleutnant Strothmann

Gef.St., den 8.7.1944

Zeugenbericht

Am 7.7.1944 beobachtete ich vom Fliegerhorst aus um 9.40 Uhr über der Stadt einen Flugzeugabsturz. Das Flugzeug scheiterte nach kurzen MG.-Feuer aus einem Verband von etwa 11 Maschinen heraus und löste sich beim Sturz brennend in einzelne Teile auf. Einige Minuten später stürzte in gleicher Richtung weiter nördlich ein weiteres Flugzeug brennend ab dessen linker Motor brannte (ob innerer oder äußerer Motor konnte nicht festgestellt werden). Bis zum Verschwinden am Horizont blieb das Flugzeug in seiner Einheit ganz und zerschellte erst am Boden. Beide Flugzeuge konnten einwandfrei als 4-mot Feindbomber ausgemacht werden. Fallschirmabsprünge wurden nur aus dem ersten Flugzeug beobachtet (6 Mann ab 9.55 Uhr landeten nacheinander 4 Fw. 1 und 1 Me 109).

gez. S t r o t m a n n

v. d. H. d. A.

Leutnant

A b s c h r i f t .

Hauptmann Haase

Gef.St., den 8.7.1944

Zeugenbericht!

Am 7.7.1944 beobachtete ich mit Hptm. Förster und Oblt. Strotmann zusammen vom Fliegerhorst aus wie gegen 9.45 Uhr aus einem Pulk von 10 - 12 Flugzeugen ein 4-mot. Feindbomber brennend abscherzte und im Sturz abmontierte. 5 Fallschirmabsprünge wurden einwandfrei beobachtet. Kurze Zeit später stürzte in gleicher Richtung aber weiter nördlich ebenfalls ein 4-mot Feindbomber brennend ab. Das Abtrudeln dieses Bombers wurde einwandfrei beobachtet. Aufschlag konnte ich wegen Sichtbehinderung nicht sehen.

gez. H a a s e

v. d. H. d. A.

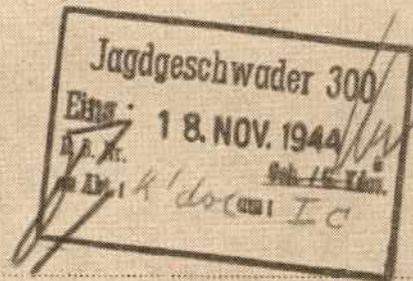
Leutnant

Oberkommando der Luftwaffe

Chef f. Ausz. u. Diszpl. (V)

Az. 29 Nr. 950 /44

Berlin, den 4.11.1944



An J.G.300

Dem Stab/J.G.300

wird der Abschluß eines amerikanischen Kampfflugzeuges vom Typ

Consolidated B-24 "Liberator" am 7.7.44 09.45 Uhr

durch Major Dahl

als zehnter (10.)

Luftsieg des ~~Staffel~~ Gruppe } anerkannt. *My*
Stabes

I. A.

Gandert

An meine Piloten gebe ich nun folgenden Befehl: *«Negus 1 an alle kleinen Brüder: Pulle rein, raus aus dem Feuerzauber, sammeln auf mich, Hanni (Höhe) 5'000, mir folgen in Rechtskurve.»* Mit auf heulenden Motoren kurven wir aus dem Bereich der Flak nach Osten über die Elbe in einer grossen Schleife nach Norden. Und da sehe ich sie, wie ein stählerner, riesiger Lindwurm vom Westen kommend, hoch über uns, die viermotorigen Bomber! Wir haben durch den Flakbeschuss fast zehn Minuten verloren und müssen nun, so schnell es unsere Focke Wulf 190 schafft, auf Gefechtshöhe.

Wir fliegen jetzt auf Gegenkurs nach Westen, um den Verband von der schwächer geschützten Nordflanke her anzugreifen.

Die US-Begleitjäger schirmen jetzt die Bomber nach Süden ab.

Wieder wird das Krachen und Brummen im Funkgerät von der Stimme des la, der mir die neue Positionsmeldung des Feindverbandes durchgibt, unterbrochen. Da, vor uns auf gleicher Höhe, ein unheimliches Bild, 6-7-10-12 Pulks. Ich traue meinen Augen kaum, ca. 600 viermotorige Bomber (Liberator B 24), ein Strom böse brummender, feuerspeiender fliegender Festungen. Rings um sie ein Gewimmel von Mustangs, Lightnings und Thunderbolts, ein Jagdschutz von etwa 400 wendigen, schnellen US-Begleitjägern, die den Bomberverband gegen deutsche Jäger schützen sollen.

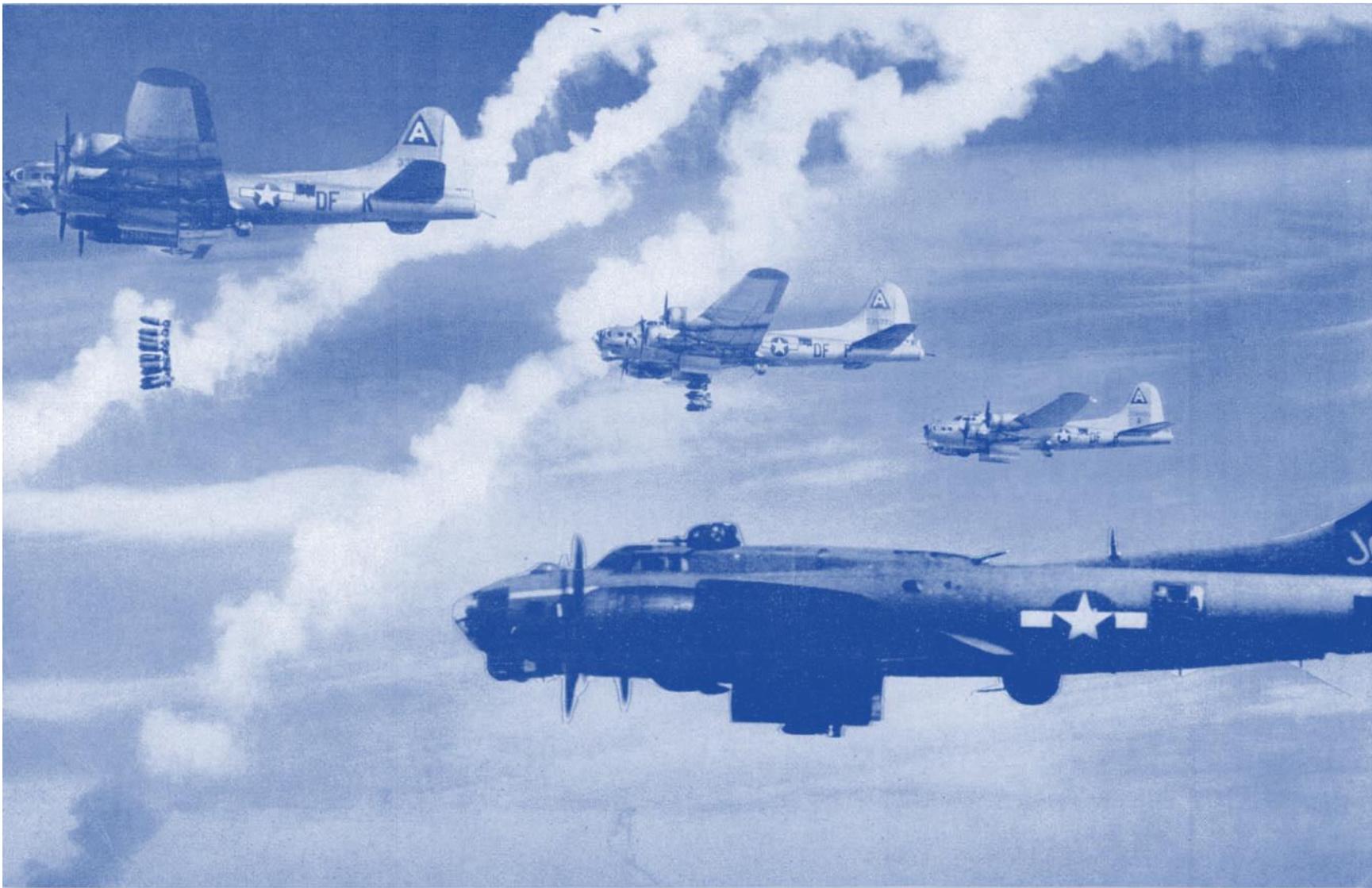
«Negus 1 an Koralle: habe Feindsichtung!» gebe ich an die Division durch. Jeder Muskel ist gespannt, mit angehaltenem Atem warte ich auf den Befehl *«Angriff frei»*. Links und rechts sehe ich die Maschinen meiner beiden *«Kaczmareks»* aufschliessen. Feldwebel Loos, der wie witternd, den Kopf vorgeschoben, gespannt in der Maschine sitzt. Oberfeldwebel Löffgen, die Ruhe selbst, der zu mir herübersieht. Da quarrt die Stimme des la der Division: *«Angriff frei!»*

In Gedanken gehe ich noch einmal die Anordnung des Gefechtsverbandes durch. Die Sturmgruppe des Hauptmann Moritz fliegt links von mir. Hauptmann Peters mit seiner Focke-Wulf-Gruppe direkt hinter mir. Die Begleitgruppe, unter Hauptmann Stamp, hängt als *«Holzauge»* hinter dem Angriffskeil und schützt mit ihren wendigen Me-109 nach oben gestaffelt unseren Angriff. Insgesamt fliegen wir mit 90 Maschinen.

Der Angriff auf eine solch gigantische Übermacht scheint heller Wahnsinn zu sein, aber jeder von uns weiss um die verängstigten Menschen in den Kellern tief unter uns, die mit eingezogenen Köpfen als Bündel preisgegebener Angst auf ihren Habseligkeiten hocken. Mütter, die ihre Kinder an sich pressen und inbrünstig beten, dass das Schicksal sie einen neuen Tag erleben lässt, oder aber, dass sie wenigstens zusammen mit ihren Kindern sterben mögen.

Die Hände krampfen sich um den Steuerknüppel und umfassen fest den Gashebel. Die Finger sind am Abzug der MGs und Kanonen. Wir müssen verhindern, dass diese fliegenden Ungeheuer ihre tödliche Last über der Stadt abladen. Immer näher schieben wir uns an die drohend blinkende Wand heran. Durch die «kalte Küche», genau von hinten, fliegen wir den Verband an. Aber wir müssen noch näher ran, wir müssen treffen, treffen, abschiessen.

«Negus 1 an alle kleinen Brüder», rufe ich über Sprechfunk den Piloten meines Gefechtsverbandes zu, «wir greifen an! Kameraden, dicht aufschliessen zum Sturmangriff! Die Begleitgruppe aufpassen auf Indianer! Wir machen Pauke-Pauke, nur die Ruhe, Kameraden, alles mir nach!» Mit unserem Schlachtruf *«Rahazanella»*, dessen Echo mir über das FT aus allen Maschinen entgegenkommt, fege ich mit meinem Schwarm an der Spitze des Verbandes auf die Bomber zu. Mit aufheulenden Motoren fressen wir uns in den überraschten Bomberpulk. Wir schiessen auf die Ungeheuer, die uns aus allen Rohren ihr tödliches Feuer entgegenspeien. Gleich einem stählernen Keil treiben wir die Pulks auseinander, und ich bin mit meinen Maschinen noch nicht an der Spitze angelangt, da weiss ich bereits, die Überraschung ist gelungen. Der ganze amerikanische Verband ist geplatzt. Vor mir schert ein Bomber aus, dort sehe ich eine Maschine abdrehen, eine zweite, wieder eine. Schliesslich dreht der ganze alliierte Verband in einer Schleife nach Norden ab. Da und dort öffnet sich ein Bombenschacht und – weitab vom angeflogenen Ziel bohrt sich die mörderische Last in die Landschaft. Weite Felder und grüne Wiesen liegen unter uns. Wir haben unser Ziel erreicht, unsere Aufgabe erfüllt. Die Panik, die unser geschlossener Angriff, unser unbeirrtes «Durchfahren» hervorgerufen hat, lässt den Gegner gerade das tun, was wir erreichen wollten, das Abwerfen der Bomben





über Gebieten, in denen kaum Schaden angerichtet werden kann. Jeder Mann der zehnköpfigen Besatzung des Bombers weiss, dass er so schnell als möglich die Bombenlast loswerden muss, sonst gnade Gott diesen zehn Männern, wenn ihre Maschine in den Feuerstoss eines deutschen Jägers gerät. Wir sammeln uns wieder abseits, rechts vom gegnerischen Verband. Hptm. Moritz mit seiner Gruppe und Hptm. Peters. Über uns kurbeln Hptm. Stamp und seine Gruppe mit der erdrückenden Übermacht der Begleitjäger. Er hält sie dort fest, wie lange noch? Wir müssen noch einmal angreifen! Geschlossen kurven wir wieder in den Rücken des abdrehenden Feindes. Immer nach Norden. Da kommen auch schon die amerikanischen Begleitjäger auf uns zu. *«I wois scho, was sie wollet, kommt mir der blöde Manöverwitz in den Sinn. «Aber nicht mit dem alten Dahl!»* Weit draussen am rechten Flügel schieben sich zwei geschlossene Pulks entlang.

«Negus 1 an Cäsar 1», rufe ich Hptm. Moritz, *«sehen Sie die beiden geschlossenen Pulks am rechten Flügel? Sie nehmen den linken, ich den rechten! Frage Viktor?»* *«Viktor – Viktor»*, höre ich die tiefe Stimme von Moritz im Funksprechgerät. Dann gebe ich den Kommandeuren die Plätze durch, auf denen sie mit ihren Staffeln nach dem Gefecht landen sollen.

Mit *«Rabazanella^K* fliegen wir den zweiten Angriff, den eigentlichen Sturmangriff. Jetzt geht es nicht mehr darum, Verwirrung zu stiften, nicht mehr nur um das vorzeitige Auslösen der Bomben. Fläche an Fläche, dicht aufgeschlossen, fliegen wir den zweiten Angriff in einem flachen Winkel von 20 Grad von unten. Etwa 600 Meter trennen uns noch von den Bombern.

Die ersten Feuerblitze kommen aus den Maschinengewehrtürmen. Unser Anflugwinkel ist gut. Nur noch Sekunden kann es dauern, bis die Hölle wieder losbricht. Ich gebe den Befehl: *«An alle kleinen Brüder: Noch dichter aufschliessen zum Sturmangriff! Wer keinen abschiesst, rammt! Ra-ba-za-nel-la!»* Die Augen starr auf das Visier gerichtet, die Finger am Abzug, konzentriere ich mich auf die vor uns fliegenden Bomber. Ich habe die Liberator im Visier,

drücke auf die Knöpfe – aber kein Schuss löst sich. «*Verdammt!*» Fluchend versuche ich die Ladehemmung zu beseitigen. Da, jetzt schießen meine Waffen! Links fegt Hptm. Moritz mit seiner Gruppe wie eine feuerspeiende Walze durch einen Pulk der Bomber. Die Amerikaner wehren sich verzweifelt! Ich halte auf die hinten in der Mitte fliegende Maschine zu. Ich achte nicht auf die Einschläge, ich sehe nur die riesige stählerne Wand. Mit stockendem Atem und trockenen Lippen sehe ich im Heckstand des Bombers die geduckte Gestalt des MG-Schützen. Doch zugleich sehe ich vor mir die angstverzerrten Gesichter der Frauen und Kinder in den Kellern. Ich muss schießen! Ich schieße, von dem einen Gedanken beseelt: Der Bomber muss herunter. Eine dunkle Flamme schießt hoch, immer heller werdend zwischen die Flammen aus der rechten Fläche, jetzt züngelt auch roter Feuerschein aus der linken Fläche. Der Rumpf ist plötzlich eingehüllt in ein Meer von bläulich-roten Flammen. Wie eine betrunkene Fliege taumelt die Maschine, dann legt sie sich zur Seite. Ich ziehe hoch, um nicht von den abmontierenden Teilen des Rumpfes getroffen zu werden. Ein schauerliches Bild, eine Fläche löst sich brennend vom Rumpf, ich starre gebannt auf dieses Höllenspiel, das mich immer mit Entsetzen erfüllt. In rasender Fahrt trudelt die US-Maschine jetzt senkrecht auf die Erde zu. Ich sehe vier Fallschirme, die sich mit einem Ruch öffnen, da, noch ein fünfter. Um mich ein Inferno von brennenden Maschinen, abstürzenden Bombern, aus denen sich kleine weiße Knäuel lösen, die Sekunden darauf zu aufgeblähten Glocken werden, an denen Menschen wie kleine Puppen baumeln. Eine Focke Wulf, die mit einem langen Feuerschweif aus der Höhe herunterzischt und der Erde zujagt, fegt an mir vorüber, die Kabine fliegt ab, der Pilot springt heraus. «*Herrgott, lass den Fallschirm sich öffnen!*» Da öffnet sich der Fallschirm mit einem Ruck! Gott sei Dank!

Die beiden Pulk sind zerfleddert, in lodernde Flammen gehüllte Maschinen stürzen wie riesige, glühende Leiber der Erde zu. Hauptmann Moritz meldet im FT, dass er mit seiner Gruppe 30 Bomber, das heißt den ganzen von ihm angegriffenen Verband, abgeschossen hat. Alle US-Bomber haben im Notwurf ihre Bomben abgeladen, der gezielte Bombenabwurf wurde also durch unseren

Angriff vereitelt. Das erfüllt uns mit Genugtuung. Die Reste des zerschlagenen Feindverbandes drehen ab und gehen auf Westkurs. Jetzt stürzen sich die Jäger wie Habichte auf uns herunter. Eine wilde Kurbelei ist im Gange, bei der noch 24 feindliche Begleitjäger von uns abgeschossen werden. Jeder von uns versucht nun, sich von dem Gegner zu lösen und, solange der Sprit reicht, den nächstgelegenen Fliegerhorst zu erreichen. Mit den drei Piloten meines Schwarms gelingt es mir, mit dem letzten Tropfen Benzin, in Quedlinburg glatt zu landen. Nach dem Ausrollen werden wir mit grossem «Hallo» begrüsst. Ein Grossteil unserer Abschüsse ist vom Bodenpersonal und der auf dem Platz liegenden Flak beobachtet worden. Ich setze mich sofort mit der Division in Verbindung und nach einer Stunde habe ich von allen Gruppen und Staffeln die Landemeldungen. Unsere Verluste sind Gott sei Dank relativ sehr niedrig. Mehrere Maschinen mussten notlanden. Bis zum Nachmittag steht fest, dass wir fünf Totalverluste haben, fünf Piloten sind vom Feindflug nicht zurückgekehrt und mussten ihr Leben geben. Nachdem ich alle meine Telefonate erledigt und mir die wohlverdiente Zigarre ins Gesicht gesteckt habe, ist es für uns Zeit, wieder an den Heimflug zu denken.

Idi stehe gerade vor meiner Maschine und ziehe noch einmal geniesserisch an meiner brennenden Zigarre, bevor sie wieder zum Kaltstummel degradiert werden muss, als ein Gefreiter, wild mit den Armen fuchtelnd, in grossen Sprüngen über das Rollfeld auf mich zukommt und mir meldet, dass ich sofort die Dienststelle General der Jagdflieger anrufen solle. Was bleibt mir anderes übrig, als nochmal zum Gefechtsstand hinüber zu gehen und den Chef des Stabes GdJ, Major Müller-Trimbusch, anzurufen. «*Mensch, Dahl*», schreit er aufgeregt, «*das war ja 'n tolles Ding heute, der General ist schon nach Illesheim und erwartet Sie dort*» Illesheim war der Liegeplatz der Gruppe Moritz in der Nähe Ansbach gelegen.

Das war wieder typisch Galland. Wo immer etwas los war oder wo immer es galt, sich vor seine Piloten zu stellen, er war immer als erster bei der Truppe. Ich sollte das noch etliche Male am eigenen Leibe erfahren.

Loos, Bohnenkamp und Löffgen fliegen mit mir zurück nach Illesheim. Wie anders ist dieser Rückflug jetzt nach dem Kampf. Obwohl man sich als Jagdflieger gewohnheitsmässig beim dauernden Absuchen des Himmels nach verdächtigen Maschinen immer fast das Genick verrenkt, ist dieser Flug doch so ganz ohne Spannung. Die Sonne steht im Westen und hüllt die Landschaft in ein warmes, rosa überhauchtes Licht, es ist als ob selbst die Natur sich erst jetzt getraute, tief Atem zu holen. Wir waren noch einmal – oder besser gesagt wieder einmal – davongekommen. Fünf Kameraden unseres Geschwaders hatten diesen Sieg mit dem Leben bezahlt. Zwei meiner Gruppenkommandeure, Hptm. Peters und Hptm. Stamp, waren leichtverwundet mit dem Fallschirm abgesprungen. Sie fielen für den Feindeinsatz für einige Zeit aus. Wieviele Soldaten der Gegenseite in diesem Kampf gefallen waren, wussten wir nicht. In diesem mörderischen Kampf ging es immer nur um Du oder ich, und um den verzweifelten Versuch, der Zivilbevölkerung wenigstens einen Teil der ihr zugeordneten Bomben zu ersparen.

Als ich den Flugplatz Illesheim andrücke, sehe ich vor dem Gefechtsstand eine Gruppe Soldaten, die erwartungsvoll zu mir heraufschauen. Ihre zum Himmel aufgewandten Gesichter sehen wie helle Mondscheiben von hier oben aus.

Im Tiefflug überfliege ich wackelnd den Platz, die ganze Freude über den Sieg und das Überleben liegt in dieser Zeremonie. Beim nochmaligen Überfliegen sehe ich sie lachend heraufwinken. Sie beglückwünschen mich.

Als ich aus der Maschine steige, kommt General Galland schon auf mich zu, die zerbeulte Mütze schief auf dem Kopf und die ewige Zigarre zwischen den Zähnen. Er gratuliert mir und klopft mir auf die Schulter. Natürlich bin ich noch ganz erfüllt von dem Erlebten und – nachdem ich meine Meldung gemacht habe – kann ich mir nicht verkneifen hinzuzusetzen: *«Herr General, sofort zehn solcher Gruppen und die Zivilbevölkerung ist gerettet.»* Er sieht mich nur mit einem eigenartigen Blick an, nickt gedankenvoll und nimmt mich am Arm, um zum Kasino hinüberzugehen, wo bereits Hauptmann Moritz mit seinen Staffelpatrouillen wartet. General Galland lässt sich von uns nun den genauen Ablauf des Einsatzes berichten und erwähnt dann seinen Plan, im Laufe der

nächsten Monate so schnell als möglich mehrere Sturmgruppen aufzustellen und bis Herbst alles so vorzubereiten, dass der «Grosse Schlag» gelingen müsse. Der «Grosse Schlag» sollte nach Gallands Plan mit einem massierten Einsatz aller verfügbaren Jagdflugzeuge gegen die feindlichen Bomberverbände am Tag geführt werden.

Auf der Gegenseite urteilte später der amerikanische Generalstabschef General George S. Marshall über diesen «Grossen Schlag»:

«Die Vorbereitungen für die Luftoffensive waren beachtlich und wurden in grossem Umfange durchgeführt, aber sie wurden immer wieder durch Spannungen und Meinungsverschiedenheiten zwischen höchsten Luftwaffenoffizieren beeinflusst.

Die Moral bei der deutschen Luftwaffe war zu dieser Zeit gut. Man hoffte, dass die Luftoffensive der ‚Grosse Schlag‘ sein würde, der grosse Schlag im Luftkrieg, auf den man seit dem BLITZ von London gewartet hatte, der den Alliierten eine vernichtende Niederlage und der Luftwaffe wieder die Kontrolle über den Luftraum bringen würde. In den Monaten November und Dezember war die Luftwaffe bereit und wartete auf das richtige Wetter am richtigen Tag. Dem Plan zufolge sollten ca. 2500 Jäger aufsteigen, den amerikanischen Jagdschutz erledigen und möglichst 500 unserer Bomber abschiessen.

Aber schlechtes Wetter verschob die Nazi-Luftoffensive von Tag zu Tag, Wetter, das für die amerikanische Luftwaffe günstig war, um tiefe Einflüge über Feindesland zu machen, das aber nicht geeignet war für eine weiträumige deutsche Heimatverteidigung. Auf Grund der durch unsere Bombardierung hervorgerufenen Öl- und Benzinknappheit war die Blindflugausbildung der deutschen Luftwaffe sehr dürftig. Der ‚Grosse Schlag‘ der Luftwaffe fand nie statt.»

Damals jedoch, am Abend jenes 7. Juli 1944, waren wir uns nach dem vorhergegangenen erfolgreichen Einsatz alle einig, dass, wenn es gelingen würde, mehrere solcher Überraschungsangriffe auf die einfliegenden Bomberverbände durchzuführen, wir zumindest eine demoralisierende Wirkung bei den gegnerischen Besatzungen erzielen würden. Wir waren sicher, dass das Rundsprechverfahren auch bei den englischen und amerikanischen Piloten gut funktionieren würde.

Der Wehrmachtsbericht des folgenden Tages, des 8. Juli 1944, erwähnt zum ersten Male den Einsatz der Sturmgruppe:

«Aus dem Führerhauptquartier, 8. Juli 1944.»

«Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Ein starker nordamerikanischer Bomberverband flog gestern Vormittag nach Mitteleuropa ein und warf Bomben auf mehrere Orte. Besonders im Stadtgebiet von Leipzig entstanden Gebäudeschäden und Personenverluste.

Weitere amerikanische Bomber griffen, vom Süden einfliegend, einige Orte in Oberschlesien an.

Luftverteidigungskräfte vernichteten bei diesen Angriffen 92 feindliche Flugzeuge, darunter 71 viermotorige Bomber.

Die unter persönlicher Führung ihres Geschwaderkommodore Major Dahl kämpfende IV. Sturmgruppe Jagdgeschwader 3 mit ihrem Kommandeur Hauptmann Moritz zeichnete sich durch Abschuss von 30 viermotorigen Bombern besonders aus. In der Nacht warfen einzelne britische Flugzeuge Bomben auf Berlin und im rheinisch-westfälischen Raum. Zwei feindliche Flugzeuge wurden zum Absturz gebracht.

Damit verlor der Feind gestern über dem Reichsgebiet und den besetzten Westgebieten insgesamt 188 Flugzeuge, darunter 144 viermotorige Bomber.»

Der Rundfunk bringt den ganzen Tag, begleitet von Fanfarenstößen, die Sondermeldung von der «Luftschlacht von Oschersleben». Im Laufe des Tages kommen die Berichtersteller der Propaganda-Kompanie, die Propagandamaschine rollt an.

Überschriften wie: «Neue deutsche Spezialwaffe der Tagjagd», «30 viermotorige Bomber in zwei Minuten abgeschossen», «Sturmverbände unserer Luftwaffe» prangen auf der ersten Seite der Tageszeitungen. In seitenlangen Berichten wird dem Leser das dramatische Geschehen des 7. Juli geschildert.

Natürlich sind wir stolz über den Erfolg, aber gleichzeitig beschleicht mich ein ungutes Gefühl. «Wenn das nur mal gut geht», denke ich bei mir.



Major Dahl und seine Sturmgruppe Terror-Pulks bis zum letzten Flugzeug vernichtet

Ueber Major Dahl, geboren zu Lug, zuletzt wohnhaft in Speyer, wird folgende PK-Bericht veröffentlicht.

Nd3 — PK. Wie der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht meldet, errang ein Jagdgeschwader unter Führung von Ritterkreuzträger Major Walter Dahl bei der Abwehr eines nordamerikanischen Terrorbomberverbandes einen großen Erfolg. Insbesondere war es die Sturmgruppe des Geschwaders, die in todesmutigem Angriff die Bomber auseinandersetzte, zersprengte und abschloß. Selbst die jungen Flugzeugführer, die erst wenige oder gar zum ersten Male vor dem Feind standen, haben sich hervorragend bewährt. Mehrere der feindlichen Bomberpuls wurden bis zum letzten Flugzeug vernichtet. Der Anflugweg des Bomberstroms läßt sich so an den vielen rauchenden Trümmerhaufen unten auf der Erde ablesen.

Ein großer Teil des Erfolges ist das Verdienst des Kommodore selbst, dessen inständiger, taktischer Führung es gelang, diesen in großer Stärke eingeleiteten nordamerikanischen Jagdbomberverband am Angriff zu hindern. Nicht umsonst gilt Ritterkreuzträger Dahl als alter Experte. Auf allen Schauplätzen dieses Krieges flog er mit gegen den Feind. Insbesondere kennt er auch die Angriffsweise der britisch-amerikanischen Flieger zu genau, um ihnen nicht mit einem überlegenen Plan entgegenzutreten zu können. Wenn durch die Bordnerkundung plötzlich die Stimme des Kommodore erklingt und in einem kurzen, knappen Wort den Sturmangriff auslöst, dann weiß auch der letzte Mann seines Geschwaders, daß dieser Befehl im einzig richtigen Moment aus der besten Angriffsposition gegeben wurde. Unzählige, mit letzter Erbitterung geführte Luftschlachten haben die Männer um Major Dahl ausgefochten. Er allein schloß außer einer großen Zahl feindlicher Flugzeuge fast zwanzig schwere viermotorige Bomber ab. Der jetzt 28-jährige Kommodore, der sich nach seiner Schulzeit zuerst für den Erzieherberuf entschied, war ursprünglich Infanterist. Unbeugsame Härte, Zähigkeit und rücksichtslose Angriffsbereitschaft, die Haupttugenden des Gre-

nadiers verlanat Major Dahl auch von den Jägern seines Geschwaders. Wie der Infanterist oft allein auf keine eigene Kraft gestellt zehlenen Panzerungenümen aenenübersteht und sie dennoch anspringt und mit Handgranaten und Minen zur Strecke bringt so stürmen auch sie aenan die Viermotorigen. Bis auf kürzeste Entfernung preschen die Fode-Wulf-Jäger heran. Erst dann wenn die Bomber das Visier ganz ausfüllen, drücken sie auf die Auslöseknöpfe ihrer Waffen. Dann aber ist die Wirkung ihrer Garben fast immer tödlich. Wie schwer die Kämpfe sind, beweisen die Treffer in den eiaenen Flugzeugen, die die Jäger von jedem Feindflug zurückbrannen. Die amerikanischen Heckschützen wissen sich wohl zu wehren. In ihrer Todesnot hängen sie geduckt hinter ihren Kanonen und schießen verzweifelt was die Waffen hergeben wollen. Manchmal werden wahrhaftige Duelle ausgefochten, bis der US-Bordschütze endgültig zusammensinkt und tödlich getroffen die Handhaben seiner Maschinengewehre fahren lassen muß.

Bei der Form des rücksichtslosen Angriffs, die nur mit dem des Infanteristen zur vergleichen ist, der im Nahkampf mit Handgranaten und Seitengewehr in die feindliche Stellung einbricht, treten natürlich auch Verluste ein. Major Dahl wurde schon mehrmals verwundet. Sein gesunder, sportlich gefähter Körper jedoch überwand alle Krifen. In jedem Gefecht ist Major Dahl die Seele des Kampfes. In Verbindung mit den Bodenstellen führt er sein Geschwader selbst an den Feind.

Auch bei der großen Luftschlacht der letzten Tage flog Major Dahl an der Spitze seiner Männer. Genau wie sie stürzte er sich raubvogelgleich auf die schon in weiter Entfernung wüites Sperrieruer schießenden Bomber. Aber es nückte dem Feinde nichts. Die Fode-Wulf-Jäger kamen durch und rissen gleich beim ersten Angriff schwere Lücken in die festgefügten Formationen der nordamerikanischen Pulks. Major Dahl, der aus der Pfalz stammende Sohn eines Lehrers, der im Jahre 1918 gefallen ist, führt das Geschwader erst seit nicht allzu langer Zeit und doch befeelt sein Geist, sein kämpferischer Schwung und seine unbeugsame Härte den ganzen Verband.

Kriegsber. Jochen Schurmann.

Als erste Reaktion verhängt der Chef des US Bomber Command für die Offiziere und Mannschaften der Flugplätze, deren sämtliche Flugzeuge infolge des Angriffs der Sturmgruppen nicht mehr nach England zurückkehrten, die Briefzensur. Unter Androhung von Strafe wird verboten, mit irgendjemandem ausserhalb des Flughafens über die Ursachen dieser schweren Verluste zu sprechen. Aber, wie wir am Abend des 7. Juli schon vermutet hatten, funktionierte das Rundsprechverfahren der amerikanischen Besatzungen in den englischen Unterkünften hervorragend, wie aus den Aussagen amerikanischer und englischer Flieger hervorgeht. So erklärt der englische Fliegerleutnant John Andersen, der als Angehöriger des 8. Bomber Command in der Nacht zum 17. Juli über dem Reichsgebiet abgeschossen wird, dass sich seit dem 7. Juli erstaunlich viele amerikanische Bombenflieger vor den Angriffsflügen nach Deutschland krankmelden. «The fighters with the death heads», geisterten durch ihre Träume. Seit der Blitzluftschlacht von Oschersleben, dem ersten Einsatz der Sturmgruppe, höre man in den Unterkünften der amerikanischen Bombenflieger oft die Frage: «*Wann werden wir dran sein?*» Man rechne drüben damit, dass bei jedem Auftreten der Totenkopfläger (Sturmgruppen) zwei bis drei Pulks geschlossen vernichtet würden.

US-Jäger, welche die Sturmgruppen angreifen sahen, erzählten, dass kein Kraut gegen sie gewachsen sei. Wie ein weit gefächerter Linienblitz, verästelt und doch zweckvoll geordnet, sei der Verband der deutschen Sturmjäger aus klarem Himmel in die Pulks hineingeschlagen und habe in einer gigantischen Entladung alles zerfetzt.

Ein amerikanischer Oberleutnant nennt uns «Sing-Sing-Groups». Er ist der Meinung, dass sich für eine solche bis zur Selbstaufopferung gehende Angriffstaktik nur Menschen hergeben, die ein Verbrechen begangen haben und versuchen, durch Selbstmord ihren Schandfleck auszulöschen, im günstigsten Falle jedoch ihr verwirktes Leben zu retten und sich durch einen solchen Einsatz zu rehabilitieren.

Ein ebenfalls abgeschossener Sergeant ist der Überzeugung, dass die Sturmjäger die Experten der deutschen Luftwaffe seien, Flieger, die als geringste Auszeichnung das Ritterkreuz tragen. Junge Flugzeugführer hielt er eines solch hohen fliegerischen Könnens nicht fähig.

Erklärung zu umstehender Karten-Einlage

Mit Hilfe dieser Karte, die in «Planquadrate» eingeteilt ist, wurden die deutschen Jagdflieger geführt. Jeder Flugzeugführer hatte eine etwas vergrößerte Karte dieser Art bei sich, ebenso verwendeten sämtliche Divisionsgefechtsstände diese Karte, die, überdimensional vergrößert, auf eine riesige, beleuchtete Glasscheibe übertragen wurde. Auf dieser Leuchttafel, die weit grösser als eine Kinoleinwand war, wurden die eigenen und auch die feindlichen Verbände nach Höhe, Standort, Flugweg und Stärke mittels eines Lichtpunktverfahrens projiziert. Die Unterlagen hierfür lieferten die im Reich und den besetzten Gebieten stationierten Radar- und Funkmessgeräte. Mit Hilfe der Planquadratbezeichnungen (Doppelbuchstaben) konnten die Jagdverbände in der Luft exakt durch die Bodenleitstellen durch Funksprechverkehr geführt werden. Umgekehrt konnte der Jagdflieger von der Luft aus den Bodenleitstellen Meldungen nach diesem gleichen System machen.

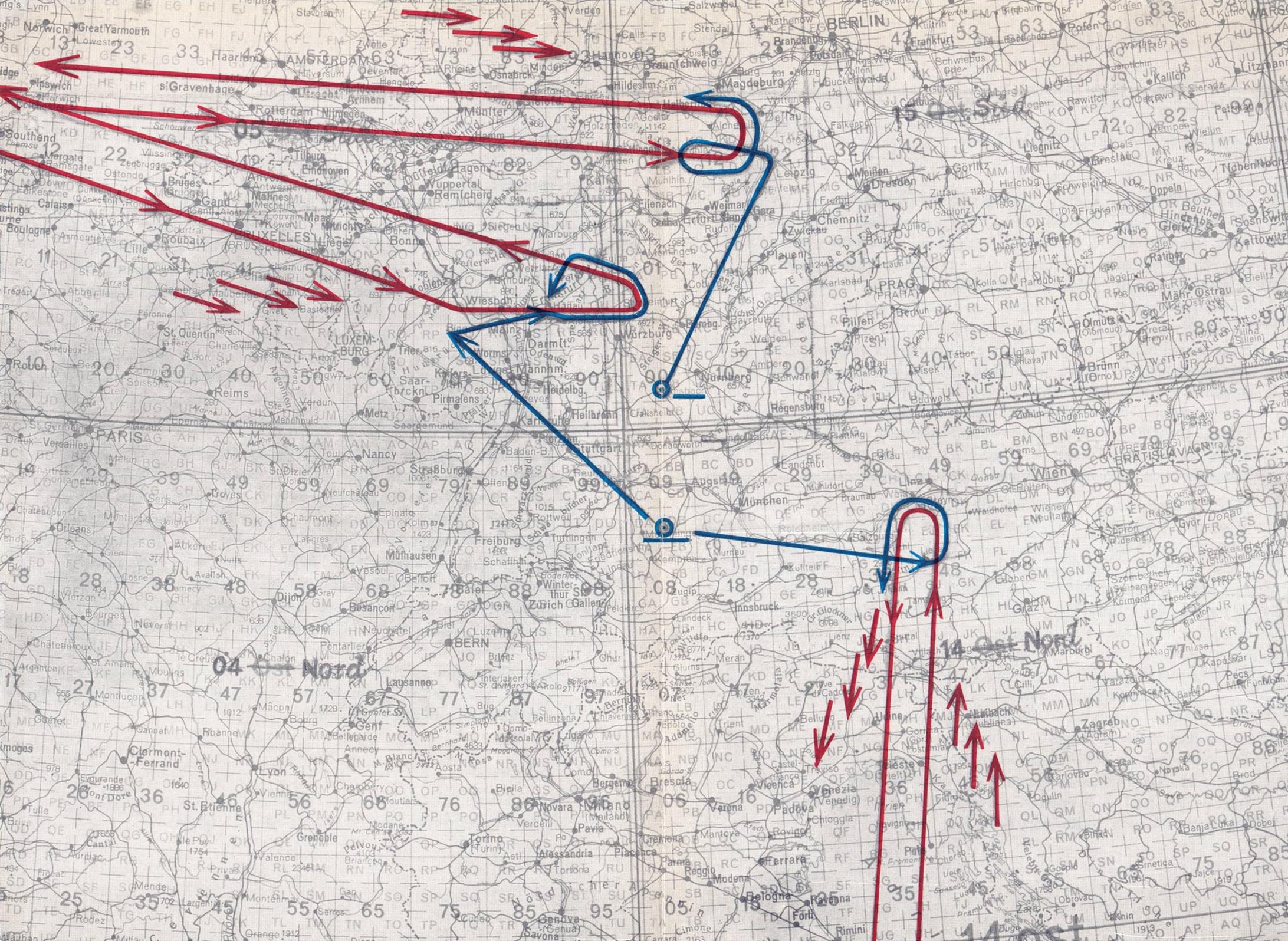
Unsere Planquadratkarte zeigt nun die Flugwege der eigenen und feindlichen Verbände bei 3 Luftangriffen auf das Reichsgebiet im Jahre 1943 und 1944, bei denen der Autor die deutschen Jagdverbände in der Luft führte. Die eigenen Jagdverbände sind mit blauen Linien dargestellt, die feindlichen Bomberverbände (viermotorige US-Bomber) erscheinen in roten Linien und die feindlichen Begleitjäger werden in Form von roten Pfeilen gezeigt. Die Stellen, bei denen rote und blaue Linien parallel laufen, zeigen die Phasen des Luftkampfes an. Im Bild rechts unten ist der Angriff auf Steyr (Österreich) am 23.2. 1944 dargestellt. Die amerikanischen Bomberverbände (etwa 200 Maschinen) kommen mit 150 Begleitjägern vom Süden von ihrer italienischen Basis und fliegen in Richtung Steyr. Ein deutscher Jagdverband kommt aus dem Raume Memmingen (Bayern) und fliegt nach Osten dem US-Verband entgegen. Luftkampf zwischen Liezen-Steyr-Bad Ischl-Dachstein-Gebirge. Abflug der US-Bomber und US-Jäger nach Süden in Richtung Adria.

Die Darstellung in der Mitte (links) der Karte zeigt den Angriff auf Schweinfurt am 14.10.1943. Die Amerikaner kommen mit 226 viermotorigen Bombern aus England, überfliegen die Nordsee und kommen südlich der Scheldemündung über Gent-Brüssel-Lüttich im Anflug auf das Rhein-Main-Gebiet. Die Begleitjäger fliegen etwa bis in Höhe Koblenz mit, die US-Bomber sind von hier ab ohne Begleitschutz. (1943 war infolge geringer Reichweite der US-Jäger ein Begleitschutz bis zum Ziel noch nicht möglich). Ein deutscher Jagdverband kommt aus dem Raum Memmingen, fliegt über Stuttgart-Mannheim-westl. Bingen, dreht dort bei Feindsichtung auf die US-Bomber ein, greift an und verfolgt bei laufenden Angriffen den Feind bis ins Ziel Schweinfurt und von da noch beim Rückflug bis in Höhe Vogelsberg. Feindverbände fliegen in Richtung Köln ab und werden dort wieder von ihrem Begleitjagdschutz aufgenommen.

Die Einzeichnungen in der oberen Hälfte des Bildes stellen die «Blitzluftschlacht von Oschersleben» am 7.7.1944 dar. Die US-Bomberverbände kommen in einer Stärke von etwa 1'000 viermotorigen Bombern unter starkem Jagdschutz von ihrer Basis England, überfliegen in verschiedenen Wellen die Nordsee und «marschieren» in allgemeiner Ostrichtung über Holland – Dortmund gegen Mitteldeutschland. Der US-Jagdschutz schirmt nach Norden ab. Der deutsche Gefechtsverband kommt aus dem Raume Ansbach (Mittelfranken), fliegt nach Leipzig, dreht von hier nach Westen auf die amerikanischen Verbände ein, greift an, verfolgt den Gegner, der über Oschersleben nach Westen abfliegt. Abschuss von zwei geschlossenen US-Bomberverbänden (insgesamt 58 «Viermotorige») in Gegend Oschersleben durch den deutschen Gefechtsverband.

Anmerkung:

Ausführliche Erklärung dieser 3 Luftschlachten mit genauen und detaillierten Gefechtsangaben siehe auch Seite 239 bis 244.



04 Oct Nord

14 Oct Nord

14 Oct

AUSLESE UND AUSBILDUNG

Wie bereits in der Entstehungsgeschichte der Sturmjäger erwähnt, war das oberste Prinzip bei der Auswahl der Flugzeugführer der Sturmgruppen das der Freiwilligkeit. Es wurden nur Freiwillige, meist junge Flugzeugführer, in die Sturmgruppen aufgenommen. Es bestanden genaue Anweisungen, nur die besten Piloten auszusuchen, die auch im Fronteinsatz die hohen Anforderungen, welche an einen Sturmjäger gestellt wurden, erfüllen konnten. Es wurde eine gewisse Auslese betrieben, bei der nur körperlich und geistig hervorragende und hochwertige junge Flieger ausgesucht wurden, die vor allem in charakterlicher Hinsicht einwandfrei und erprobt waren. Auf die charakterliche Eignung kam es sehr viel an, denn bei den Sturmgruppen brauchte man Einzelkämpfer, auf die man sich voll und ganz verlassen konnte und die, auf sich selbst gestellt, Entschlusskraft, Härte, Mut und Können besaßen. Die Auswahl und Auslese wurde schon auf den Flugzeugführerschulen, anschliessend auf den Jagdfliegerschulen (Waffenschulen) und sodann in den Jagdflieger-Ergänzungs-Geschwadern betrieben. Von den Sturmgruppen wurden zu diesem Zwecke Anweisungen an diese Ausbildungs- und Ergänzungseinheiten herausgegeben, welche die genauen Bedingungen und Anforderungen für die Auswahl enthielten. Bei Eintritt (Versetzung) des Flugzeugführers in die Sturmgruppe musste dieser eine gewisse Probezeit bestehen, d.h. er musste bei seinen ersten «scharfen» Einsätzen zeigen, wer er war. Auch musste er im Kameradenkreis, in und ausser Dienst, eine gewisse Aufnahme und Anerkennung finden, bevor er nach dieser Probezeit und ersten Bewährung als vollwertiger Sturmjäger in die Sturmgruppe aufgenommen wurde. Es galt bei der Luftwaffe und besonders bei der Jagdwaffe im Jahre 1944/1945 als hohe Ehre und grosse Auszeichnung, zum Verbände einer Sturmgruppe zu gehören. Die Angehörigen waren sich dessen bewusst, ohne dadurch überheblich zu werden. Neben den fliegerischen Eigenschaften und dem jagdfliegerischen Können, wurden vom Sturmjäger

auch die rein soldatischen Tugenden verlangt: Mut, Opferbereitschaft, Härte, Zähigkeit, kämpferischer, unbeugsamer Wille, Bescheidenheit, Wahrhaftigkeit, Ehrlichkeit, sauberes Leben und Kameradschaft. Nach bestandener Bewährung erfolgte dann die feierliche Verpflichtung durch den Geschwaderkommandeur auf die Statuten und Grundsätze der Sturmgruppen. Dies wurde unterschrieben durch den Piloten festgelegt und die Verpflichtungsniederschrift der Personalakte des Sturmjägers beigegeben. Als Hauptpunkt der Verpflichtung war das feierliche Gelöbnis des Piloten anzusehen, bei jedem Luftkampf, der zur Feindberührung mit viermotorigen Bombern führt, mindestens einen dieser Bomber abzuschossen und falls dies mit Beschuss nicht möglich war, den Bomber zu rammen und somit dessen Absturz herbeizuführen.

Den Sturmjägern war bei Bewährung eine schnelle Beförderung und Verleihung von Tapferkeitsauszeichnungen garantiert. Auch konnten die jungen Piloten bei Eignung ohne Rücksicht auf ihr Alter in Führungsstellen, wie Schwarmführer und Staffelführer gelangen, wie dies auch die Praxis der Jahre 1944 und 1945 beweist. Nicht der Dienstgrad oder das Dienstalter, sondern einzig und allein die Leistung und Bewährung als Sturmjäger und Verbandsführer in der Luft waren massgebend für die Vergebung von Führungsstellen. Die Ausbildung erfolgte zunächst genau wie die der übrigen Jagdflieger. Wie schon vorstehend beschrieben, durchliefen die Nachwuchs-Sturmjäger die einzelnen Schulen und Ergänzungseinheiten und wurden während dieser Zeit in fliegerischer und soldatischer Hinsicht ausgebildet und gefördert. Nach Eintritt in die Sturmgruppe wurden die Piloten nochmals in Übungseinsätzen jagdfliegerisch überprüft und konnten sich in den Flugstil der Sturmgruppe einfliegen. Dabei ereignete sich im Sommer 1944 folgende Begebenheit, die wert ist, festgehalten zu werden:

Um vor allem den im August 1944 frisch zur Sturmgruppe versetzten jungen Piloten ein möglichst einsatznahes und der Wirklichkeit des Luftkampfes mit «Viermotorigen» entsprechendes Gefechtsbild zu vermitteln, veranstaltete ich vom Geschwader aus einige Übungseinsätze mit eigenen viermotorigen

Kampfflugzeugen vom Typ He-177. Diese «Übungsmaschinen» – es waren derer, soviel ich mich erinnern kann, 8 an der Zahl – wurden von einem in der Auffrischung befindlichen Kampfgeschwader gestellt und hatten die Aufgabe, zwischen dem Starnberger See und dem Bodensee in 8'000 m Höhe hin- und herzufliegen, während dessen wir auf diesen Verband Schulangriffe flogen. Die Waffen waren natürlich ausgeschaltet, damit nicht etwa einer der jungen Piloten aus Versehen doch mal «auf die Knöpfe drücken» konnte. Nach einigen schulmässigen und gutgeglückten geschlossenen Angriffen der Sturmgruppe kam einer der Neulinge so dicht an eine der Heinkel-177 im rasanten Angriff heran, dass er mit seiner Fläche glatt das Leitwerk der Heinkel wegrasierte. Ich flog an der Seite des Verbandes mit, um die Angriffe zu beobachten und zu überwachen und sah mit Entsetzen diesen Vorgang. Doch es ging alles so blitzschnell zu, dass ich nur noch «die Daumen drücken» konnte, dass den Besatzungen der Fallschirmsprung gelang. Und tatsächlich! Erst sprang «unser Mann», der Rammjäger, ab, dann lösten sich aus der in weiten Spiralen abtrudelnden Heinkel-177 ein, zwei, drei «Päckchen», die Fallschirme öffneten sich und dann kamen auch noch die beiden letzten Männer aus der Heinkel-177 heraus. Ich atmete auf! Trotzdem wurde im Einvernehmen mit dem Verbandsführer der «Heinkels» der Einsatz mit Ruhe zu Ende geführt. (Der Gruppenkommandeur unserer Sturmgruppe und ich standen mit dem Verbandsführer der He-177 in Funksprechverbindung). Dann landeten wir und erfuhren, dass alle unsere sechs «Fallschirmspringer» gut unten angekommen waren. Auch hatten die beiden abgestürzten Maschinen keinen Schaden angerichtet, sie waren nicht weit voneinander in einem Waldstück aufgeschlagen und explodiert. – Es war wieder einmal gutgegangen!

Dies war jedoch das Ende der sogenannten «Halbscharfen Einsätze»! Die Besatzungen der Kampfflieger und deren Führung weigerten sich fortan, mit den «wilden Sturmjägern» Übungseinsätze zu fliegen, zumal ein Jahr vorher bei einem ähnlichen Einsatz zwei ihrer Maschinen (damals Ju-88) von einem Jagdflieger meines damaligen Verbandes, der III. Jagdgeschwader Udet, in einem Angriff von vorn gerammt worden waren und zusammen mit dem Jagdflugzeug in der Luft explodierten. Alle Beteiligten, Jäger und Ju-88-Besatzungen,

fanden dabei den Fliegertod! – So hatte ich auch schon bald meinen Spezial-Namen innerhalb der Luftwaffe weg! Ich wurde fortan «Ramm-Dahl» genannt. – Ich konnte die Kampfflieger trotz ihrer Weigerung, mit uns zu üben, dennoch gut verstehen, als sie mir erklärten, falls die Reihe an ihnen sei, «nach Walhall zu fahren», sie dies dann doch lieber im Feindeinsatz an der Front täten! – Diese und ähnliche Begebenheiten trugen uns den Ruf einer «wilden» Truppe ein. Wo die Sturmgruppen auftauchten, zitterten besonders die Fliegerhorstkommandanten aus den verschiedensten Gründen! Zum einen, weil nach dem Eintreffen der Rammjäger sehr bald mit einem Bombenteppich auf den betreffenden Fliegerhorst zu rechnen war, zum anderen, weil in dem 1944 noch fast friedensmässigen Gefüge der Heimatfliegerhorste der «Sturm im Wasserglas» losbrach, sobald eine so rauhbeinige Frontruppe einfiel!

Doch zurück zur Ausbildung der Sturmjäger! Ausser verbandsfliegerischen Übungen hatten die Piloten in der Sturmgruppe Gelegenheit, in Luftschiess-Übungen sich mit den Bordwaffen vertraut zu machen und ihre Schiessleistungen zu verbessern. Auch der Gebrauch der für die jungen Piloten neuartigen Maschinen-Kanone MK-108 (3 cm-Kaliber), wurde theoretisch und praktisch geübt. Ebenso wurden funktechnische Übungen durchgeführt und entsprechender Unterricht erteilt. In der einsatzfreien Zeit wurden, soviel es die Luftlage erlaubte, Übungseinsätze geflogen, damit die Verbände sich möglichst schnell zusammen einfliegen konnten und gefechtsmässig zusammengeschweisst wurden. Von Seiten des Geschwaders wurde die Sonderausbildung der Sturmjäger in einer eigenen Schule, der sogenannten «Sturmjagdschule» geplant. Dieses Vorhaben kam aber infolge der sich überstürzenden Ereignisse der letzten Kriegsmonate nicht mehr zur Durchführung. Es hätte dies den grossen Vorteil einer einheitlichen Ausbildung und Erziehung des gesamten jungen Nachwuchses der Sturmgruppen gebracht! Die jungen Sturmjäger sollten in dieser «Sturmjagdschule» von Beginn ihrer Jagdfliegerausbildung bis zum frontreifen Sturmjäger bleiben und dort eine erstklassige und strenge Ausbildung, fliegerische Schulung und Erziehung erhalten.

Das vorbildliche Zusammenleben und der gemeinsame Kampf formten die Piloten der Sturmgruppe. Es herrschte eine einzigartige Kameradschaft. Jeder stand für den anderen ein. Bei der dauernden Höhenbeanspruchung in Höhen wie 7'000-8'000 m Kampfhöhe musste ein jeder gesund leben und es brauchte daher keiner besonderen Ermahnung, da jeder Pilot wie ein echter Sportsmann «fit» bleiben wollte und musste. Roman-»Berichte« von Alkoholexzessen und anderer «ausschweifender Lebensweise» der Rammjäger, wie diese in Illustrierten zu lesen waren, müssen daher in das Reich der Fabel verwiesen werden, da dies in der Praxis unmöglich war und nie vorkam. Trotzdem waren natürlich die Sturmjäger «kein Freund von Traurigkeit» ! Es wurde auch mal ein fröhlicher Umtrunk veranstaltet, sobald ein Anlass hierfür vorlag! Aber alles mit Mass und Ziel. Die Flugzeugführer waren eine fröhliche, manchmal ausgelassene Gesellschaft, es wurde mancher Spass und Schabernack getrieben, man war frechdaxsig und trotzdem diszipliniert. Dem harten Kampf musste eine angemessene Entspannung folgen, dies alles gehörte zum Leben der jungen Piloten. Zerstreung mit Sport, Tontaubenschiessen, Kartenspielen und Musik schaffte zwischen den Einsätzen den nötigen Ausgleich. Besonders beliebt war flotte Musik, die sogenannte «Schräge Musik», die auch während der Bereitschaftszeiten auf den Staffel-Liegeplätzen über die Lautsprecher ging. Wenn aber plötzlich die Musik abbrach und die Stimme des Einsatzoffiziers mit einem «Achtung, Achtung» eine Gefechtsdurchsage gab, dann fibrierten alle, die Spannung und Konzentration erfasste jeden! – Uns alle verband ein starkes Gefühl der Zusammengehörigkeit ohne Unterschied des Ranges. Die Piloten fühlten und benahmen sich in fast brüderlicher Weise. Die Sturmgruppe bildete eine einzige grosse Familie! Es herrschte eine echte Männerkameradschaft und ein vorbildlicher Korps-Geist. Wenn abends Klaus Bretschneider im Kreise der Kameraden bei einem guten Tropfen Wein den «Pagen von Hochburgund» zur Laute sang oder ich so lange bestürmt wurde, bis ich mich an den Flügel setzte und in die Tasten griff, dann herrschte eine Hochstimmung, die uns keiner nehmen konnte!

Aus diesem Geist heraus sind auch die grossen Leistungen der Rammjäger zu verstehen. Sie waren ein eigenes und in ihrer Art einzigartiges Korps: Stolz, furchtlos, unkompliziert, mutig und treu. Sie hatten die Kraft, jeden Tag dem Tod ins Antlitz zu schauen, ohne dabei zu zittern. Dies alles gibt treffend ein Trinkspruch der Rammjäger wieder, in dem sich das ganze Wesen und die Haltung dieser Männer spiegelt:

«Das Leben geliebt
Die Frauen geküsst
Unser Herz der Sturmjagd gegeben
Und dann nicht gebebt, wenn der Tod uns gegrüsst
Das ist unser Jagdfliegerleben!»

So haben sie gelebt, gekämpft, gelitten. So sind sie am Himmel aufgetaucht und verloschen wie Meteore, die gleissend ihre Bahn ziehen und plötzlich vergehn.

SONDERAUSRÜSTUNG UND TAKTIK

Um die Eindrücke der gegnerischen Piloten zu erklären, muss ich kurz auf unsere Flugtaktik und die technische Ausrüstung der Sturmmaschine eingehen.

Die «Sturm»-Sonderausrüstung der Jagdmaschine FW 190 hatte neben der serienmässigen Panzerung des Ölkühlers und der Front-Windschutzscheibe (gegen Beschuss von vorn) noch eine zusätzliche *Panzerung*. Diese bestand aus:

- a) 6-mm-Panzerplatte hinter dem Motor, vor dem Führersitz also, um bei Motorbrand das Durchschlagen der Flammen in die Kabine zu verhindern.
- b) Panzerung der seitlichen Windschutzscheiben (sog. Dreieck-Seitenscheiben) mit 40 mm Panzerglas.
- c) seitliche Panzerung des Rumpfes in Höhe des Führersitzes mit 6-mm-Stahlplatten.
- d) 9-mm-Panzerplatte hinter dem Führersitz. Der obere Teil dieses Schutzes bestand aus Panzerglas und schützte Kopf und Rücken des Piloten wirksam. Er ermöglichte eine ausgezeichnete Sicht nach hinten. Dieser Kopfschutz aus Panzerglas wurde nach einer Idee des Generals Galland entwickelt und bei der Truppe kurz «Galland-Kopf» genannt.

Reichweite:

Zur Vergrösserung des Aktionsradius' war hinter dem Hauptbenzinbehälter ein 110-Liter-Zusatztank stehend im hinteren Flugzeugrumpf eingebaut. Unter dem Rumpf war ein 300 Liter fassender, abwerfbarer Zusatztank angebracht. Somit hatte die Maschine einen Tankinhalt von 960 Litern und konnte damit über 3 Stunden in der Luft bleiben, die Gefechtszeit, für die ungefähr der doppelte Benzinverbrauch zu rechnen war, eingeschlossen.

Bewaffung:

Zu der normalen Bewaffung der FW 190 mit zwei Kanonen vom Typ 151/20 (2 cm) und zwei Maschinengewehren vom Typ 131 (15 mm) die durch den Luftschraubenkreis gesteuert waren, kamen noch zwei Kanonen vom Typ MK 108 (Maschinenkanone), mit einem Kaliber von 3 cm, die je an dem Flächenmittelstück angebracht waren. Diese beiden Kanonen schossen frei ausserhalb des Luftschraubenkreises.

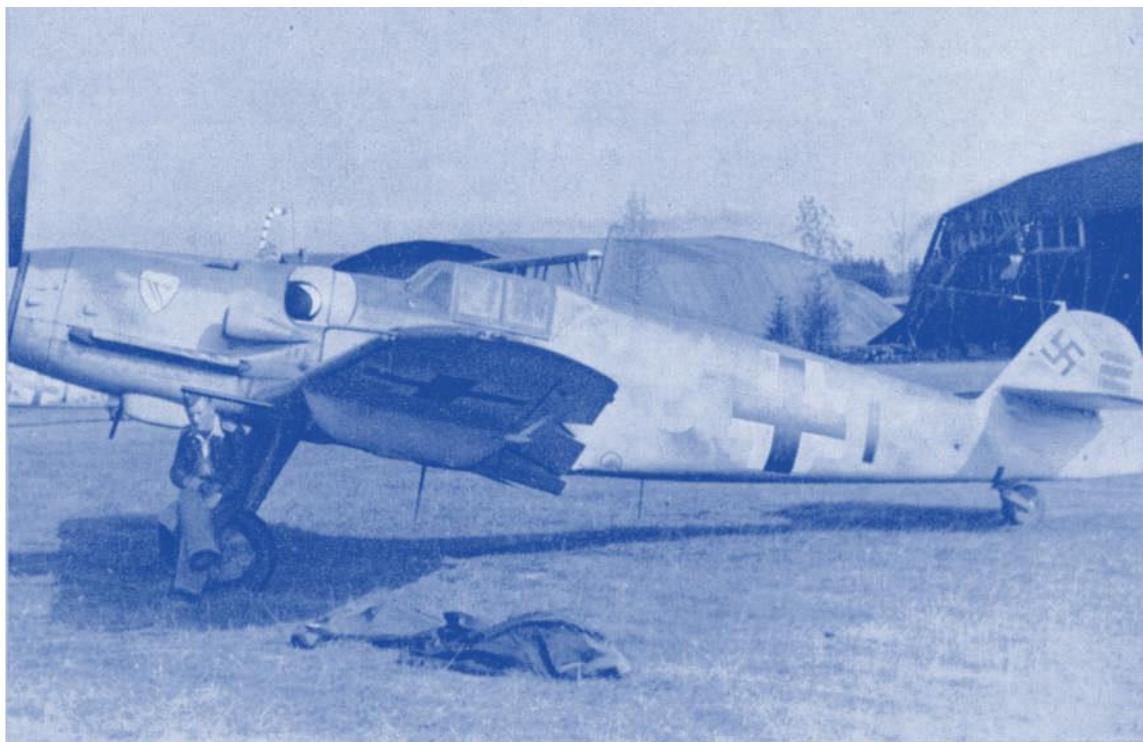
Munition:

Neben der normalen Munition für die 2-cm- und 15-mm-Waffen wurde für die MK 108 noch eine besondere Munitionsart, die sogenannte «Hexogen-Munition» verwendet. Es waren dies Panzer-Brandgranaten mit besonderer Durchschlagskraft (Ekrafit-Teile waren beigefügt). Eine etwa 30-cm-Stichflamme ging bei jedem Aufschlag aus der Granate, die bis zu sieben Durchschläge hintereinander ermöglichte. Selbst die stärksten Panzerteile der amerikanischen B 17 und B 24 wurden von dieser Munition glatt durchschlagen. Ein einziger Treffer in die grossen Benzin-Tanks genügte, um den Bomber zum Absturz zu bringen.

Durch die vorgenannte Zusatzausrüstung hatte die ursprünglich wendige Jagdmaschine nun ein Gewicht von fast sieben Tonnen erreicht. Obwohl dieser Nachteil durch den neu konstruierten 14-Zylinder-Doppelsternmotor BMW 801, der eine Kampfleistung bis zu 2'400 PS hatte, teilweise wieder ausgeglichen wurde, hatte das Flugzeug erheblich an Wendigkeit verloren. Das Sturmgeschwader hatte aus diesem Grunde neben den beiden Sturmgruppen zwei leichte Jagdgruppen, die mit Messerschmitt 109 ausgerüstet waren und als Begleitschutz dienten.

Eine dieser Begleitgruppen war die sogenannte Höhengruppe, die rückwärts überhöht flog und jeweils Anflug und Angriff nach hinten oben deckte.

Diese beiden Begleitgruppen hatten den Kampf mit den gegnerischen Begleitjägern zu führen und durften erst zum Angriff auf Bomber übergehen, wenn entweder der gegnerische Jagdschutz fehlte oder aufgegeben war.



Me-109

FW-190

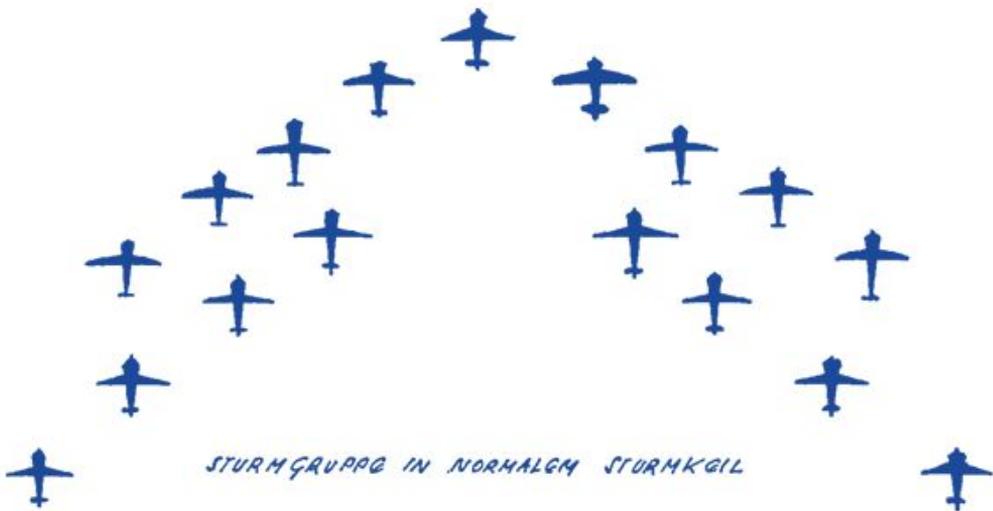




Major Dahl und Hauptmann Moritz nach der «Blitzluftschlacht»

Anmarsch und Angriff:

Schon auf dem Anmarschweg flog das Sturmggeschwader in Keilform. Die Sturmgruppen bildeten in Keilform die Spitze. An beiden Seiten flog je die Hälfte der einen Begleitgruppe. Die zweite, die sogenannte Höhengruppe, folgte dem Verband überhöht. Diese Marschformation war gleichzeitig die Gefechtsformation. Beim Angriff wurden die Abstände und Zwischenräume verringert.



Die Sturmgruppen flogen geschlossen, fast Fläche an Fläche. Beim Angriff unterschieden wir zwei hauptsächlichste Angriffsarten:

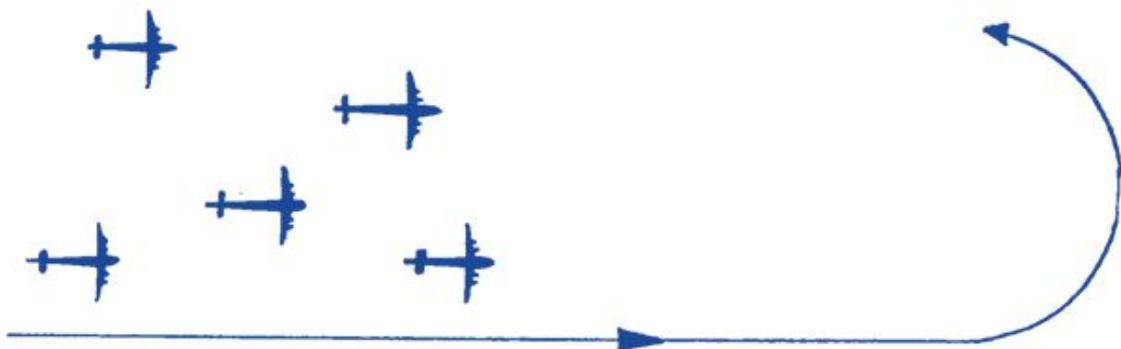
1. den Angriff von vorn (aus leichter Überhöhung),
2. den Angriff von hinten (entweder steil aus Überhöhung oder flach von unten).

Der Angriff von der Seite war wegen der damit verbundenen schlechten Treffmöglichkeiten untersagt, da bei dieser Angriffsart nur Zufallstreffer möglich waren.



1500m HÖHE GING HÖHENGRUPPE (HG 109)

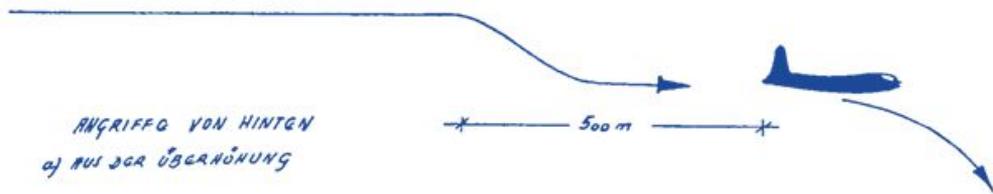
Beim Angriff von vorn musste meist der anzugreifende Bomberverband zunächst mit gleichem Kurs seitlich überholt werden. Die angreifende Sturmgruppe flog ungefähr 2-3 km vor den Bomberverband, drehte sodann auf 180° ein und kam genau von vorn mit Gegenkurs auf den Bomberpulk zu. Die Feueröffnung erfolgte auf ca. 500 m. Beim Annähern auf nächste Entfernung zog dann die Sturmgruppe flach über den Pulk weg. Diese Angriffsart war sehr schwierig und erforderte grosses fliegerisches Können aller Piloten sowie Kaltblütigkeit und Unerschrockenheit. An die Verbandsführer stellte sie ebenfalls hohe Anforderungen. Das Überholen und Einkurven musste sehr präzise geschehen, sonst war der ganze Angriff in Frage gestellt. Beim flachen Überziehen passierten öfter unbeabsichtigte «Rammings».



Der Angriff von vorn war natürlich sehr wirkungsvoll. Allein die moralische Wirkung, die der Beschuss von vorn auf die Bomberbesatzung hatte, war aussergewöhnlich. Die Rasanz der Geschosse war ausserdem um ein Vielfaches höher, da die Fluggeschwindigkeit (500 km/h) sich zur Geschossgeschwindigkeit addierte. Die Waffenwirkung war dabei so gross, dass es vorkam, dass Bomber in der Luft explodierten.

Ich selbst habe als Kommandeur der III./JG. Udet etwa 20 Angriffe von vorn gegen Viermots geflogen, u.a. beim Grosseinsatz auf Schweinfurt am 14. Oktober 1943, bei dem ich zwei Bomber abgeschossen habe.

Bei der Sturmgruppe entwickelte sich im Laufe der Zeit der Angriff von hinten als Standard-Angriff. Man hatte beim Angriff von hinten mehr Ruhe und Sicherheit und vor allem war er mit jungen Piloten viel besser durchzuführen, als der schwierige, nur kurze Minuten dauernde Angriff von vorn. Die Sturmgruppe kam genau von hinten mit grösserer Geschwindigkeit an den meist mit 400 km/h fliegenden Bomberverband heran. Man kam entweder leicht überhöht an und drückte beim Angreifen auf die Bomber herunter, oder man kam flach oder genau auf gleicher Höhe an. Der Angriff von hinten, unten flach, war seltener und wurde meist im Einzelangriff durchgeführt. Der Angriff wurde bis auf kürzeste Entfernung herangetragen. Die Feuereröffnung erfolgte erst bei einer Distanz von 200 Metern und zwar gleichzeitig von allen Flugzeugen. Der Befehl zum Auslösen des Feuers wurde vom Verbandsführer durch Funksprechvermittlung gegeben.

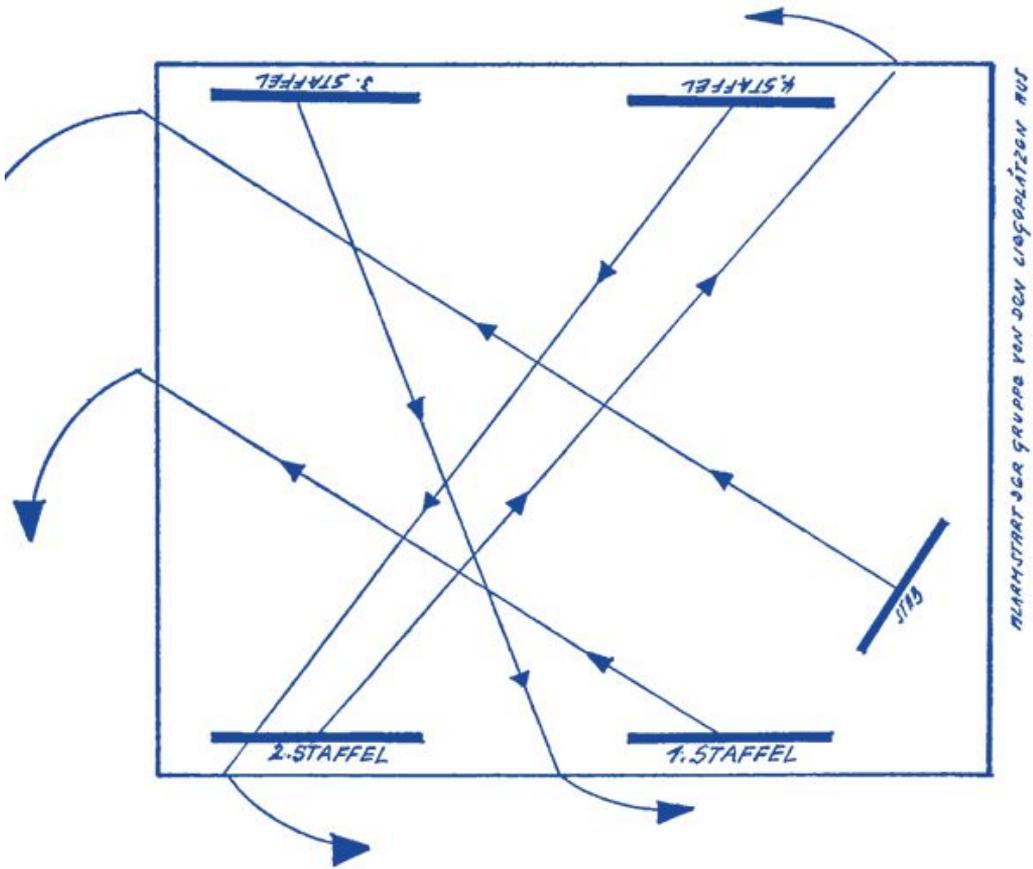


b) FLACH VON UNTEN

STANDARDANGRIFF DER STURMGRUPPEN



Die beste Feuerwirkung war bei ca. 150 Meter, wenn die Motore des Bombers voll den Zielkreis im Reflexvisier ausmachten. Bei Annähe



ung auf Rammentfernung wurde der Abgang nach unten durchgeführt. Dadurch wurde der Bomberverband unterflogen und dessen Abwehrfeuer weitgehend ausgeschaltet.

Diese Angriffsart hat die meisten Erfolge gebracht und die wenigsten eigenen Verluste gefordert. Nach dem ersten Angriff wird meist etwas seitlich abgesetzt, erneut versammelt und zum weiteren Angriff angesetzt. Durchschnittlich werden zwei bis drei Angriffe durchgeführt, dann ist meist die Munition ver-

schossen. Die Sturmgruppen und die Begleitgruppen drehen vom Bomberpulk ab und versuchen sich dem Angriff der Begleitjäger zu entziehen, da die nachfolgenden Luftkämpfe wegen der zahlenmässigen Unterlegenheit meist für uns verlustreich endeten.

Wenn man sich die moralische Wirkung eines solchen Sturmangriffs, bei der wie in einem riesigen Sarg sitzenden Besatzung vorstellt, kann man die Aussagen der abgeschossenen Flieger verstehen.

Funkführung

Die Jagd-Gefechtsverbände wurden während des Einsatzes von den Bodenleitstellen (Jagddivision) durch Funk geführt. Diese Funkführung erfolgte durch die jeweilige Jagddivision, in deren Bereich ein Gefechtsverband eingesetzt war. Wechselte z.B. der Gefechtsverband während des Anmarsches auf die Feindverbände vom Bereich einer Jagddivision in den einer anderen, so wurde die Führung des Verbandes an die dann zuständige Jagddivision übergeben. Somit war eine ununterbrochene, straffe Funkführung gewährleistet. Jedes Jagdflugzeug war mit dem bewährten Funksprechgerät Fu G 16-ZY ausgerüstet und verfügte über Sender und Empfänger. Jeder Pilot konnte mit seinem Verbandsführer und den Bodenleitstellen sprechen, auch untereinander konnten sich die Piloten verständigen. Mittels eines neuartigen Verfahrens der Funkmesstechnik (Radar), des sogenannten «Ypsilon-Verfahrens», konnte der Gefechtsverband von den Bodenleitstellen laufend nach seinem genauen Standort und seiner Flughöhe gemessen werden. Die führende Jagddivision gab an den Gefechtsverbandsführer während des Einsatzes Befehle und Weisungen durch und orientierte diesen laufend über die Feindlage sowie über Standort und Höhe der feindlichen Verbände, welche ebenfalls durch Radargeräte genau gemessen wurden. Es würde zu weit führen, hier die technischen Einzelheiten dieses «Ypsilon-Verfahrens» zu erläutern, doch sei erwähnt, dass die Bodenleitstellen mit Hilfe der «Braun'schen Röhre» die Entfernung zum Bordsender der in der Luft sich befindlichen Führungsmaschine genau messen konnten. Somit war es möglich, dem eigenen Gefechtsverband dessen genauen

Standort durchzugeben, was bei schlechter Sicht oder beim Einsatz über den Wolken von grösster Wichtigkeit war. Auch konnte mit diesem Verfahren der Gefechtsverband nach dem Luftkampf zu den Landeplätzen zurückgeführt werden. Ebenso konnten sich einzelne Jagdflugzeuge dieses Verfahrens bedienen, um sicher und schnell einen geeigneten Flugplatz zum Landen zu finden. Die Funkmessungen waren sehr genau, so dass ein Heranführen der Flugzeuge an die Landeplätze bis auf eine Genauigkeit von 100 m möglich war. – Während des Einsatzes, besonders beim Anflug, herrschte selbstverständlich Funkstille. Es wurde nur das Allernotwendigste gesprochen. Lediglich der Gefechtsverbandsführer sprach mit der Bodenleitstelle (Division). So wurde der Gefechtsverband bis auf Sichtweite an den Feindverband herangeführt.

Dabei wurde nach Möglichkeit die Annäherung an die feindlichen Bomberverbände so durchgeführt, dass deren Begleitjagdschutz umgangen wurde. Hatte der Gefechtsverbandsführer Feindsichtung, so gab ihm die Division den Angriff frei und er übernahm alle weiteren Entscheidungen über Angriffsart, Angriffsweg und Durchführung des Angriffs. Die Bodenleitstelle hörte jetzt nur noch den Funksprechverkehr des Gefechtsverbandes mit. Während des Luftkampfes war naturgemäss die Funkstille zu Ende. Es gab dabei oft ein grosses «Durcheinandersprechen» im Funkverkehr des Verbandes, was bei einer derart aufregenden Angelegenheit nicht zu vermeiden war. Nach dem Luftkampf gab die Division ihre Befehle für den Rückflug des Verbandes, Anweisungen über die Landeplätze und sonstige Durchsagen. Ab Frühjahr 1944 gaben die Bodenleitstellen Meldungen über Standort, Flugweg und zu erwartende Tiefangriffe der gegnerischen Begleitjäger über Funksprechverkehr an die eigenen Verbände durch. Besonders auf die Jagdflugplätze im Einsatzraum hatten es die amerikanischen Jäger abgesehen. Auch hier bewährte sich dieses «Y-Verfahren», indem die Warnung vor feindlichen Jägerangriffen rechtzeitig durchgegeben wurde. Mancher deutsche Jagdflieger verdankt dieser Tatsache sein Leben! Nach dem Luftkampf mussten die deutschen Jäger sehr oft einen nahegelegenen Landeplatz finden, da die rote Brennstoff-Warnlampe anzeigte,

dass nur noch 10-15 Minuten Flugzeit zur Verfügung standen. Da hiess es schnell handeln! Mit Hilfe des Y-Verfahrens konnte der Jagdflieger dann in kurzer Zeit an einen Landeplatz herangeführt werden. Es gab damals ein geflügeltes Scherzwort in der deutschen Jagdfliegerei, das hiess: «Nicht immer hält das rote Licht, was es dem müden Wandersmann verspricht!»

Unsere Boden-Nachrichten- und Jägerleitorganisation war im Reichsgebiet und in den besetzten Westgebieten vorbildlich. Mit Hilfe des modernen «Y-Verfahrens» war es ermöglicht worden, die Gefechtsverbände straff zu führen, sie schnell an die feindlichen Kampfverbände zu bringen und nach dem Luftkampf ordnend in das Geschehen einzugreifen. Auch die höheren Führungsstäbe, wie z.B. das I. Jagd-Korps und die Luftflotte Reich verfügten über diese Funkführungsorganisation und konnten sich gegebenenfalls einschalten.

Diese Art der Jagdfliegerführung war ab Sommer 1944 im Reichsgebiet bei allen Jagdverbänden eingeführt worden und hatte sich so gut eingespielt und bewährt, dass kaum noch Versager oder Führungsfehler vorkamen.

Die Einsätze der Sturmgruppen wurden ausnahmslos mit dieser Funkführung geflogen.

US-BOMBER

Die amerikanische Lehre vom Luftkrieg gründete sich auf die geopolitische Lage und die damalige militärische Situation der USA. Auf dieser Basis entwickelte sich in den Vereinigten Staaten eine eigene Auffassung von Zweck und Beschaffenheit der Kampfflugzeuge, die beim Bau der viermotorigen Bomber richtunggebend war. Es wurden dabei von der US-Luftwaffenführung folgende Forderungen gestellt: Verwendbarkeit der Bombenflugzeuge für Tagesangriffe, Möglichkeit der Bombardierung aus grossen Höhen (8'000 m), Formationsflug in geschlossenen Verbänden, Schnelligkeit und starke Abwehrbewaffnung, Unabhängigkeit vom Wetter und Langstreckeneignung der Bomber.

Die Amerikaner führten 1942 den geschlossenen Verbandsflug für ihre Bomber ein. Bei diesen Planungen haben sicher gewisse psychologische mit der amerikanischen Mentalität zusammenhängende Überlegungen eine Rolle gespielt, wie z.B. das Bewusstsein der grossen industriellen Leistungsfähigkeit und der fast unerschöpflichen Rohstofflage der USA. Die Flugweise der viermotorigen Bomber beim Tagesangriff hing auch mit einem besonderen Verfahren der Navigation zusammen, mittels dessen die Verbände an das Ziel herangeführt wurden. (Näheres darüber wird nachstehend bei der Beschreibung des Angriffs noch gesagt.) Vergegenwärtigen wir uns den Ablauf eines solchen Tagesangriffes, wie er sich im letzten Kriege hunderte Male abspielte, in seinen zeitlich hintereinander abrollenden Phasen:

Zuvor aber ist es vielleicht der Anschaulichkeit halber zweckmässig, die Formation eines solchen Bomberverbandes zu erläutern. Das Geschwader (group) umfasste 18 Flugzeuge (ohne Reserven), die kleinste Kampfeinheit bestand aus drei Flugzeugen (element). Zwei «elements» bildeten zusammen einen Schwarm (flight). Dieser flog in einer genau eingeteilten, dicht aufgeschlosse-

nen Ordnung, die nach Abwehrbewegungen festgelegt war. Drei Schwärme (flights), als Führungsschwarm, Hoch- und Tiefschwarm aufgeteilt, fügten sich zu einem Geschwader (group) zusammen. Schon die Namen der drei Schwärme lassen erkennen, dass die Flugformation eine Staffelung in die Höhe und Breite zeigte. Diese Staffelung nahmen auch die einzelnen Geschwader zueinander ein, die damit nach allen Seiten eine fast vollständige Abwehrfeuerkraft besaßen. Drei Geschwader bildeten eine Brigade, mehrere Brigaden waren zu einer Division zusammengefasst.

Verfolgen wir aber den Einsatzablauf eines solchen Angriffs! Der Start der Bomber der 8. US-Air Force erfolgte in England in kurzen, regelmässigen Abständen. Über einem markanten Punkt oder Funkfeuer versammelten sich die drei Geschwader einer Brigade zu einer «Welle». Dies sind also 54 Flugzeuge, wobei die Reserveflugzeuge, die bei etwaigen Ausfällen den igelförmigen «Pulk» zur Ausnutzung der ganzen Feuerkraft wieder schliessen sollen, nicht mitgerechnet sind. Alle Flugzeuge der «Welle» standen mit dem Führungsflugzeug durch Funksprechverkehr in Verbindung, dem die Navigation und Funkführung oblag. Nach der Versammlung und Vereinigung mit den anderen Wellen und «Pulks» traten sodann die Bomber den Flugweg an. Die dabei fast schulmässig anmutende starre Ordnung verfolgte den Zweck, einen grossen «Pulk» zu bilden, bei dem alle «toten Winkel» gegen die deutschen Jagdfliegerangriffe ausgeschaltet werden sollten.

Der «tote Winkel» spielt bei der Bewaffnung eines Kampfflugzeuges eine wesentliche Rolle, er entsteht durch eine bestimmte, durch die technischen und aerodynamischen Verhältnisse bedingte Anordnung der Bordwaffen und schafft gewisse Sektoren im Angriffskreis um das Flugzeug, die nicht von den Abwehrwaffen dieses Flugzeuges bestrichen werden können. In diesem Bereich liegt also die Achilles-Ferse des Bombenflugzeuges. Der angreifende Jäger wählt mit Vorliebe diese Stellen für seinen Angriff aus. So war z.B. bei den «Fliegenden Festungen» und bei der «Liberator» unser Angriff von hinten unten aus flachem Winkel derart günstig, dass wir in dieser Angriffsposition

mit den schwächsten Abwehrfeuer der Bomber rechnen konnten. Eine beliebte Abwehrbewegung der Bomber war auch das Zickzack-Fliegen oder das sogenannte «Pumpen», bei dem die Maschinen in wellenförmigen Bewegungen die Höhe wechselten um den deutschen Jägern kein ruhiges Ziel zu bieten. – Nach Erreichen des sogenannten «Ablaufpunktes» wurde vom Bomber-Führungsflugzeug ein Leuchtzeichen geschossen, das anzeigte, dass von jetzt an der Angriff geflogen wird. Alle Maschinen machten sich klar zum Bombenabwurf. Bei Erreichen des Zieles wurde wieder ein Leuchtzeichen gegeben, die Führungsflugzeuge der einzelnen Geschwader visierten mit ihren Bombenzielgeräten das Ziel an und auf Befehl warf dann das ganze Geschwader geschlossen seine Bomben. Durch diese Methode des Bombenabwurfes wurde eine grössere Fläche getroffen – ein «Bombenteppich» wurde gelegt! So erklären sich die wahllosen Zerstörungen in den Wohngebieten unserer Städte.

Zur Verstärkung der Abwehrkraft gegen Jägerangriffe führten die Amerikaner auch sogenannte «Flakkreuzer» in ihren Verbänden mit. Dies waren meistens Flugzeuge des gleichen Typs, die keine Bomben mitführten, jedoch eine ausserordentlich starke Bewaffnung hatten, bestehend aus 30 grosskalibrigen Waffen mit schneller Schussfolge. Diese Flakkreuzer flogen meist an den Flügeln und dem Schluss der Verbände. Sie waren als solche natürlich nicht zu erkennen und bereiteten uns oft einen feuerspeienden Empfang beim Angriff.

Nach allen Seiten sichernd begleiteten amerikanische Langstreckenjäger (Mustangs, Lightnings) den Bomberstrom auf seinem An- und Abflug. Mit Hilfe ihrer abwerfbaren Zusatztanks hatten sie eine grosse Eindringtiefe. Nach und nach hatten die Amerikaner dieses System des ununterbrochenen Begleitschutzes verbessert. Die Synchronisierung der schnelleren Jagdbegleitung mit den langsamer fliegenden Bombern über grosse Entfernungen war eine schwierige Angelegenheit. Der sich mehrfach ablösende Jagdschutz brachte uns deutschen Jägern aber auch die Möglichkeit, in der amerikanischen Ab-

wehr Lücken zu finden und diese geschickt auszunutzen, um zum ungestörten Angriff auf die Bomber zu kommen, wie dies z.B. am 7. Juli 1944, bei der grossen «Blitzluftschlacht von Oschersleben», so glänzend gelang.

Die amerikanischen viermotorigen Bomber flogen im Verband mit keiner allzugrossen Geschwindigkeit. Meist betrug ihre Marschgeschwindigkeit zwischen 300 bis 350 km/h. Sie hatten jedoch den Vorteil einer in sich fast geschlossenen Phalanx, umgeben von grossen Schwärmen gefährlicher Begleitjäger, die nach allen Seiten den Bomberverband schützten. Ein weiterer, beachtenswerter Vorteil der Amerikaner war deren grosse Flughöhe beim An- und Abflug, sowie beim Angriff. Die Bomberverbände flogen meist in Höhen zwischen 6'000 und 8'000 Meter. Dies bedingte für uns eine sehr lange Zeit der Sauerstoffatmung, denn der Jagdflieger musste bereits im Anmarsch auf den Feind ab 4'000 m die Atemmaske aufsetzen und während des ganzen Luftkampfes aufbehalten. Das bedeutete für ihn besonders beim Kampf Jäger gegen Jäger, eine grosse Behinderung. Ausserdem brachte für die mit der schweren Focke-Wulf-Sturmasführung ausgerüsteten Sturmgruppen ein Kampf gegen amerikanische Jäger in diesen grossen Höhen eine Erschwerung, da die FW-190-Sturmmaschine in Höhen über 5'000 m den amerikanischen Begleitjägern leistungsmässig eindeutig unterlegen war. Beim Kampf der Sturmgruppen musste daher im Gefechtsverband mit den Me-109-Begleitjägern geflogen werden. Diese Verbandsformation war nicht einfach durchzuführen und verlangte von jedem Piloten grosses fliegerisches Können, Anpassung und Disziplin. Schon das Sammeln der Verbände und geschlossene Steigen auf Kampfhöhe bereitete oft beträchtliche Schwierigkeiten. Es war für viele Jagdflieger, vor allem für die älteren, eine grosse Umstellung, nun im grossen, geschlossenen Verband zu fliegen, da seit der Luftschlacht um England nicht mehr in grösseren Verbänden geflogen wurde. Besonders in Russland hatte sich eine eigene Jagdtaktik herausgebildet. Dort wurde in der Regel meist nur in der Schwarmformation (vier Jagdflugzeuge) geflogen und gekämpft.

Doch wurden wir gut mit all diesen Schwierigkeiten fertig und passten uns der jeweils gegebenen Lage schnell an. Der «Bomb er sehr eck», wie er beim ersten Auftreten der «Fliegenden Festungen» hie und da aufkam, war längst überwunden. Die viermotorigen Bomber waren für die Sturmjäger keine uneinnehmbaren Festungen mehr!

V 1

Der deutschen Bevölkerung wird nach der «Blitzluftschlacht» von der Presse das dramatische Geschehen des 7. Juli immer wieder vor Augen geführt. Die bis ins Einzelne gehenden Berichte über die Schlacht von Oschersleben wechseln sich ab mit Erfolgsmeldungen einer weiteren sogenannten Wunderwaffe, der V 1.

Beschleunigt durch die Landung des Gegners in der Normandie, wurde eine Woche nach der Invasion, am 12. Juni, erstmals die als Vergeltungswaffe propagierte V 1 gegen London eingesetzt, obwohl die alliierten Bombenangriffe auf die Produktionsstätten und das Erprobungszentrum Peenemünde die Entwicklung und Herstellung dieser Waffe ausserordentlich verzögert hatten.

Die V 1 war eine 8 m lange Flügelbombe mit Raketenantrieb, deren Kurs sowie Flughöhe und Flugweite durch automatische Kreiselsteuerung vor dem Start eingestellt wurde. Der vordere Teil enthielt eine Sprengladung von 800 kg, das Gesamtgewicht betrug ca. 2,2 Tonnen. Bei einer Stundengeschwindigkeit von etwa 600 km hatte die V 1 einen Aktionsradius von 250 km.

Die V 1 war in Zusammenarbeit mehrerer Firmen entwickelt worden, und die Fertigung wurde schon im Jahre 1942 in Angriff genommen. Die immer stärker werdenden Bombenangriffe auf die Produktionsstätten verzögerten die Arbeiten ganz erheblich. Das Kasseler Werk der Firma Fieseler, in dem die Fertigung der Versuchsmuster untergebracht war, wurde durch schwere Bombenangriffe stark beschädigt. Bedingt durch die daraufhin notwendige Verlagerung und die damit verbundenen Anlauf Schwierigkeiten, wurden die Arbeiten wiederum um wertvolle Monate verzögert. Nachdem noch im gleichen Jahr die ersten Versuchsabschüsse in Peenemünde an der Ostsee erfolgt waren, wurde diese Versuchsanlage vom Gegner durch einen schweren Bombenangriff am 17. August 1942 so schwer getroffen, dass die Versuche für fast zwei Monate unterbrochen werden mussten.

1943 begann der Serienanlauf im Volkswagenwerk Fallersleben, der aber schon im November des gleichen Jahres gestoppt werden musste, da die Erprobung der vorangegangenen drei Monate eine Unmenge dringender Abänderungen notwendig machte. Die Schäden, die durch Feindeinwirkung bei der Zulieferungsindustrie entstanden, taten noch ein übriges, um die Serienherstellung immer mehr zu erschweren.

Weitere Schwierigkeiten ergaben sich beim Bau der Abschussanlagen in Nordfrankreich, bei dem mehr als 30'000 Arbeiter, in der Mehrzahl Franzosen, eingesetzt waren.

Die Anlagen wurden während des Baues so ausreichend getarnt, um das Risiko eines vorzeitigen Erkennens und einer Zerstörung durch Bombenangriff auf ein Mindestmass zu verringern. Trotzdem konnte man nicht verhindern, dass die gegnerische Luftaufklärung entlang der westeuropäischen Küste Vorrichtungen und Anlagen erkannte, die nichts mit den bereits bekannten Waffen zu tun haben konnten. Die Auswertung dieser Luftaufklärung, zusammen mit den durch die Fremdarbeiter begünstigten Spionagenachrichten, veranlassten den Gegner, diese Räume ständig mit Bomben zu belegen. 57% aller fertiggestellten Abschussrampen waren Ende Dezember vom Gegner bombardiert worden, fast 20% davon wurden völlig zerstört.

All diesen Schwierigkeiten zum Trotz wurden innerhalb der ersten drei Monate nach der Invasion 8'000 V 1 auf England abgeschossen. Die Engländer, die sich nach der geglückten Invasion bis zu einem gewissen Grad vor Bombenangriffen sicher glaubten, sahen sich um eine Hoffnung ärmer. Allein während der ersten Woche nach der Invasion wurden im Verlauf von jeweils 24 Stunden 300 fliegende Bomben auf England gestartet. Die Geschosse, die in beträchtlicher Zahl in London einzuschlagen begannen, hatten eine deprimierende Wirkung auf die englische Bevölkerung.

Churchill, der in einer Erklärung am 21. Dezember 1943 verkündet hatte, dass «es keine Grenze der Gewalttätigkeit geben werde, die die Engländer auszuüben bereit seien», musste am 16. Juni 1944 bei einer eilig einberufenen Kabinettsitzung bekennen, dass die V 1 für England ernste Probleme aufwerfe und dass es Gebiete gebe, in denen der Schaden durch Sprengwirkung so gross sei, dass er durch die Reparaturreserven nicht behoben werden könne.

Die Amerikaner waren der Meinung, dass die Invasion sich als äusserst schwierig, vielleicht sogar als unmöglich erwiesen hätte, wenn es gelungen wäre, diese neue Waffe sechs Monate früher fertigzustellen, und der Raum Portsmouth und Southampton unter V-Waffenbeschuss genommen worden wäre.

An der englischen Küste wurde sofort eine Verteidigungssperre, kombiniert aus Flakgeschützen, Ballonsperren und einer starken Jagdabwehr aufgestellt, die im September 1944 ihre Höchststärke erreichte. Neben verstärktem Jagdschutz hingen 2'000 Sperrballone über der Küste und 2'800 Flakgeschütze waren entlang der Küste stationiert. Obwohl die englischen Abwehrmassnahmen schon bald einen hohen Wirkungsgrad erreicht hatten, stellten die fliegenden Bomben eine ständige Bedrohung der Bevölkerung dar, die an keine Tages- oder Nachtzeit und an keine Wetterlage gebunden war. Die Rückwirkung auf das Leben in der englischen Hauptstadt machte sich nun sehr bemerkbar. Die Evakuierung der Londoner Bevölkerung erreichte ihren Höhepunkt Mitte Juli. Nach einer Veröffentlichung in der Stockholms Tidningen wurden allein am 12. Juli 1944 41'000 Frauen und Kinder aus London evakuiert.

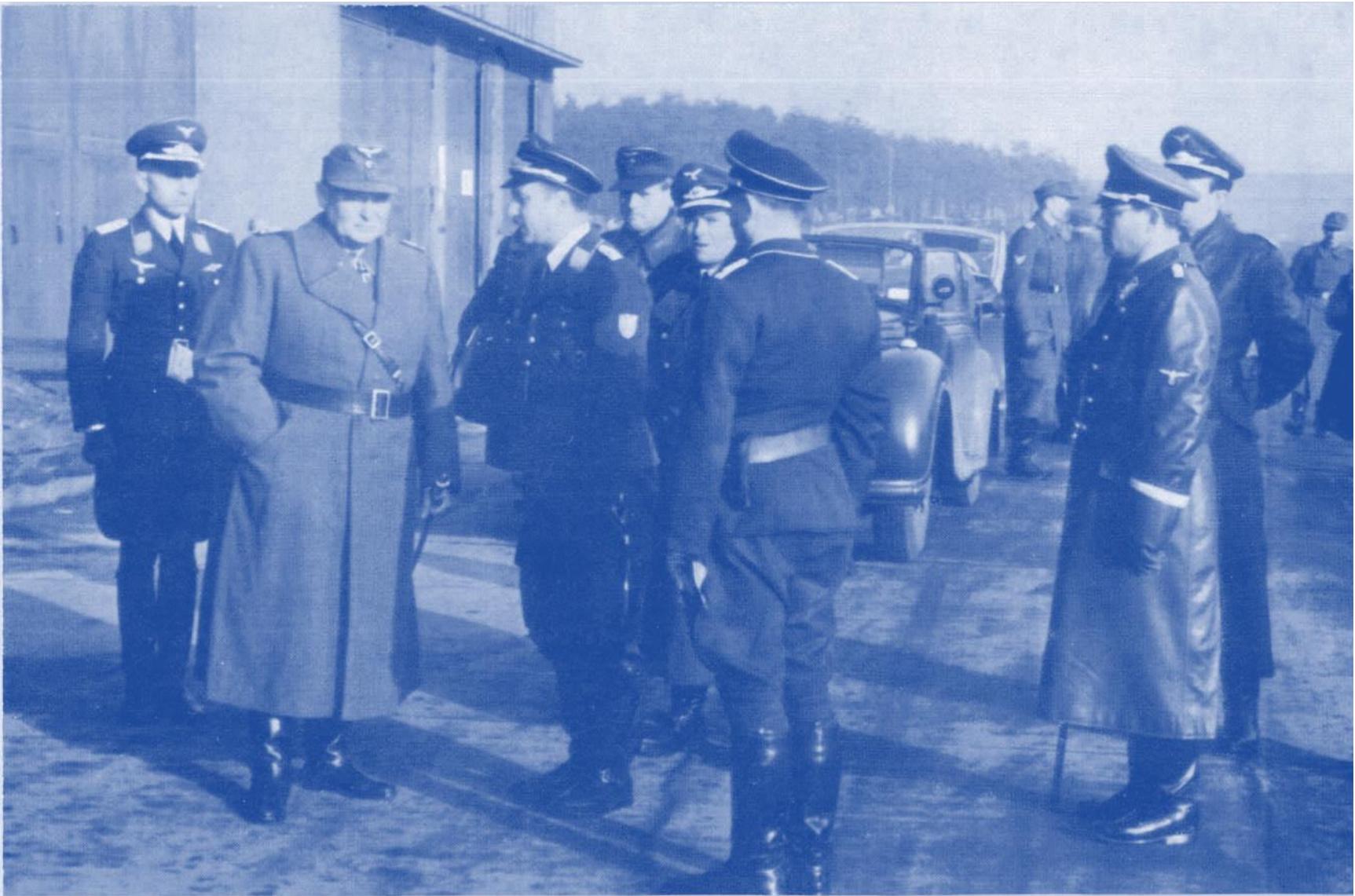
Die englische Bevölkerung verlangte Vergeltungsmassnahmen gegen Deutschland, es wurde sogar die Anwendung von Giftgas erwogen. Die Amerikaner starteten ferngesteuerte, mit Sprengstoff gefüllte B 17 gegen die Abschussrampen. Schliesslich wurde man sich darüber einig, dass die Vernichtung der Produktionsstätten der sicherste Weg zur wirksamen Bekämpfung der V-Waffen-Offensive sei.

Während nun in pausenlosen Angriffen die Produktionsstätten lahmgelegt und zerstört wurden, gingen die Abschussbasen eine nach der anderen durch den alliierten Vormarsch verloren. Am 1. September 1944 wurde zum letzten Male eine V 1 von einer Abschussrampe aus gegen England gestartet.

Die Worte des britischen Verteidigungsministers, mit denen er das Ende der Flügelbomben-Offensive verkündete, waren kaum verhallt, da explodierte in der Nähe Londons am 6. September 1944 die erste V 2-Rakete auf englischem Boden.



Generalleutnant Galland



Die V 2 war ein ca. 12 m langes, auf elektrischem Leitstrahl nachsteuerbares Raketengeschoss, das im Gegensatz zur V 1 keine Tragflächen, sondern nur Stabilisierungsflossen und ein Steuerruder am Heck hatte. Die Fernsteuerung war hinter dem mit einer Tonne Sprengstoff gefüllten Kopf angebracht. Die Rakete hatte ein Gewicht von 12 Tonnen. Sie wurde senkrecht gestartet und erreichte innerhalb von 62-65 Sekunden eine Maximalhöhe von 100 km. Die Rakete flog mit mehrfacher Schallgeschwindigkeit durch die Stratosphäre, um sich dann, entsprechend der eingestellten Steuerung, im spitzen Winkel auf das Ziel zu stürzen. Bei einer Gesamtflugzeit von 320 Sekunden lag die Reichweite zwischen 275 und 350 km. Die Treffsicherheit des Geschosses lag in einem Radius von 4,5 km. Bei der grossen Fallgeschwindigkeit von 800 m/sec. war eine Abwehr durch Flak oder Jäger von vornherein aussichtslos. Auch während des Fluges konnte die Rakete weder gehört noch gesehen, noch abgefangen werden, sie wurde erst durch die gewaltige Explosion beim Aufschlag bemerkt. Nachdem die Hauptabschussbasis bei Saint Omer, 50 km südöstlich von Calais, verlorengegangen war, erfolgte der Abschuss von beweglichen, leicht aufzubauenden Gerüsten.

In der Zeit vom 8. Oktober 1944 bis 2. April 1945 wurden auf England 1'115 und auf Brüssel, Antwerpen und Lüttich 2'050 V 2-Raketen abgeschossen.

Obwohl es gegen die V 2-Rakete praktisch keine Abwehrmöglichkeit gab, konnte durch den Einsatz dieses Geschosses der Verlauf des Kriegsgeschehens nicht mehr beeinflusst werden. Die V-Waffen waren zu spät eingesetzt worden.

JAGDFLUGZEUGE DER DEUTSCHEN LUFTWAFFE (1944/45)

Die Worte «zu spät» standen über dem Einsatz aller unserer neuen Flugzeugkonstruktionen. Der mächtigste unserer Feinde war die Zeit. Die umwälzenden Neukonstruktionen und Erfindungen deutscher Wissenschaftler und Konstrukteure kamen für uns nicht mehr zum tragen. Leider sollte sich der Ausspruch der Piloten bewahrheiten, die immer vergeblich auf die neuesten Maschinen warteten: «Wir haben unseren ersten Luftkampf mit einer Messerschmitt 109 geflogen, und wir werden auch den letzten damit fliegen.» Tatsächlich wurde die Me-109 vom ersten Tag des Krieges bis zum Kriegsende im Fronteinsatz geflogen, erst in den Jahren 1941 bis 1942 kam die Focke Wulf 190 bei den beiden im Westen liegenden Jagdgeschwadern JG 26 «Schlageter» und JG 2 «Richthofen» zum Einsatz. Von 1939 bis Kriegsende wurden etwa 30'000 Me-109 und etwa 14'000 Focke-Wulf-190 von der deutschen Flugzeugindustrie gebaut. Nicht mitgerechnet sind dabei die ca. 1'300 Me-109, die als Aufklärungsflugzeuge an die Front kamen.

Die Me-109 war zu Anfang mit einem 650-PS-Motor konstruiert, später wurde der DB 601-A mit etwa 1'200 PS (Me-109 E) und anschliessend bei der Me-109 F der DB 601 N mit 1'450 PS eingebaut. Das Baumuster Me-109 G hatte den Daimler-Benz-605-Motor mit etwa 1'800 PS. Diese immer stärker werdenden Motore mussten in der gleichgebliebenen Flugzeugzelle untergebracht werden. Dazu kam noch, dass grössere Waffen mit einem Mehrfachen an Munition eingebaut werden mussten. Das Fahrwerk musste verstärkt werden, da gewichtsmässig eine weitere Belastung durch den vergrösserten Tank und den abwerfbaren 300 l-Zusatzbehälter erfolgte. Die enge Flugzeugzelle reichte nun zur Aufnahme dieser Zusatzgeräte nicht mehr aus und man musste an der Aussenhaut für die hervorstehenden Teile Ausbuchtungen anbringen. Dies trug dem Flugzeug in kurzer Zeit im Jagdfliegerjargon den Namen «Beule» ein. Es

war eigentlich ein zu hartes Wort! Hatte doch dieses hervorragende Jagdflugzeug im Jahre 1937 beim Internationalen Wettbewerb in Zürich einen Geschwindigkeitsrekord für Landflugzeuge von über 600 km/h geflogen und im Jahre 1939 durch Flugkapitän Fritz Wendel den absoluten Geschwindigkeitsrekord mit 755 km/h errungen. Es war damit das schnellste Flugzeug der Welt! Die Me-109 war damals ein grosser Wurf und eine Meisterleistung des Flugzeugkonstruktors Professor Messerschmitt. Sie hat sich trotz allem bis ans Kriegsende gehalten und, obwohl sie nicht mehr die modernste Maschine war, ihren Dienst getan. Wer fliegen konnte und jagdfliegerisch zu kämpfen verstand, war imstande, aus ihr noch manches herauszuholen, besonders in der Höhe, in der sie sich infolge ihrer Leichtigkeit im Jägerkampf gut bewährte. Me-109 G: Höchstgeschwindigkeit bei Vollgas (in Bodennähe) ca. 480-500 km/h.

Die Begleitgruppen der Sturmjäger flogen im Gefechtsverband den Höhen- und Seitenschutz bis Kriegsende erfolgreich mit der Me-109 G. Die Focke-Wulf-190 war ein Jagdflugzeug, das von Professor Tank, dem Chefkonstrukteur der Focke-Wulf-Flugzeugwerke in Bremen konstruiert worden war. Das Flugzeug hatte sehr gute Eigenschaften und war nach kurzer Zeit besonders bei den Sturmgruppen sehr beliebt. Es eignete sich in hervorragender Weise zur Bekämpfung von viermotorigen Bombern. Die Maschine war schwerer als die Me-109 und wog in der Normalausführung etwa 4,5 Tonnen, also 90 Zentner. Die Sturmrausrüstung war noch schwerer und wog alles in allem 6 Tonnen. Die Bewaffnung war hervorragend. Das Flugzeug hatte weit mehr und grössere Waffen als jedes andere Jagdflugzeug. (Vier Kanonen mit 2-cm-Kaliber und zwei MG mit 13-mm-Kaliber, bzw. zwei Kanonen MK-108 mit 3-cm-Kaliber, zwei Kanonen mit 2-cm-Kaliber und zwei MG zu 13 mm). Motor: BMW-801 mit 1800 PS. Dieser luftgekühlte Motor war gegen Beschussschäden fast unempfindlich. Die Focke-Wulf war wegen dieser Beschusssicherheit und ihrer guten Flugeigenschaften bei den Flugzeugführern sehr begehrt. Die Geschwindigkeit betrug bei Vollgas in Bodennähe normal 540 km/h. Höchstgeschwindigkeiten von 550 bis 580 km/h wurden bei vielen Maschinen dieses Typs erzielt. Die einzelnen Baureihen von A 1 bis A 9 wurden ständig verbessert. Eine Weiterentwicklung der Focke-Wulf-190 war die Baureihe D 9, in der

Jagdfliegersprache «Dora 9» genannt. Das Flugzeug hatte einen wassergekühlten 12-Zylinder-Reihenmotor, den Jumo 213, gebaut von den Junkers-Motorenwerken. Er hatte 2'000 PS und war ein sehr guter Höhenmotor. Durch die verlängerte Motorschnauze bedingt, musste zwecks Gewichtsausgleich es der Rumpf verlängert werden. Vollgasgeschwindigkeit in Bodennähe: 600 km/h! Im Januar 1945 kam eine weitere Baureihe, die Focke-Wulf-190-D 13 mit dem Jumo-211 und Dreistufenlader heraus. Diese Maschine war das schnellste Luftschrauben-Jagdflugzeug, das Deutschland im letzten Kriege an der Front besass. Der Verfasser flog von Februar bis April 1945 Jagdflugzeuge der Baureihe FW-190-D 9 als auch FW-190-D 13. Die letztgenannte Maschine erreichte eine Dauergeschwindigkeit von 640 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von rund 700 km/h. Die Motorleistung betrug ca. 2'400 PS. Bei einem Einsatz im April 1945 erzielte der Verfasser im Horizontalflug in Bodennähe eine Geschwindigkeit von 740 km/h mit einer Maschine vom Typ FW-190-D 13; die höchste Geschwindigkeit eines vollausgerüsteten deutschen Jagdflugzeuges mit Kolbenmotor im Kriege! Mit diesem hervorragenden Jagdflugzeug gab der Autor mancher «Mustang», sogar den neuesten Spitfire-Typen, wie Spitfire XIV und den sehr schnellen «Tempest» und «Typhoons» das Nachsehen! Die Leistung dieses Jagdflugzeuges war damals ganz enorm und kann sich auch heute noch durchaus sehen lassen! Ausser den vorstehend genannten Jagdflugzeugen kamen keine anderen Typen zum Einsatz an der Front. Die vom Konstrukteur der FW-190, Professor Kurt Tank, weiterentwickelte Focke-Wulf-190 zur Ta-152 (Gesamtproduktion: ca. 65 Stück) kam erst in den letzten Kriegsmonaten in kleinen Stückzahlen aus der Fertigung und gelangte infolge der sich überstürzenden Kriegereignisse nicht mehr zum praktischen Einsatz an der Front. Dasselbe Schicksal war einer weiteren Jäger-Neukonstruktion, der Do-335 (Dornier-335), beschieden, die hervorragende Eigenschaften besass und hintereinander angeordnet sowohl einen Kolbenmotor als auch ein Strahl-(Turbinen-)Triebwerk hatte. Insgesamt wurden nur 10 Erprobungsmuster der Do-335 gebaut! Der Verfasser flog eine Maschine dieses Typs bei der Erprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin im Februar 1945.

Beide genannten Typen stellten die letzte Weiterentwicklung des Luftschrauben) ägers (Kolbenmotor) dar, sie waren jedoch durch die in Deutschland als erstem Land der Welt erreichten Fortschritte im Düsenjäger-Bau schon 1944 überholt. Die Weiterentwicklungen der Me-109, die Typen Me-209 und Me-309 kamen nicht mehr zum Zuge.

Auch bei der Entwicklung der Strahltriebwerke zeigte sich, dass Deutschland gegenüber seinen Kriegsgegnern einen grossen zeitlichen und technischen Vorsprung hatte. Während bei uns trotz aller Fehler in der Planung und Schwierigkeiten in der Durchführung die ersten Düsenjäger bereits 1944 in der Front eingesetzt werden konnten (es wäre schon mindestens ein Jahr früher möglich gewesen), waren die alliierten Mächte weit davon entfernt. Wohl waren in England und in den USA Schritte im Hinblick auf den Bau von Düsenflugzeugen unternommen worden, aber der Stand der technischen Entwicklung reichte noch nicht aus, um ein wirklich brauchbares Flugzeug mit Düsenantrieb zum Fronteinsatz zu bringen. In England war zu Ende des Krieges das «Metors-Düsenflugzeug und in USA die «Shooting Star» in Entwicklung, jedoch war man damit noch nicht einmal so weit, dass man in das Stadium der Erprobung gehen konnte. Es hätte noch Jahre bedurft, bis die Anglo-Amerikaner so weit gewesen wären, unseren Düsenflugzeugen konkurrenzfähige und gleichwertige Flugzeuge dieser Art entgegenzustellen.

Es soll hier nicht auf die deutsche «Düsenjägertragödie» eingegangen werden. Sie ist in kurzem Abriss bereits in der Handlung dieses Buches enthalten. Heute, nach genügendem Abstand von diesen Dingen, kann man als Flieger und Fachmann nur sagen: «Schade, dass wir Deutsche diese einmalige Chance verpasst haben!» Wir haben alles in dieser Hinsicht falsch gemacht. Wir hatten den grossen Wurf, wir hatten es in der Hand, eine wirkliche Revolutionierung des Luftkrieges herbeizuführen, vor allem hatten wir die Möglichkeit, dem Bombenterror durch den Einsatz unserer Düsenjäger ein schnelles Ende zu setzen!

Auf die technische Beschreibung der deutschen Strahlflugzeuge kann an dieser Stelle verzichtet werden, da dies bereits in der Handlung und bei der Bilderläuterung dieser Flugzeuge geschehen ist. Um aber hinsichtlich der Produktion

ein klares Bild zu vermitteln sei hier aufgeführt, welche Stückzahlen an Düsenjägern und Düsenbombnern die deutsche Flugzeugindustrie insgesamt herausgebracht hat. Es wurden 1944/45 produziert (in den Jahren vorher bestand keine Fertigung dieser Maschinen):

als Düsenbomber verwendet	1'300	Flugzeuge
Me-163 (Raketen-Jäger).....	350	Flugzeuge
He-162 (Düsenjäger mit 1 Triebwerk	120	Flugzeuge
Arado-234 (Düsenbomber mit 4 Triebwerken) . .	220	Flugzeuge

Während die Me-163 nur einige Male an der Front eingesetzt war, kam die He-162 nie zum Fronteinsatz. Die Me-163 überschritt im Mai 1941 als erstes Flugzeug der Welt die 1'000-km-Geschwindigkeitsgrenze. Der Versuchsflieger H. Dittmar flog am 11. Mai 1941 1'004 km/h mit diesem Raketenjäger! – So blieben die revolutionären und epochemachenden technischen Entwicklungen in der deutschen Luftrüstung ohne praktische Auswirkungen. Bei richtiger und rechtzeitiger Planung, sowie sinnvollem taktischen Einsatz dieser neuen Raketen- und Düsenjäger wäre jedenfalls der deutschen Bevölkerung ein grosses Mass an Leid, Blut und Tränen erspart geblieben.

Es ist schon tragisch, wenn man sich heute vor Augen führt, dass gerade die gesamten Entwicklungsergebnisse der Me-163 und deren Weiterentwicklung, der Ju-263 (Junker-Flugzeugwerke) nach dem Kriege von Dessau aus in die Sowjetunion gingen. Und nicht nur das! Der gesamte Stab der Ingenieure und Techniker wurde 1945/46 mit Kind und Kegel von Dessau und Berlin aus in die Sowjetunion verbracht, um dort an der Weiterentwicklung dieser Raketen-Forschungs- und Entwicklungsergebnissen zu arbeiten. Es ist keine Überheblichkeit, wenn wir heute behaupten, dass gerade diese Arbeiten, sowie die Tatsache, dass die Amerikaner in ihrer Verblendung den Sowjetrussen auch die V-Waffen-Unterlagen von Peenemünde, der deutschen Raketen-Versuchsstation, überliessen, dazu geführt haben, der Sowjetunion zu ihren Raumfahrt-Erfolgen zu verhelfen.

Dies ist die echte Tragik dieser technischen Entwicklung, zu der wir Deutsche in erster Linie beigetragen haben!

AM BODEN ZERSTÖRT

Einige Tage nach dem Einsatz über Oschersleben wird mir von unserem Abhördienst gemeldet, dass der Soldatensender Calais lautstark erklärt habe: «Den Dahl und seine Sturmjäger werden wir vernichten, und wenn wir ihn in der Luft nicht erwischen, werden wir ihn eben am Boden fertig machen.» Die Drohung des Soldatensenders Calais bedeutet, dass wir von Stund an mit der Bombardierung unserer Einsatzhäfen rechnen müssen, denn sicher ist den Amerikanern und Engländern durch die Propaganda von Film, Funk und Presse schon längst bekannt, auf welchen Plätzen unsere Maschinen liegen. Ich sehe nur in einer sofortigen Verlegung einen Ausweg und glaube sicher, dass der entsprechende Verlegungsbefehl nicht mehr lange auf sich warten lässt.

Ich gebe die notwendigen Anordnungen, damit eine Verlegung innerhalb kürzester Frist stattfinden kann. Am Mittag, ich sitze gerade im Kasino und lese die Zeitungen der letzten Tage, holt mich die Ordonanz zum Telefon. Der Obergefreite Spettel meldet sich im Gefecht stand und erklärt, er habe den «Herrn Reichsmarschall persönlich in der Leitung».

«Ich bin stolz auf Sie, mein lieber Dahl! Sie haben mit Ihren Männern gezeigt, dass die Luftwaffe noch da ist!» Mit diesen Worten beginnt Göring das Gespräch. Der Reichsmarschall sagte mir dann, dass wir uns auf Gegenmassnahmen gefasst machen müssten und ich sofort mit meinem gesamten Geschwader verlegen müsse.

«Wann können Sie verlegend' fragt er mich. «Morgen, Herr Reichsmarschall, ich habe alles vorbereitet, aber ich habe bisher noch keinen schriftlichen Befehl erhalten und ich kenne bis jetzt noch nicht einmal die neuen Plätze»

Ich höre ihn am andern Ende des Drahtes schnauben und dann kommt wieder seine Stimme. *«Den Befehl zur Verlegung gebe ich Ihnen hiermit mündlich. Setzen Sie sich sofort mit dem Luftgau Ihrer Division in Verbindung und su-*

chen Sie sich, was Sie brauchen. Sie können sich dabei auf meinen ausdrücklichen Befehl berufen. Ihr Geschwader ist mir zu wichtig, als dass ich es auf eine Bombardierung ankommen lassen möchte. Morgen früh melden Sie mir, dass Sie mit Ihrem ganzen Haufen südlich der Donau sind, wie Sie das machen, ist mir egal!» Das ist also der Schreck in der Mittagsstunde. Woher jetzt die Flugplätze nehmen? Während der nächsten Stunde läuft das Telefon heiss. Ich setze mich mit dem Luftgau VII in Verbindung, ich telefoniere mit dem I. Jagdkorps, ich rufe die Dienststelle General der Jagdflieger an. Das Resultat: Plätze südlich der Donau stehen nicht zur Verfügung! Das I. Jagdkorps verweist mich wieder an den Luftgau. Es müssen Plätze für das Geschwader freigemacht werden. Endlich ist es klar, dass Memmingen und Umgebung die nächste Station für unser Geschwader sein würde. Sofort werden die Maschinen startklar gemacht, um noch am gleichen Abend auf den neuen Einsatzplätzen zu landen. Die Verlegung geht reibungslos vor sich. Die jeweiligen Platzkommandanten sind nicht immer hell begeistert, denn unsere Anwesenheit bringt doch eine gewisse Unsicherheit mit sich. Der Feldflugplatz bei Bad Wörishofen kann erst von Hauptmann Stamp bezogen werden, nachdem General Huth von der 7. Jagddivision persönlich erschienen ist und Hptm. Nowotny für seine am Platz stationierte Jagdfliegerschule den Verlegebefehl gegeben hat. Am nächsten Morgen kann ich die durchgeführte Verlegung des Geschwaders melden. Der Geschwaderstab und die IV./Sturm/JG. Udet liegen in Memmingen, die I./JG. 300 mit dem Gruppenkommandeur Hptm. Stamp in Bad Wörishofen, die II./JG. 300 mit Hauptmann Peters in Holzkirchen. Schon seit Tagen fühle ich mich nicht wohl. Die Zigarre schmeckt nicht mehr, ich habe Schluckbeschwerden und Temperatur. Der Gruppenarzt, Stabsarzt Dr. Roscher, stellt Angina fest und gibt mir Startverbot. Das hatte mir gerade noch gefehlt. Jetzt, wo es auf jeden Mann ankommt, muss ich am Boden bleiben. *«Kognak»,* sagen meine Kameraden, *«ein Kognäkchen ist das wärmste Jäckchen, Kognak vertreibt jede Erkältung.»* Mit vereinten Kräften tun wir am Abend unser Möglichstes, die Heilwirkung des Kognaks zu erproben. Aber als

ich am nächsten Morgen aufwache, mit scheusslichen Halsschmerzen und dröhnendem Schädel, da schlucke ich dann doch die widerlichen Tabletten, die mir von berufenerer Seite verschrieben wurden.

Der Lichtkasten, der mir zu allem Überfluss noch über die Brust gestellt wird, lässt gerade noch den Blick frei auf das Fenster, durch das ich den beunruhigend strahlenden Morgen beobachten kann. Das Wetter ist verdammt gut an diesem 18. Juli 1944. Es ist kaum anzunehmen, dass unsere Gegner den Tag nicht nutzen werden.

Als ich von meinem la höre, dass die Division den Einflug von ca. 100 viermotorigen Bombern mit starkem Begleitschutz aus Richtung Italien gemeldet hat, habe ich nur den einen Wunsch, raus aus dem Bett, rein in die Maschine. Aber mit schmerzdem Hals und in Schweiss gebadet, wird selbst der mutigste Krieger zahm.

Ich telefoniere sofort mit der Division. Es besteht kein Zweifel, 100 viermotorige Bomber sind im Anflug auf München. Dieses verhältnismässig geringe Aufgebot im Anflug auf eine Grossstadt wie München ist ungewöhnlich. Es macht mich stutzig. Irgendwo ist ein Haken bei der Geschichte, das habe ich im Gefühl. Soll der Anflug auf München nur ein Täuschungsmanöver sein, ist das wirkliche Angriffsziel etwa Memmingen, der Flugplatz Memmingen?

Die Meldung des Soldatensenders Calais kommt mir wieder in den Sinn: «Wir werden die Sturmjäger vernichten –.» Wir müssen bereit sein. Vielleicht haben sie schon den Kurs gewechselt. Bei Einflügen aus Italien habe ich immer ein ungutes Gefühl. Im dortigen Raum stehen nicht genügend Geräte, um die Einflüge so exakt erfassen zu können, dazu kommen noch die Schwierigkeiten, die die Nähe der Alpen für die Funkmesstechnik bietet.

Telefonisch spreche ich mit dem Einsatzleiter, Hptm. Kraus, einem sehr agilen Schwaben, der inzwischen schon Sitzbereitschaft für die Piloten durchgegeben hat.

Während unseres Gespräches kommt die Sichtmeldung einer Boden-Beobachtungsstelle in Kempten durch: Der Viermot-Verband ist im Anflug auf Memmingen gesichtet worden. Mein Gefühl hat mich also doch nicht betrogen. Es kann nur noch Minuten dauern, bis der gegnerische Verband über dem Platz sein wird. Nun überstürzt sich alles.

Mit dröhnenden Motoren starten die einzelnen Staffeln Fläche an Fläche im Alarmstart aus dem Platz. Die Luftschutzsirenen gellen dazwischen und das bössartige an- und abschwellende Brummen des herannahenden Verbandes wird immer deutlicher.

Während ich noch fluchend meine alte verwaschene Trainingshose über den Schlafanzug ziehe und nach meinen Turnschuhen unter dem Bett angle, wird die Tür aufgerissen und mein Fahrer Matton stürmt herein, reißt die Pelzweste und meine Mütze aus dem Schrank und während er mir in die Weste hilft, berichtet er atemlos, dass die Bomber schon auf den Platz eingekurvt sind. Da hören wir auch schon das anschwellende Pfeifen der ersten Bomben. Die Einschläge sind verdammt nah. Das ganze Gebäude schwankt. *«Bloss raus hier, Matton, bevor uns die ganze Chose auf den Kopf fällt,»* Wir rennen zum Ausgang, vor dem mein Wagen steht. Der Motor heult auf und mit pfeifenden Reifen rasen wir zur Wache hinaus. Bei einer Baumgruppe einige hundert Meter ausserhalb des Horstes springen wir aus dem Wagen und gehen in Deckung. Wir sehen von hier aus, wie Menschen, von panischer Angst gejagt, aus den Gebäuden rennen, wie sie versuchen aus dem Horst zu gelangen, weg von dem Platz, über dem der Tod herankommt. Die Luft ist angefüllt vom Dröhnen der Motore und dem schauerlichen Pfeifen der aus den Bombenschächten herniederstürzenden Bomben. Das Bellen der Flakgeschütze wird begleitet von dem Krachen und Splittern der einstürzenden Gebäude, von dem angsterfüllten Schreien der getroffenen Menschen.

Wir liegen hier im Dreck dicht an die Erde gepresst, die von den Einschlägen erbebt. Nie werde ich dieses Gefühl vergessen, dieses ohnmächtige Ausgeliefertsein, nicht das durchdringende Pfeifen der herniedersausenden Bomben, die die Luft zum Erzittern bringen. Dieses grauensvolle Geschehen, das man hilflos über sich ergehen lassen muss, die Angst, die keine Gedanken aufkommen lässt.

Es scheint eine Ewigkeit, bis der Bomberverband abdreht. Einige Maschinen gehen mit starker Rauchfahne immer tiefer und versuchen in Richtung Schweiz zu entkommen, unsere Sturmjäger sind ihnen dicht auf den Fersen.

Wir fahren zum Horst zurück. Schon an der Wache bietet sich uns ein grauenvoller Anblick. Sterbende und Tote liegen mit verrenkten Gliedern auf dem Weg. Meist Zivilisten, die versucht hatten, aus dem Bereich des Fliegerhorstes zu gelangen. Wir versuchen zu helfen, wo immer wir noch Leben finden. Sanitäter transportieren die Verwundeten und die Toten ab. Beim Staffelngebäude angekommen, sehen wir nur noch Ruinen. Wir lassen den Wagen stehen und gehen hinüber zu meiner Wohnung. Nichts als ein gähnendes Loch ist übriggeblieben. Wo vor kurzem noch mein Bett stand, ist nur noch ein tiefer Trichter. In meiner alten Trainingshose, in Turnschuhen ohne Schnürsenkel stehe ich nun da und starre in die Trümmer, unter denen meine ganze Habe begraben ist. Es war eine Ironie des Schicksals, als einige Tage später englische Kriegsgefangene, die bei den Aufräumarbeiten eingesetzt wurden, mein Ritterkreuz aus den Trümmern hervorholten. Es ist doch ein eigenes Gefühl, wenn einem bewusst wird, wie knapp man dem Tode gerade wieder entgangen ist. Wir fahren hinüber zum Gefechtsstand, der wie durch ein Wunder unbeschädigt ist, und ich höre den Sprechverkehr der in der Luft befindlichen Maschinen mit.

Das Geschwader hat unter Führung von Hptm. Moritz die Bomber erst auf dem Abflug erreichen können, da die Flughöhe des US-Verbandes 6'500 m betrug.

Wir verfolgen am Funkgerät den Luftkampf. Abschuss auf Abschuss wird gemeldet, bis unsere Maschinen ihre gesamte Munition verschossen haben und zurückkehren müssen. Die Division gibt der Gruppe Moritz, die nicht mehr nach Memmingen zurückkann, die neuen Landeplätze durch. Die Gruppe Moritz hat Anweisung, in Schongau und in Horlzkirchen zu landen. Die IV./Sturm/JG. Udet verbleibt dann in Schongau. Ich selbst gehe mit dem Geschwaderstab zur I./JG. 300 nach Bad Wörishofen und belege mit dem Gefechtsstand das dortige Handwerker-Erholungsheim am Stadtrand.

Der Überraschungsangriff hat vielen Menschen das Leben gekostet, der eigentliche Zweck aber, «den Dahl und seine Sturmjäger zu vernichten», wurde

nicht erreicht. Wir sind zwar, wenn ich mich selbst ansehe, redit ramponiert, aber doch entschlossen, dem Gegner das Leben schwer zu machen.

Bei diesem Einsatz hat das Geschwader unter Führung von Hptm. Moritz dem Gegner erhebliche Verluste zugefügt. Neben der IV./ Sturm/JG. 3 hat sich die II./JG. 300 glänzend bewährt. Acht unserer eigenen Kameraden kamen vom Feindflug nicht zurück, der Gegner verlor 48 viermotorige Bomber und 15 Begleitjäger. Am Abend des gleichen Tages kommt die Meldung von der Verleihung des Ritterkreuzes an Hauptmann Moritz durch, die ich am Tage der Luftschlacht von Oschersleben eingereicht hatte. Die Erfolge der IV./Sturm/JG. Udet sind vor allem der ruhigen und intuitiven Führung dieses Mannes zu verdanken. Der grosse, dunkelhaarige Friese, der 1940 vor Stavanger ein englisches U-Boot versenkte und später ein anderes ebenfalls aus der Luft aufbrachte, ist das, was der Kommandeur einer Sturmgruppe sein muss: Im Einsatz ein vorkalkulierender und dauernd mitdenkender Flieger und das Vorbild in allen Kampfsituationen.

Noch am Abend fahre ich hinüber zu Hptm. Moritz, um ihn persönlich zu der Auszeichnung zu beglückwünschen.

Einer der wundgeschossenen Bomber war in Füssen vor der Gebirgsjägerkaserne bauchgelandet. Der Pilot glaubte bereits in der Schweiz zu sein. Die einzigen Überlebenden der gesamten Besatzung waren der Pilot und der Funker. Um diese Maschine zu besichtigen, fuhr ich am nächsten Tag mit einigen Kameraden nach Füssen. Vom Fluchtgepäck, das u.a. ein Seidentuch mit aufgedruckter Landkarte enthielt, über die komfortablen Schaumgummikissen bis zu den Verpflegungsrationen war alles noch vorhanden, dank der bei der Maschine aufgestellten Posten.

Uns interessierte die technische Ausrüstung, besonders der verstellbare Heckstand, der hydraulisch auf- und abgefahren werden konnte und, im Gegensatz zu dem alten Heckstand – dem Schützen einen grösseren Schusswinkel ermöglichte.

Wie wir einige Tage später aus einem amtlichen Schweizer Communiqué entnehmen konnten, überflogen nach dem Angriff auf Memmingen 15-20 ameri-

kanische Bomber das Schweizer Hoheitsgebiet. Von diesen wurden neun Maschinen durch Schweizer Abwehrstaffeln zur Landung gezwungen. Ein weiterer US-Bomber stürzte über Fideris (Kanton Graubünden) ab.

STICHWORT: WALKÜRE

Der 20. Juli 1944 beginnt wie jeder andere Tag. Am Morgen schon ist bestes Flugwetter, von der Atlantikküste bis nach Ungarn. Dieses Wetter ist für uns immer die sicherste Ankündigung massierter Einflüge aus West und Süd.

Zunächst werden die üblichen Bereitschaftsstufen angeordnet. Wir harren in gespannter Stimmung auf dem Gefechtsstand der Dinge die da kommen sollen. Sowohl im Westen wie im Süden starten zur gewohnten Stunde gegen 7 Uhr früh die amerikanischen Bomberverbände der 8. und 15. Air Force, aber sie verbleiben in den beiden Frontgebieten, im Westen an der Invasionsfront und im Süden an der italienischen Front. Kein Flugzeug nähert sich der Reichsgrenze. Zunächst können wir keine Erklärung dafür finden, denn es herrscht das beste Angriffswetter für die Bomber. Aber noch vor Ablauf dieses Tages werden wir eine überraschende Erklärung für das ungewöhnliche Verhalten der Amerikaner erhalten.

Gegen Mittag unterrichtet mich mein Divisionskommandeur, Generalleutnant Huth, dass das Stichwort «Walküre» (innere Unruhen) ausgegeben worden sei. Die Division vermute Unruhen unter den Fremdarbeitern, deshalb sei Vorsicht geboten.

In knappen Worten gibt der Divisionskommandeur mir folgende Befehle:

«Die Wachen sind zu verstärken und jedes besondere Vorkommnis ist sofort an die Division zu meldend

«Das Geschwader hat sofort Schwärme zur Beobachtung über die süddeutschen Grossstädte und Rüstungszentren zu schicken, um die dortige Lage festzustellen»

«Das Geschwader ist ab sofort in erhöhte Alarmbereitschaft zu legen.» Ich gebe diese Befehle an die Gruppenkommandeure weiter und der Ia-Offizier des Geschwaders, Hauptmann Kraus, teilt die einzelnen Schwärme ein Zu

überwachen sind die Städte München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Nürnberg, Frankfurt, Mannheim, Ludwigshafen und Regensburg, bei denen sich gleichzeitig die Industriezentren der grossen süddeutschen Flugzeug- und Rüstungswerke befinden, u.a. Messerschmitt, Dornier, BMW, Daimler-Benz, Bosch, BASF, MAN, Magirus u.a. mehr. Schon nach wenigen Minuten starten die befohlenen Schwärme (vier Maschinen) in ihre Einsatzräume. Wir stehen in ständiger Funkverbindung mit ihnen, bzw. die Division übernimmt die Führung.

Was nun Schwarm für Schwarm meldet, verblüfft uns völlig. Die gegebene Anweisung, bei Menschenansammlungen diese zunächst im geschlossenen Tiefstflug anzunehmen, jedoch keine sonstigen Attacken zu fliegen, oder sogar Warnschüsse in die Luft abzugeben, erweist sich als völlig überflüssig. Es stellt sich heraus, dass überall Ruhe herrscht und keinerlei Anzeichen von Fremdarbeiter-Unruhen zu beobachten sind. Das Leben in den Städten und Rüstungszentren geht seinen gewohnten Gang, die Schloten rauchen, es wird gearbeitet, nichts deutet auf eine Revolte hin. Unabhängig voneinander melden die einzelnen Schwarmführer diese Beobachtungen per Funksprech an die Division. Wir stehen vor einem Rätsel!

Nach Rückkehr der Maschinen schicken wir weitere Flugzeuge, jetzt im Roteneinsatz (zwei Flugzeuge) los und beobachten die angeblich gefährdeten Objekte. Doch es geschieht nichts! Während noch die Maschinen unterwegs sind, um die vermeintlichen Unruheherde festzustellen, kommt gegen 18 Uhr die Meldung der Division über die wirkliche Lage. Das Stichwort «Walküre» war zu Unrecht ausgegeben worden, nirgendwo im Reichsgebiet waren Unruhen ausgebrochen. Im Führerhauptquartier jedoch war ein Attentat verübt worden. Ich gebe den Piloten sofortigen Landebefehl auf die eigenen Flugplätze, denn wer weiss, was in dieser verwirrten Situation noch alles zu erwarten ist! Mein Hauptaugenmerk richtet sich jetzt auf die Bodenorganisation und die Lage des Geschwaders. Ich rufe alle Gruppenkommandeure an und teile ihnen die neue Situation mit. Sofort stürmen sie mit Fragen auf mich ein, doch meine Antwort ist kurz und entspricht völlig der Wahrheit: *«Meine Herren, ich weiss auch nur*

das, was mir die Division soeben mitgeteilt hat und was ich Ihnen jetzt durchgebe. Jeder bleibt auf seinem Posten, erhöhte Alarmbereitschaft ist weiterhin einzuhalten, genügend Bewachung der von uns belegten Fliegerhorste ist einzuteilen. Besondere Vorkommnisse sind sofort an das Geschwader zu meldend

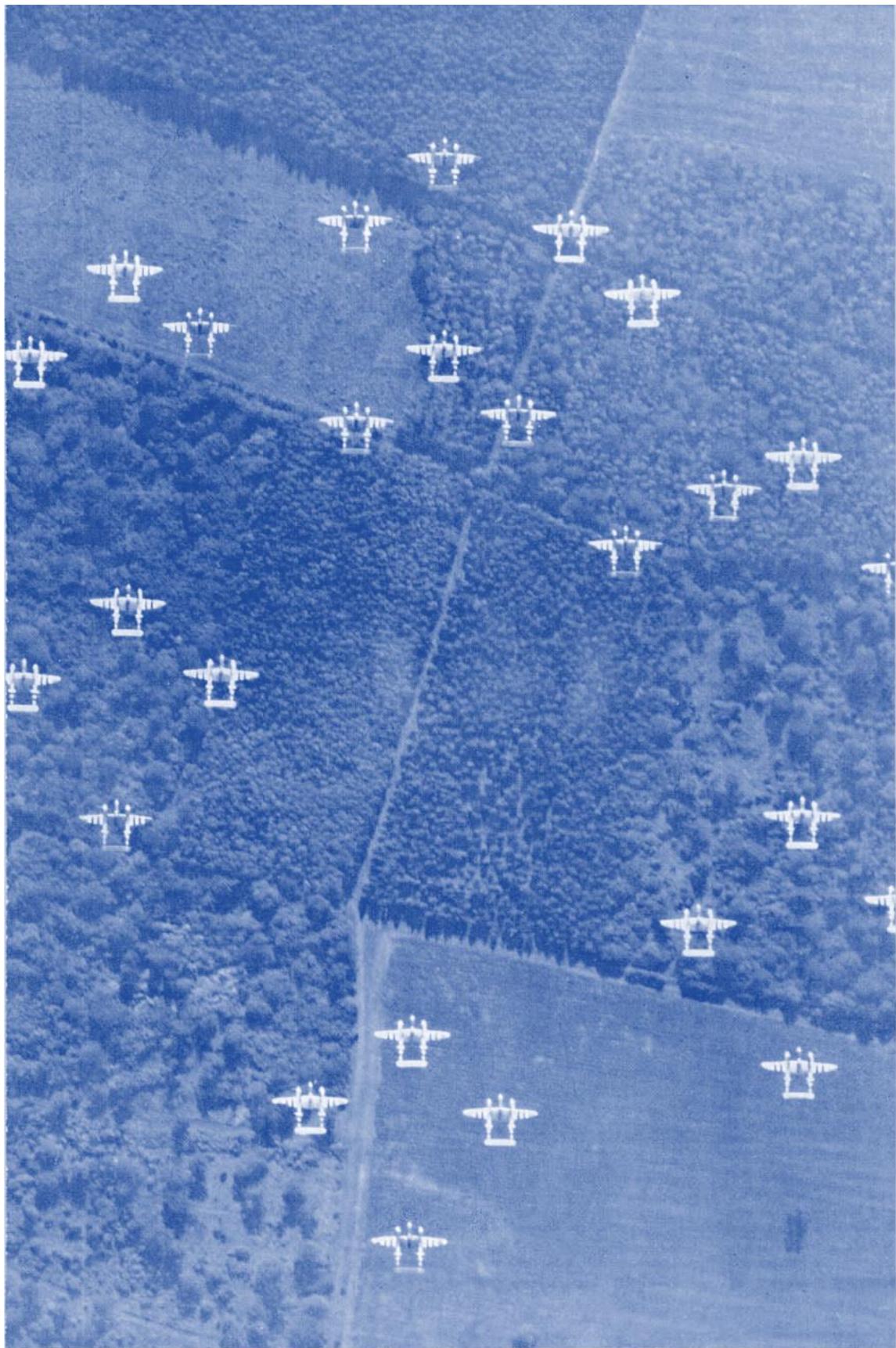
Die Division gibt nun laufend weitere Befehle und klare Anweisungen für die ihr unterstellten Verbände durch. Darin heisst es u.a., dass grundsätzlich keine Befehle von Heeresoffizieren, besonders von Offizieren im Generalsrang, auszuführen sind. Sobald diese auf den Fliegerhorsten auftauchen, sind sie genau zu beobachten und notfalls mit Gewalt daran zu hindern, sich in den Besitz von Flugzeugen und Funkanlagen zu setzen. Bei all diesen, uns völlig ungewohnten Befehlen, kommt von allen Seiten immer wieder die Frage: Was ist nun eigentlich los? Wer hat dieses Attentat verübt? Wer sind die Hintermänner? Wir können uns noch immer keinen rechten Vers auf die ganze Geschichte machen.

Da hören wir um 18.45 Uhr über den Reichssender Berlin die auf alle deutschen Sender übertragene Meldung über das Attentat und dessen Fehlschlag. Nach all dem Verwirrenden und Unerklärlichen des Nachmittags ist nun endlich Klarheit geschaffen. Die Truppe wird unterrichtet.

Noch während der Nacht kommen klare Direktiven und Befehle von den politischen und militärischen Stellen. Bis zum nächsten Morgen halten wir die Bereitschaftsstufe noch aufrecht und dann haben wir uns wieder unserem eigentlichen Metier, der Reichsverteidigung, zu widmen. Dabei bleibt uns keine Zeit anderen Gedanken nachzuhängen. Die dann kommenden Tagesbefehle werden verlesen, wir haben als «Spezialisten» unsere eigenen Sorgen. Was wird jetzt kommen? Wird der Gegner nun in einem rollenden Einsatz das gesamte Reichsgebiet und besonders die Reichshauptstadt pausenlos bepflastern? (Wozu er zweifelsohne in der Lage wäre.) Wie sollen wir diese Angriffe abwehren? Mit unserer Einsatzstärke von knapp 100 Flugzeugen befinden wir uns in einer zahlenmässig rettungslosen Unterlegenheit.

Ich rufe die Gruppenkommandeure zusammen, um mit ihnen diese Einsatzfragen zu besprechen. Hptm. Moritz, wie immer der «Bulle», macht sich trotz allem nicht allzu





viel daraus. Er sagt: *«Sollen sie ruhig mal kommen, die Brüder, damit wir ihnen gleich wieder den richtigen Empfang gehen könnend* Doch auch ihm ist dabei nicht ganz wohl zumute, er weiss ganz genau, dass wir laufenden und pausenlosen Angriffen auf die Dauer nicht mit Erfolg standhalten können.

Trotz aller Erfolge haben die letzten Einsätze Lücken, sehr spürbare Lücken, in unsere Reihen gerissen. Altbewährte Staffelkapitäne, hervorragende Schwarmführer, Leutnante, Feldwebel und Unteroffiziere, welche das Gerippe des Verbandes darstellten, kehrten vom Feindflug nicht mehr zurück. Am 28. Juli 1944 fällt bei einem Einsatz der Staffelkapitän der 6. Sturmstaffel/JG. 300, Oblt. Hirschfeld. (Am 24. Oktober 1944 wird ihm nachträglich das Ritterkreuz verliehen.) Wir erhalten junge Flugzeugführer, die sich sehr zahlreich für die Sturmgruppen melden, aber sie haben fast alle keinerlei Fronterfahrung. Wir müssen, so gut es eben geht, und wie Zeit, Flugbenzinlage und Flugzeugbestand dies zulassen, mit diesen jungen Jagdfliegern Ausbildung treiben, um sie in den Verband einzugewöhnen und frontmässig «einzufliegen».

Zum Glück treten unsere Befüchtungen nicht ein. Es kommen keine rollenden Einsätze der US-Luftflotte. Der Gegner hat an der Invasionsfront genug zu tun. Wir fliegen in der Folgezeit nur einige kleinere Einsätze und dann tritt zu unserem Vorteil eine kurze Schlechtwetterperiode ein.

An einem dieser trüben Tage, als sich der Himmel gegen Abend etwas aufhellte, fiel der «Zirkus Rosarius» auf unserem Platz in Wörishofen ein. Es handelte sich keineswegs um einen Zirkus mit allerlei exotischem Getier und sonstigen circensischen Attraktionen, die Attraktionen dieses sogenannten «Zirkus» waren erbeutete Feindflugzeuge, die von dem Sonderkommando des Major Rosarius bei sämtlichen, gegen die Westmächte eingesetzten Jagdverbänden vorgeführt wurden. Die Verbandsführer hatten die Möglichkeit, diese Maschinen zu fliegen und sich mit der Eigenart, bzw. den Vor- und Nachteilen des jeweiligen Flugzeugtyps vertraut zu machen. Ein nicht zu unterschätzender Faktor beim Luftkampf mit dem Gegner. Die Verbandsführer hielten dann mit den übrigen Flugzeugführern einen Anschauungsunterricht vor den Flugzeu-

gen ab und gaben auf Grund ihrer persönlichen Flugerfahrungen ihre Beobachtungen und Erfahrungen weiter.

So kam es, dass die Jagdmaschinen, wie Mustang, Lightning, Thunderbolt oder gar die schweren Bomber B 17 und B 24, deren Erscheinen über dem Platz normalerweise keine freundlichen Gefühle bei uns erweckten, nun plötzlich friedlich auf unserem Fliegerhorst, Seite an Seite mit unseren eigenen Flugzeugen, standen.

Der «Wetterfrosch» hatte auch für den nächsten Tag gut vorausgesagt, für uns Flieger war das ein Grund, «den alten Leuchtturmwärter hochleben zu lassen». Am nächsten Morgen sah ich mir die Maschinen näher an, besonders die Mustang, die uns Jäger immer sehr zu schaffen machte, hatte es mir angetan. Trotz des schlechten Wetters drehte ich einige Platzrunden und flog, mit Erdsicht, in die nähere Umgebung.

Als ich gegen 11.00 Uhr wieder landete, erhielt ich einen Anruf aus Lechfeld, dass Oberst Priller, der Geschwaderkommodore des Jagdgeschwaders 26 «Schlageter», auf dem Weg nach Wörishofen sei, um mich zu besuchen. Es blieb mir noch genug Zeit für einen weiteren Probeflug mit der Mustang. Die an und für sich primitive Innenausstattung der Maschine wurde durch die hervorragenden Flugeigenschaften dieses amerikanischen Flugzeugtyps aufgewogen. Die Mustang flog sich weich und reagierte auf den geringsten Steuerdruck. Während ich im Luftraum über Schwabmünchen-Buchloe die Kurvenwendigkeit der Mustang ausprobierte, erinnerte ich mich plötzlich wieder des Anrufs aus Lechfeld. Unter mir lag die Hauptverkehrsstrasse nach Buchloe und weit vorn, kurz vor einer Allee, die nach Buchloe hineinführte, sah ich einen Wagen, den ich beim Näherfliegen unschwer als Oberst Prillers BMW erkennen konnte. Ich drückte an und flog im Tiefflug über das Fahrzeug, zog hoch und traute meinen Augen kaum, der Wagen stand mit offener Tür dicht am Straßenrand. Ich konnte mir das Lachen kaum verkneifen, als ich zwei Gestalten aus dem Graben herauskommen sah. Die beiden stiegen wieder in den Wagen und fuhren weiter. Das darf doch nicht wahr sein, dachte ich mir. Die deutschen Hoheitsabzeichen waren deutlich an den Flächen und am Rumpf angebracht, sie waren nicht zu übersehen.

Noch einmal flog ich in Richtung Buchloe. In rasantem Tiefflug näherte ich mich dem Wagen, der, um mir aus der vermeintlichen Schussposition zu entkommen, erst im Zick-Zack-Kurs und dann plötzlich in den Strassengraben fuhr. Ich sah noch, wie «Fips» Priller mit einem Satz aus dem Fahrzeug sprang und der Fahrer auf der anderen Seite des Wagens herauskam und gleichfalls in Deckung ging. Schadenfroh grinsend zog ich hoch, flog wackelnd ausserhalb der Allee an den beiden vorbei und drehte ab in Richtung Wörishofen.

Natürlich gab es herzliches Gelächter bei meinen Kameraden, als ich ihnen diesen Zwischenfall erzählte und wir waren alle auf die Ankunft Prillers gespannt. Nicht lange danach hörten wir seinen Wagen vor dem Kasino vorfahren und als er hereinkam, an der Uniform die Spuren des Buchloer Grabens, da hatten wir alle Mühe, ernst zu bleiben. Sehr anschaulich schilderte uns Priller dann die beiden Anflüge. Er war fest überzeugt, dass die Mustang Ladehemmung gehabt habe, da der «Amerikaner» ihn sonst bestimmt restlos am Boden zerstört hätte. Um dem Spiel ein Ende zu machen, ging ich mit Priller an eines der Fenster, von dem aus man den Platz übersehen konnte und zeigte lachend auf die dort abgestellten Maschinen. Erst schaute er mich verdutzt an, aber dann ging ihm ein Licht auf und er amüsierte sich mit uns königlich über den gelungenen Spass, der mich natürlich einige Runden kostete, die ich aber gerne gab. Jagdflieger machten Spass und verstanden Spass!

TOD AM FALLSCHIRM

Im Juli 1944 erteilt mir General Galland den Befehl, die II./JG. 300, die sich während der vergangenen Einsätze so hervorragend bewährt hat, zur Sturmgruppe umzurüsten.

Die Umrüstung wird in fieberhafter Eile in Tag- und Nachtarbeit durchgeführt. General Galland hatte dafür Sorge getragen, dass wir die Maschinen und das Gerät unter Umgehung schwieriger und zeitraubender Dienstwege sofort erhalten. Schon nach vier Tagen meldet mir Hptm. Peters, der Gruppenkommandeur, die Beendigung der Umrüstung und die Einsatzbereitschaft seiner Gruppe als Sturmgruppe. Sie führt von nun an die Bezeichnung II./Sturm/JG. 300. Das Geschwader hat jetzt zwei Sturmgruppen.

Der 15. August 1944 ist ein Sommertag, wie er schöner nicht sein könnte. Strahlend blauer Himmel, eine Sicht so klar wie Glas, kein Wölkchen ist zu sehen. Ab 7.00 Uhr das übliche Zeremoniell der Bereitschaftsstufen.

Wir erhalten Meldung über Westeinflüge, das voraussichtliche Angriffsziel ist jedoch noch nicht festzustellen. Ab 9.00 Uhr hat das ganze Geschwader 15-Minuten-Bereitschaft.

9.45 Uhr Sitzbereitschaft! Alles rennt zu den Maschinen. Die Flugzeugführer steigen ein, die Warte legen heute besonderen Wert darauf, dass alles blinkt und glänzt. Sie sind in gleicher Erregung wie wir alle. Genau um 10.14 starten wir. Augsburg in 3'000 m Höhe ist Versammlungsort für das Geschwader.

Nach fast exerziermässiger Versammlung des Geschwaderverbandes treten wir an zum Anflug mit Kurs auf Frankfurt am Main. Die Feindsichtung an der belgisch-holländischen Küste meldet die Bomberverbände mit starkem Jagdschutz im Anflug auf das Rhein-Main-Gebiet, also Frankfurt/Main als Hauptangriffsziel.

Der Jagdfliegerführer Mittelrhein übernimmt unsere Führung und leitet uns in den Raum Trier, den feindlichen Verbänden entgegen.

Nach einer Stunde Gesamtflugzeit habe ich westlich der Mosel, die sich wie ein Wurm unter uns schlängelt, Feindsichtung mit 3 Pulks von jeweils 60-80 viermotorigen US-Bombern. Die Bomber fliegen in 6'500 m Höhe. Ich pirsche mich heran, erkenne dass der Jagdschutz nicht zur Stelle ist und gebe unverzüglich Angriffsbefehl. Jetzt heisst es schnell, blitzschnell handeln. Wir haben grosses Glück und können das Überraschungsmoment ausnützen. Wir kommen genau von hinten sehr gut in Angriffsposition. Moritz nimmt den linken Pulk, die Gruppe Peters unter Führung des blutjungen Leutnants Bretschneider (Peters hatte sich beim Fallschirmabsprung einige Tage vorher das Bein gebrochen) den rechten. Ich selbst fliege mit meinem verstärkten Geschwaderstabs-Schwarm (6 Jagdmaschinen) den 3. Pulk an, der etwa 60 Bomber zählt. Ohne jegliche Behinderung durch gegnerische Begleitjäger kommen wir in einem fast schulmässig geflogenen Angriff von hinten unten an die Bomber heran. Wir eröffnen das Feuer aus etwa 300 m und gehen noch dichter an den Pulk. Ich nehme die 3. Boeing Fortress II auf der linken Seite des Pulks in's Visier und schiesse was das Zeug hält. Ich erziele Treffer im Rumpf und in den beiden Flächen, Teile fliegen weg, mir buchstäblich um die Ohren. Ich verspüre einen leichten Schlag in meiner Maschine. Ich kann meine Focke Wulf gerade noch über die «Fortress» hochziehen, bevor diese über die linke Fläche wegkippt. Der Bomber brennt jetzt über den ganzen Rumpf und zieht eine dunkle Fahne hinter sich her. Da springen eins, zwei, drei Mann mit dem Fallschirm ab, in grossen Trudelbewegungen geht der «grosse Kahn» nach unten steil weg. Einen Augenblick sehe ich noch hin, da bricht eine Fläche ab und die Maschine löst sich in Einzelteile auf.

Ich rufe durch Sprechfunk meine Piloten zum Sammeln für den zweiten Angriff. Nach kurzer Zeit habe ich sie zusammen. Wir greifen wieder an. Ich lasse alle Maschinen aufschliessen, es herrscht etwas Durcheinander, jeder fliegt praktisch für sich und greift sich «seinen» Bomber heraus. Ich stosse wieder auf den gleichen Pulk, den ich vorher schon angegriffen hatte. Er hat sich gewaltig gelichtet, ist vollkommen «zerrupft», durch den Ausfall von mehr als der Hälfte der Maschinen ist die Formation gelockert.

Wir müssen nochmal ran. Es ist jetzt bedeutend leichter. Das Abwehrfeuer, das uns vorher konzentriert aus allen Rohren entgegenschlug ist matter geworden. Ich denke gar nicht mehr an den Schlag, den ich vorher an meiner Maschine verspürte, die «blaue 13» (die taktische Nummer, die zur Erkennung am Flugzeug aufgemalt war) fliegt einwandfrei und ohne jegliche Störung. Aus etwa 200 m Distanz schieße ich auf die Boeing. Meine Kanonen schießen gut und genau. Der linke Innenmotor des Bombers brennt sofort, aus dem Flächenanschluss kommt eine grosse, helle Stichflamme, die Boeing geht in weiten Trudlbewegungen nach unten weg. Wieder gelingt es einem Teil der Besatzung abzuspringen, fünf Fallschirme öffnen sich und pendeln der Erde zu. Plötzlich leuchtet unter mir ein schaurig grosser Feuerball auf. Die Boeing ist in der Luft auseinandergeplatzt.

Doch ich habe keine Minute zum Nachdenken, denn mein Kaczmarek, Feldwebel Loos meldet «Indianer» (feindl. Begleitjäger). Jetzt heisst es höllisch aufpassen! Ich rufe Moritz, der mir mit «Viktor» antwortet, Leutnant Bretschneider gibt durch, dass er seinen Pulk gesprengt und Abschüsse erzielt hat. Wir formieren uns wieder, gleichgültig wer der Nebenmann ist und nun beginnt der Kampf mit dem Begleitschutz. Nachdem die Begleitgruppe vorher unsere beiden Angriffe gut abgeschirmt hatte, greift sie nun in den Kampf ein. Im Laufe der wilden Kurbelei, die jetzt entsteht, schießt diese Begleitgruppe 18 gegnerische Jäger ab. Unser Benzinvorrat geht zu Ende, die roten Lampen brennen bereits, wir müssen uns vom Gegner lösen. Wir fliegen die Plätze Wiesbaden und Mainz-Finthen an. Ich lande mit meinen Getreuen um 12.30 Uhr in Mainz-Finthen. Glücklicherweise steigen wir aus den Maschinen. Fast die ganze Belegschaft des Fliegerhorstes läuft auf das Rollfeld um uns zu begrüßen. Meine Maschine hat zwar einige Treffer erhalten, jedoch ist kein «edler Teil» beschädigt. Vom nächsten Telefon aus rufe ich sofort den Jagdfliegerführer Mittelrhein, Oberst Trübenbach, einen alten Jagdflieger, an und melde ihm in kurzen Worten unseren erfolgreichen Einsatz. Von Hptm. Moritz, der in Wiesbaden mit seinen Leuten gelandet ist, kommt die Meldung, dass er mit seiner Gruppe 40 Bomber abgeschossen hat. Jeder Flugzeugführer der Gruppe

Moritz hat einen Bomber abgeschossen. Leutnant Bretschneider meldet mir kurz darauf, dass er mit der von ihm geführten II. Sturmgruppe etwa 35 Abschüsse erzielt hat.

Am Abend haben wir die endgültigen Abschussergebnisse vorliegen.

An viermotorigen Bombern wurden abgeschossen:

Sturmgruppe Moritz	41 Abschüsse
Sturmgruppe Bretschneider	36 Abschüsse
Geschwaderstab	7 Abschüsse

An Jägern wurden abgeschossen: Begleit-

gruppe Stamp	18 Abschüsse
--------------	--------------

Unsere eigenen Verluste betragen 9 Mann. Der wesentliche Erfolg jedoch ist, dass der Gegner die Bomben nicht in das vorgenommene Ziel bringen konnte. Für diesen Tag wenigstens haben wir der Zivilbevölkerung das Martyrium erspart.

Nach diesem Einsatz berichtet einer der Piloten, dass er beobachtet habe, wie eine Lightning einen am Fallschirm hängenden Flugzeugführer beschossen habe. «Ich will gerade zum zweiten Angriff hochziehen», so erzählt er, «als ich unter mir eine Lightning sehe, die einen Kameraden, der am Fallschirm hängt, beschiesst. Mich hat eine furchtbare Wut gepackt. Aber bevor ich mich auf den ‚Leichenfledderer‘ stürze, kommt eine Focke-Wulf und ‚knipst* ihn ab.»

Diese Nachricht wirkt alarmierend auf die Piloten. Obwohl der Luftkampf immer sehr hart war, wurde er doch auf beiden Seiten mit einer gewissen Fairness geführt. Dieses Vorkommnis war so ungeheuerlich, dass keiner der Piloten so recht daran glauben wollte. Leider wurde die Schilderung dieses empörenden Zwischenfalls sehr bald durch den Tod eines Kameraden bestätigt.

Am 24. August starte ich nach Döberitz zu einer Besprechung beim I. Jagdkorps.

Nachdem wir uns selbst schon innerhalb des Geschwaders als Feuerwehr bezeichnen, die immer an den Brennpunkten eingesetzt wird, erstaunt es mich nicht allzusehr, als ich vom Kommandierenden General des I. Jagdkorps, Ge-

neral Beppo Schmid, den Verlegebefehl von Wörishofen nach Erfurt erhalte. Die gegnerischen Einflüge hatten sich in der letzten Zeit mehr auf Nord- und Mitteldeutschland konzentriert und der Flugplatz Erfurt-Bindersleben liegt für unsere Einsätze zentraler. Gleichzeitig sollen wir von hier aus zum besonderen Schutze der Reichshauptstadt eingesetzt werden. Als ich am 25. von dieser Besprechung wieder in Wörishofen lande, spüre ich eine bedrückte Stimmung am Platz. Die verdächtige Geschäftigkeit, die ernsten Gesichter der Soldaten, lassen mich etwas Ungeheuerliches ahnen. Eine ohnmächtige Wut packt mich, als mir mein Adjutant meldet, dass bei dem an und für sich harmlosen Einsatz am Vortag, der 23jährige Leutnant Schwaiger von Mustangs am Boden erschossen worden war. Franz Schwaiger, der als Oberfeldwebel mit 51 Abschüssen das Ritterkreuz erhalten hatte und wegen Tapferkeit zum Leutnant befördert worden war, gehörte der Messerschmitt-Begleitgruppe an. Der Einsatz am 24. war routinemässig abgelaufen, beim Rückflug in der Nähe Ulms hatte die Gruppe Feindberührung mit Mustangs, in deren Verlauf Leutnant Schwaiger mit dem Fallschirm aussteigen musste. Es wurde noch beobachtet, wie er wohlbehalten am Boden aufsetzte.

Doch dann passierte das Unfassbare. Eine Mustang löste sich aus dem Verband und kurvte, aus allen Rohren schiessend, auf den Wehrlosen am Boden ein. Franz Schwaiger – so wurde mir berichtet – machte verzweifelte Anstrengungen seinem Mörder zu entkommen, aber es war zwecklos. Man fand Franz Schwaiger, nicht weit von seinem Fallschirm. 28 Treffer hatten seinem jungen Leben ein Ende bereitet. Kameraden, die Franz Schwaiger zu Hilfe kommen wollten, konnten nur noch die Verfolgung der Mustangs aufnehmen. Jedoch konnte deren Abschuss die schändliche Tat nicht ungeschehen machen. Ein solches Vorkommnis war ein Schock für jeden einzelnen von uns. Die bedrückende Gewissheit, am Fallschirm hängend, wehrlos dem Gegner auf Gnade und Barmherzigkeit ausgeliefert zu sein, war eine grosse Belastung und jeder von uns gab sich Mühe, nicht daran zu denken. Wie nahe aber für uns oft die Notwendigkeit des Aussteigens war, sollte ich selbst an einem der nächsten Tage erfahren.

An diesem Morgen wird wieder ein starker viermotoriger Bomberverband im Anflug von England über Belgien in das Reichsgebiet gemeldet. Aus irgendeinem Grunde kommt die Meldung verspätet bei uns durch, und wir starten im Alarmstart von dem Platz, um die Bomber noch vor Erreichen der deutschen Grenze abzufangen.

Kurz vor Lüttich sichten wir in ungefähr 8'000 m Höhe zwei Pulks Liberators, die sich, umgeben von starkem Jagdschutz, dem Reichsgebiet nähern. Bevor wir uns zum Angriff formieren können, stossen die Mustangs wie Habichte auf uns herunter und behindern unseren Anflug. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als nun unsererseits die Mustangs anzugreifen und es gelingt uns, einige der Maschinen ohne eigene Verluste abzuschliessen. Während die Höhengruppe nun allein den Kampf mit dem Begleitschutz aufnimmt, versammeln wir erneut, um endlich die beiden Liberator-Pulks anzugreifen. In Keilformation fliegen wir zum Angriff an. Von allen Seiten erhalten wir starkes Abwehrfeuer. Einige Mustangs, die sich aus dem Kampf mit der Höhengruppe gelöst haben, stürzen wieder auf uns herunter. Ich selbst komme in gute Schussposition hinter einem Bomber, von allen Seiten erhalte ich Feuer, trotzdem gelingt es mir, mit einigen gut gezielten Geschossgarben den Bomber in Brand zu schiessen, und ich achte überhaupt nicht auf die Einschläge der feindlichen Geschosse in meiner Maschine. Erst durch ein ruckartiges Schütteln des Motors werde ich aufmerksam, ein Blick auf die Instrumente zeigt mir, dass die Temperatur steigt, der Öldruck lässt nach. Automatisch nehme ich das Gas weg, das Schütteln des Motors hält an, plötzlich setzt er ganz aus. *«Falke 1, Ihr Motor brennt, Sie haben schwarze Fahne^K»* gibt einer meiner Kameraden über das FT durch, ich kann ihm nicht antworten, durch Treffer ist mein Funkgerät ausgefallen. Er fliegt an meine Seite und gibt mir durch Zeichen zu verstehen, dass ich aussteigen soll, da mein Motor brennt.

Unter mir sind Wolkenbänke, nur stellenweise haben wir Erdsicht. Durch Zeichen gebe ich meinem Kaczmarek, der dicht bei mir geblieben ist, zu verstehen, dass ich eine Notlandung machen werde. Die Mustangs fliegen wild durcheinander, es ist fast ein Wunder, dass sie meine kampfunfähige Maschine noch nicht bemerkt haben. *«Falke 2 an Falke 1: Warum steigen Sie nicht aus? Sie*

haben noch immer schwarze Fahne!» Aussteigen! – Sicher wäre das jetzt das Einfachste, aber unbewusst muss ich an den Tod von Leutnant Franz Schwaiger denken, nein, ich werde versuchen, die Maschine notzulanden.

Nach Zeit-Koppelung und Kurs muss ich irgendwo über der Eifel sein. Ich stelle die Maschine auf den Kopf und stürze weg. Langsam ziehe ich den Knüppel an, bis ich mich in ungefähr 800 m Höhe wieder in normaler Fluglage befinde. Lange werde ich die Maschine nicht halten können, sie verliert schnell an Höhe, bei abgestelltem Motor sinkt die Focke-Wulf wie ein Stein. Es ist unmöglich, einen der nächstgelegenen Flugplätze, Koblenz, Trier oder Bonn-Hangelar zu erreichen. Ich muss eine Notlandung machen. Unter mir sind die bewaldeten Kuppen der Eifel, ein äusserst ungünstiges Gelände, um eine glatte Bauchlandung durchzuführen. Da sehe ich Gott sei Dank eine unbewaldete Kuppe mit Feldern. Ich muss eine gute Ziellandung machen, es muss klappen! Ich kurve ein, wage kaum zu atmen, setze an, slippe gewaltig, um auf das freie Gelände zu kommen, da sehe ich vor mir eine Reihe Korn-Puppen, es ist aber zu spät, ich kann nicht mehr ausweichen. Mittendurch rase ich mit meiner Maschine, es kracht und knirscht, Staub und Stroh wirbelt um mich herum, eine Dreschmaschine steht an der Seite, um Haaresbreite rast das Flugzeug daran vorbei und kommt vor einem grossen Strohaufen endlich zum Halten.

Aufatmend wische ich mir mit dem Ärmel über das Gesicht, öffne die Kabine und atme tief die frische Luft ein. Einige Frauen und halbwüchsige Burschen, die auf dem Feld gearbeitet haben, kommen angerannt und helfen mir aus der Maschine. Während ich mich kurz über den Namen des Ortes informiere und sie mir anbieten, mich mit dem Traktor zum nächsten Telefon zu fahren, sehe ich einen Fallschirm, der langsam der Erde zukommt. Aufmerksam beobachten wir, wie der Fallschirm über einem Kornfeld pendelt, heruntersinkt und dann plötzlich zusammenfällt und verschwindet. Zusammen mit den Bauern laufe ich hinüber, wir bleiben am Rande des Kornfeldes stehen und ich rufe nach dem Abgesprungenen. Zuerst in deutsch und dann, als ich keine Antwort erhalte, in englisch. Nichts zu hören als das Zirpen der Grillen in dem hohen,

braungoldenen, reifen Korn. Die Luft ist erfüllt von dem herben Duft der in der flirrenden Sonne trocknenden Stroh puppen.

Mit entsicherter Pistole gehe ich langsam, Schritt für Schritt durch das Kornfeld, bis die ersten umgeknickten Halme mir die Richtung weisen. Noch ein paar Schritte und ich sehe vor mir, vom Fallschirm halb bedeckt, eine Gestalt liegen. An der Kombination und den Rangabzeichen sehe ich, dass es ein Leutnant der amerikanischen Luftwaffe ist. Anscheinend hatte er durch den Aufprall die Besinnung verloren. Als ich mich bemühte, ihn von den Fallschirmgurten zu lösen, öffnet er die Augen und richtet sich halb auf. Langsam schien er zu begreifen, dass er heil am Boden gelandet war.

Nach einer Zigarette, deren Rauch er tief in die Lungen einsog, führen mich die Bauern, zusammen mit meinem gefangenen Amerikaner, der sich als Lt. Hawley vorstellte, zur nächsten Poststelle im Dorf, wo ich endlich nach langem Hin und Her, Verbindung mit dem Flugplatz Mainz-Finthen erhalte. Der Offizier vom Dienst des dort gelegenen Nachtjagdgeschwaders wollte mir schnellstens einen Storch schicken. Es dauerte nicht allzulange, bis der Storch ausserhalb der Ortschaft auf einer Wiese landete und als wir dann, mit dem Amerikaner in der Mitte, wieder mit dem Storch losstarteten, war das ganze Dorf auf den Beinen.

Aus der kurzen Unterhaltung, die ich mit dem Amerikaner hatte, bevor er mit einem Begleitkommando nach Oberursel gebracht wurde, erfuhr ich, dass es sich um einen Mustang-Piloten handelte, der an diesem Tag von einer unserer Focke-Wulf abgeschossen worden war.

ABSCHIESSEN ODER RAMMEN

Am 1. September verlegt das Geschwader nach Erfurt-Bindersleben. Bis zum 10. September herrscht Ruhe im Luftraum, die Einsätze, die geflogen werden, verlaufen ohne Feindberührung. Es ist die Stille vor dem Sturm!

Am 11. September starten wir um 10.43 Uhr zum Einsatz gegen Westeinflug. Wir versammeln über dem Kyffhäuser und fliegen 240° in Richtung Frankfurt/Main. Schon in der Gegend von Eisenach haben wir Feindsichtung in 5'000 m und werden in Kämpfe mit Mustangs verwickelt. Die Höhengruppe und die II. Gruppe nehmen sofort den Kurvenkampf auf, so dass ich mit dem Stab und der IV. Gruppe als eigentlichem Gefechtsverband weiterfliegen kann. Kurz vor Halle treffen wir auf den Bomberpulk. Wir greifen an. Meine Boeing, die ich mir aus der Mitte der letzten Kette auf's Korn nehme, zeigt schon beim ersten Beschuss am Rumpf und der linken Fläche erst helle, dann immer dunkler werdende Rauchfahnen. Einzelne Teile montieren ab und im Weiterfliegen sehe ich, wie sie über die linke Fläche brennend, senkrecht nach unten abstürzt. Schon bin ich von Mustangs umgeben und infolge der Übermacht kann ich nur eins: kurven, um die Verfolger abzuschütteln.

Es gelingt mir noch ein weiterer Abschuss westlich von Halle. Wieder ist es die mittlere Maschine der letzten Kette, die ich von hinten unten kommend, in leichtem Steigflug mit längerem Feuerstoss in Brand schieße. Zunächst schert die Boeing im flachen Gleitwinkel aus dem Verband aus und während ich zum zweiten Angriff anfliegen will, geht sie plötzlich mit starker schwarzer Rauchfahne steil nach unten weg. Neben mir taucht Major Lindenberger mit seiner Maschine auf. Er hebt die Hand und ich habe gerade noch Zeit ihm zuzunicken, als auch schon wieder Mustangs von oben auf uns einkurven und das Feuer eröffnen. Die rote Lampe flackert schon, ich habe noch Brennstoff für 15 Minuten. Links unten ist eine rettende Wolkenbank.



Im Wegkippen sehe ich noch, wie Lindenberger mir wie ein Schatten folgt. Es gelingt uns, die feindlichen Jäger abzuschütteln.

Major Lindenberger hatte bei diesem Einsatz, seinem ersten Einsatz mit Feindberührung, seine Feuertaufe im Weltkrieg Nr. II erhalten. Alfred Lindenberger war Deutschlands ältester Jagdflieger. Während des 1. Weltkrieges flog er unter Göring und konnte aus dieser Zeit 5 Abschüsse vorweisen.

Als Reserveoffizier war er zu Beginn des Krieges Fluglehrer bei einer Flugzeugführerschule. Als seine freiwillige Meldung zur Sturmgruppe mit Rücksicht auf sein Alter nicht weitergegeben wurde, wandte er sich an Göring persönlich, der seine Versetzung zu uns dann veranlasste.

Heute flog er als Kaczmarek und ich hatte ihm vor dem Flug eingeschärft, dass er nur beobachten sollte und auf keinen Fall vom Schwarm abplatzen dürfe.

Leider können wir die Reste des feindlichen Verbandes infolge Spritmangels nicht weiterverfolgen, und wir nehmen Kurs auf unseren Heimathafen. Zwei Stunden und 32 Minuten nach unserem Start landen wir wieder in Erfurt. Kaum sind wir ausgerollt und haben unsere Maschinen verlassen, da kommen sie auch schon wie wütende Hunde über den Platz, die Mustangs, die im Tiefangriff versuchen, unsere Maschinen am Boden in Brand zu schießen. Zum Glück ist auch die gegnerische Flugdauer vom Benzin abhängig und nach einem erfolglosen Angriff drehen sie in westlicher Richtung ab.

Am Abend können wir bei drei eigenen Verlusten den Abschuss von 95 Bombern und 72 Jägern melden. Zwei der 95 Bomber wurden durch erfolgreiches Rammen vernichtet. Einer der beiden Rammjäger, Uffz. Walfeld, erzählte am Abend seinen Kameraden den Vorgang: «...ich drücke auf die Knöpfe, die Kanonen schießen nicht mehr. Treffer in Rumpf und Flächen haben sie ausser Gefecht gesetzt. Sturmangriff! Ich werde rammen! Ich schere nach links aus, trete in das rechte Seitenruder und rase auf die Höhen- und Seitenflosse des Amerikaners zu, die wie ein Scheunentor auf mich zukommen. Mit ungeheurer Wucht bohre ich mich zwischen Leitwerk und Heckkanzel hinein, in der ich noch, Bruchteile von Sekunden vorher, das angstverzerrte Gesicht des Heck-

schützen sah. Meine Luftschraube schlägt den Schwanz des Bombers in Fetzen. Ein ungeheurer Schlag, dann bin ich durch. Meine linke Tragfläche ist abgerissen. Von der rechten blieb nur noch ein Stumpf. Im Steuerknüppel ist kein Druck mehr. Mein Kabinendach fliegt davon. Die Wolkenbänke rotieren wie eine Scheibe unter mir. Die Sinne drohen mich zu verlassen. In diesem Augenblick werde ich durch die Fliehkraft aus dem Sitz gerissen. Während ich mich noch wie ein Ball im Blau des Himmels überschlage, komme ich wieder zu mir, ich werde hellwach! Ich ziehe am Fallschirmring und über mir öffnet sich mit leichtem Rauschen der Fallschirm. In diesem Augenblick sehe ich auch, wie nicht weit von mir die Boeing schwer wie ein ‚Klavier‘ zu Boden rauscht. Ich treibe durch die Wolken und spüre einen leichten Kopfschmerz und ein paar Prellungen.» Die neue Maschine des Unteroffiziers erhält an diesem Tag anstatt des üblichen Abschuss-Striches am Leitwerk, einen Totenkopf als Zeichen für erfolgreiches Rammen.

DER SCHWARZE DREIZEHENTE

Am 12. und 13. September hat das Sturmgeschwader wieder Grosseinsätze über Mitteldeutschland und Berlin. Die Angriffe gelten lebenswichtigen Industrien in diesem Raum, wie z.B. dem grössten Hydrierwerk Deutschlands in Pölitz bei Stettin und natürlich auch der Reichshauptstadt Berlin. Die Einsätze bringen für uns sehr unterschiedliche Erfolge und Verluste.

Am 12. September 1944 schiessen wir 87 US-Bomber und 13 US-Jäger ab, bei 13 eigenen Verlusten.

Für den Einsatz am 13. September wird mir eine Versuchsstaffel, die einzige ihrer Art, die sogenannte «Krebsstaffel», einsatzmässig zugeteilt. Diese Versuchsstaffel war mit FW 190 ausgerüstet, die unter dem Rumpf mit einer 21-cm-Rakete mit Sprengladung ausgerüstet waren. Diese Rakete, Werfer genannt, war vom Heer entwickelt worden und wurde mittels Fotozelle kurz nach Überfliegen des Bomberverbandes nach hinten unten abgeschossen. Das Abschussrohr war auch nach vorne offen, so dass beim Abschuss kein Rückstoss entstand.

Die Staffel wurde meinem Verband auf Befehl der 1. Jagddivision zugeteilt und übereilt, ohne vorheriges Einfliegen, zum Einsatz befohlen. Einwendungen und Warnungen meinerseits wurden in den Wind geschlagen. Fast alle Maschinen der Staffel wurden von feindlichen Jägern abgeschossen, bevor sie noch zum Angriff auf die Viermotorigen kamen. Ein Teil der Piloten konnte sich noch mit dem Fallschirm retten.

Der 13. September war auf der ganzen Linie unser «schwarzer Tag». Durch Führungsfehler werden wir von der Boden-Funkführung direkt in die feindliche Jagdabwehr hineingeführt. Unsere Messerschmitt-Begleitgruppe stürzt sich sofort in den Jägerkampf, und ich kann mich mit den Sturmgruppen langsam lösen, um den Bomberverband anzugreifen. Wir drehen nach Norden ab, gehen auf Höhe und versammeln zum Angriff. Wieder jagt ein Pulk Lightnings



Oberst Lützow



Oberst Gollob

auf uns zu, wieder wird unser Gefechtsverband auseinandergerissen. Mit einigen wenigen Maschinen gelingt es mir endlich, den Bomberverband anzugreifen, während die Kameraden uns die feindlichen Jäger vom Halse halten. Vor uns fliegt ein Pulk von etwa 30 viermotorigen Bombern. Viel überlegen können wir nicht mehr, denn unsere Kameraden werden nicht allzulange die Übermacht der feindlichen Jäger in Schach halten können. Ohne Zögern stosse ich an der Spitze meines Verbandes in den gegnerischen Pulk. Sturmangriff! «Meine» Boeing fliegt etwas seitlich abgesetzt, ich schiesse, und bereits nach den ersten Treffserien kommen Spuren von Qualm aus einem Motor, einige Fetzen fliegen vom Leitwerk. Ich schere aus, fliege einen zweiten Angriff, drücke auf meine Bordwaffenknöpfe, ein paar Schuss noch, da – Ladehemmung! Meine Kanonen schiessen nicht mehr, das Abwehrfeuer spritzt kreuz und quer. Ich habe Treffer in die Waffen-Elektrik erhalten. Ganz nah bin ich schon an der Boeing, sie hängt gross wie ein Scheunentor vor mir, es gibt kein Zurück mehr. Ich gebe mir selbst den Befehl: *«Du bist das Vorbild. Du selbst hast den Sturmangriff befohlen. Du hast es Deinen Männern immer und immer wieder eingehämmert. Du hast ihnen Mut zugesprochen, jetzt ist es an Dir zu beweisen, dass auch Du das tust, was Du von anderen gefordert hast.»* Mit hartem Aufprall bohre ich mich zwischen Leitwerk und Heckstand. Im Bruchteil von Sekunden glaube ich, in der Luft zu stehen, eine unheimliche Ruhe umgibt mich. Meine Luftschraube, die Motorhaube, die halbe rechte Tragfläche sind weg. Meine Maschine ist steuerlos, das Kabinendach fehlt. Ich spüre einen heftigen Sog, löse automatisch die Haltegurte und versuche, aus der Maschine zu kommen. Die Maschine kommt ins Trudeln, nichts wie raus bevor es zu spät ist. Ich zerre und reisse, ich weiss heute nicht mehr genau, was ich in diesen Sekunden tat, alles geschah automatisch. Auf einmal bin ich von selbst freigekommen. Ich purzele durch die Luft, es wird mir ganz schwarz vor den Augen, während ich mich überschlage. Plötzlich bin ich wieder hellwach. *«Du lebst»*, durchfährt es mich, *«Du lebst. Nur noch den Fallschirm öffnen! Nein, es ist noch viel zu hoch! Ohne Sauerstoff bedeutet dies den sicheren Tod!»* Ich lasse mich weiter fallen, zähle bis 60. Ich überschlage mich wie ein Ball im freien Fall. Aber ich bin wieder klar bei Sinnen.

Mal ist die Erde unter mir, mal über mir, jetzt, jetzt, sechzig habe ich gezählt, die rechte Hand am Fallschirmgriff, ziehen, wie gelernt und oft geübt. Über mir hat sich mit leichtem Zischen und Rauschen die Fallschirmseide geöffnet. Ich hänge wohlbehalten am Schirm, treibe durch ein paar dicke Kumuluswolken, mein Schädel brummt und mein linkes Bein schmerzt, aber ein ungeahntes Glücksgefühl erfüllt mich. Ich lebe! Eine Boeing stürzt in ein Waldstück und schlägt brennend auf, ob das wohl «meine» war? Die Erde kommt jetzt rasch näher. Ich mache mich fertig zum Aufsetzen. Da, eine Hochspannungsleitung! Achtung! Ich ziehe seitlich die Leinen an und versuche mit dem Körper zu pendeln. Es klappt, ein leichter Wind treibt mich seitlich an der Hochspannung vorbei auf ein freies Feld, ein paar Obstbäume stehen im Weg, aber ich setze glatt auf, gehe etwas unsanft in die Knie und falle vornüber. Im Fallen löse ich den Schnellverschluss an den Fallschirmgurten und bin frei. Der Schirm treibt am Boden noch etwas weiter, bleibt dann liegen und fällt in sich zusammen. Ich will aufstehen, um meinen Schirm einzuholen, da ist wieder der heftige Schmerz im linken Bein. Einige Buben kommen angelaufen. Sie halten sich etwas abseits, da sie nicht wissen, ob sie einen Deutschen oder einen Amerikaner vor sich haben, auf meiner Lederjacke habe ich keinerlei Rangabzeichen. Ich rufe die Kinder an. Sie kommen langsam, immer noch etwas ängstlich, näher. In meiner Tasche finde ich eine zerdrückte Packung Zigaretten und suche Feuer, aber meine Taschen sind leer. Da kommt ein Junge, bringt mir ein Streichholz. Als ich meine Jacke öffne und meinen gelben Fliegerschal löse, sehen die Kinder das Ritterkreuz. Jetzt haben sie natürlich keinen Zweifel mehr, die Scheu ist wie weggeblasen. Ein Polizeiposten, der den Absprung beobachtet hat, kommt mit einem Motorrad mit Beiwagen aus dem nahegelegenen Nordhausen an und ist sichtlich froh, dass er einen deutschen Piloten «aufsammeln» kann. Er bringt mich zum nächsten Telefon, ich verständige meine Einheit und warte dann bis ein Wagen meines Geschwaders mich wieder nach Erfurt zurückbringt. Mein Fuss ist Gott sei Dank nicht gebrochen, ich habe nur einige Prellungen.

Als ich am nächsten Morgen in die Werft humple, um nach meiner Ersatzmaschine zu sehen, da höre ich hinter mir, wie einer der Warte zum anderen sagt:

«Mensch, hast Du schon gehört? Der Alte hat gerammt!»

Bei diesem Einsatz hatten wir bei 36 eigenen Verlusten nur sieben Bomber und 16 Jäger abgeschossen. Die Gegenüberstellung der Erfolge und Verluste dieser drei letzten Grosskampftage zeigte deutlich das Absinken unserer Kampfkraft.

11. Sept. 1944	Erfolge: 95 Bomber, 72 Jäger	Eigenverluste: 3
12. Sept. 1944	Erfolge: 87 Bomber, 13 Jäger	Eigenverluste: 13
13. Sept. 1944	Erfolge: 7 Bomber, 16 Jäger	Eigen Verluste: 36

Nach Bekanntwerden dieser Zahlen geht natürlich der Papierkrieg los. Ich muss Berichte über Berichte schreiben und bin nicht allzusehr erstaunt, als ich am 14. September ein Führungs-Blitz-Gespräch aus dem Hauptquartier erhalte. Vom Luftwaffen-Adjutanten, Oberst i. Genst. Nicolaus v. Below, höre ich, dass ich *«auf Befehl des Führers am nächsten Tag zu erscheinen habe, um über die Einsätze der letzten drei Tage dem Führer persönlich Bericht zu erstatten»*.

ROMINTER HEIDE – WOLFSSCHANZE

Am nächsten Morgen, am 15. September 1944, starte ich um 7.45 Uhr nach Rastenburg in Ostpreussen. Nach der Landung werde ich von einem SS-Obersturmführer vom Führerbegleitschutz-Kommando empfangen, der den Auftrag hat, mich ins Führer-Hauptquartier zu bringen. Wir fahren etwa 20 Minuten, bis wir den äusseren und dann den inneren Sperrkreis passiert haben. Dort teilt man mir mit, dass ich um 21 Uhr zum Rapport erwartet würde und vorher zum Stabsquartier des Reichsmarschalls, der mich ebenfalls sprechen wollte, fahren sollte. Wir fahren gleich ab zur Rominter Heide, wo ich von Generaloberst Loerzer mit altgewohnter Freundlichkeit und fast kameradschaftlich empfangen werde. Ich unterstand Generaloberst Loerzer bereits als junger Staffelf kapitän in Sizilien beim Einsatz gegen Malta, als er Kommandierender General des II. Fliegerkorps war. Loerzer strahlte Vertrauen und Ruhe aus. Er beeinflusste den Reichsmarschall, mit dem er im 1. Weltkrieg zusammen geflogen war, in gutem Sinne und bremste viele Spontanhandlungen ab. Man hatte bei ihm immer das Gefühl, dass er als älterer Fliegerkamerad sprach und nicht als Generaloberst. Bei uns hiess er «Onkel Bruno» oder «Häppchen», da er sich immer zuerst um unser leibliches Wohl kümmerte. Loerzer weist mich nun in die derzeitige Gesamtlage ein, vor allem in die internen Dinge des Hauptquartiers, die Meinungen und die Bestrebungen in punkto Luftwaffeneinsatz usw. Ich berichte ihm über die letzten Einsätze und übe freimütig Kritik, gerade an den Fehlern der höheren Luftwaffenführung. Loerzer hört mich ruhig an und sagt mir, dass diese Dinge zum Teil bekannt seien, aber dass die Situation für die Luftwaffe sehr schwierig sei. Es bestehe eine Vertrauenskrise zwischen Hitler und der Luftwaffe, der Reichsmarschall werde von allen Seiten bedrängt, er könne sich bald nicht mehr der Angriffe der Gauleiter erwehren, in deren Gebieten laufend schwere Luftangriffe stattfänden. Nachdem wir uns über eine Stunde unterhalten haben, erscheint Oberst i. G. v. Brauchitsch,

der Adjutant des Reichsmarschalls, der mich nach kurzer Begrüßung zum Reichsmarschall bringt. Loerzer, v. Brauchitsch und ich gehen nun in den grossen Raum, in dem Göring uns stehend erwartet.

Ich erstatte Meldung, und Göring begrüßt mich mit Handschlag, wobei er lachend sagt: *«Na, Dahl, was machen Sie so zwischen Ihren Fallschirmabsprüngen? Wenn das so weitergeht, muss ich Ihnen ja noch das Fallschirmjäger-Abzeichen verleihen.»*

Göring war also von meinem letzten Fallschirm-Absprung am 13. September unterrichtet.

Nachdem wir Platz genommen haben, kommt das Gespräch sofort auf die Einsätze der letzten Tage. Göring will genaue Einzelheiten wissen. Dabei beginnt er einen etwas historischen Rückblick und vergleicht seine eigenen Erfahrungen als Jagdflieger und Kommandeur des Richthofen-Geschwaders aus den Jahren 1916/18 mit der heutigen Situation. Er erzählt von zwei Fällen, bei denen er selbst abgeschossen wurde. Die Schilderung gipfelt in der Schlussfolgerung, dass er beide Male nur deshalb abgeschossen worden sei, weil er vom Gegner steil «wegdrückte» – oder wie er sagte, *«nach unten verrauschte»*. Auf Grund dieser eigenen Erfahrung folgert Göring, dass dieses «Wegdrücken» auch bei uns der Grund für die Misserfolge im Kampf gegen den feindlichen Jagdschutz gewesen sei. Ich widerspreche ihm mit der Begründung, dass unsere Verluste während der letzten Tage nicht durch «wegdrücken», sondern vor allem dadurch entstanden seien, dass wir durch Führungsfehler der Bodenstellen noch vor Erreichen unserer Gefechtsformation mitten in den feindlichen Jagdschutz hineingeführt wurden, der uns aus der Überhöhung überraschend angreifen konnte. Auch wies ich darauf hin, dass die damaligen Luftkämpfe mit den unsrigen kaum taktisch zu vergleichen seien, da heute ganz andere Voraussetzungen herrschten.

Aber Göring kommt immer wieder auf das «Wegdrücken», das er jetzt als «verreisen» bezeichnet, zu sprechen und erklärt mir, ohne mir und *«meinem bewährten Geschwader zu nahe treten zu wollen»*, dass ihm von anderen Verbänden gemeldet worden sei, dass es Piloten gäbe, die vor Erreichung des Bomberstromes abdrehen oder sogar aussteigen würden, nur um nicht kämpfen zu müssen.

Diese Behauptung bestreite ich ganz entschieden sowohl für mein Geschwader als auch für die anderen Jagdgeschwader mit der einfachen Begründung, dass ein Pilot in der derzeitigen Lage des Luftkrieges beim «Aussteigen» mehr gefährdet ist, als wenn er bei seinem Verband bleibt. Der Sauerstoffmangel in grosser Höhe ist ein nicht zu übersehender Faktor. Die grösste Gefahr aber, so fahre ich in meinem Bericht fort, droht dem abgesprungenen Jagdflieger durch die feindlichen Begleitjäger. Seit zwei Monaten häufen sich die Meldungen über Fallschirmabschüsse! Ich halte nicht mit meiner Vermutung zurück, dass diese US-Aktion mit die Folge jener unseligen Anweisung Himmlers an die höheren Polizeiführer sei, die besagt, dass es «nicht die Aufgabe der Polizei sei, sich in Streitigkeiten zwischen Deutschen und abgesprungenen englischen und amerikanischen Fliegern einzumischen.» Es ist ein indirekter Befehl an die Polizeikräfte, nicht einzuschreiten, wenn die erbitterte Bevölkerung abgesprungene «Terrorflieger» lynchen will. Ich sage Göring, dass für uns alle diese Anweisung unbegreiflich sei, denn die Massnahmen des Gegners würden einzig und allein uns Piloten treffen, wie jetzt schon der Beschuss der Fallschirme beweise. Göring pflichtet mir bei, dass der Fallschirmbeschuss zweifelsohne als Repressalie gegen die Luftwaffe zu werten sei. Er versichert, sich weiterhin dafür einzusetzen, dass diese Polizei-Anweisung zurückgenommen werde.

In seinem für den Bereich der Luftwaffe erlassenen Befehl sprach sich Göring ganz entschieden gegen die Duldung des Lynchens von Terrorfliegern aus und es entsprach seiner korrekten und ritterlichen Haltung, dass nach seiner Meinung die Flieger, die sich eines Verbrechens gegen das Kriegsrecht schuldig gemacht hatten, zur Aburteilung vor ein Kriegsgericht gestellt werden sollten. Wie ich später erfuhr, war Göring verschiedentlich bei Hitler in dieser Angelegenheit vorstellig geworden. Anlässlich einer dieser Unterredungen wies Göring darauf hin, dass gelegentlich auch unsere eigenen abgesprungenen Flieger von der deutschen Bevölkerung schwer misshandelt worden wären und er auch aus diesem Grunde darauf bestehen müsse, dass diese Dinge gestoppt würden. Göring selbst schildert diese Unterredung wie folgt: *«Es gab eine letzte scharfe*

Auseinandersetzung, in der der Führer, als ich wieder von diesen Dingen sprach, mich kurzerhand mit den Worten unterbrach: ‚Ich weiss sehr wohl, dass die beiden Luftwaffen zu einem gegenseitigen Feigheits-Pakt gekommen sind! Worauf ich ihm sagte: ‚Wir haben keinen Feigheits-Pakt geschlossen, aber wir Flieger sind irgendwie immer Kameraden geblieben, ganz gleich, wie sehr wir auch gegeneinander gekämpft haben! .« Als Göring nach kurzer Pause wieder auf seine Theorie vom «Wegdrücken» als Hauptursache für die Misserfolge zurückkommt, kann ich kaum meinen aufsteigenden Zorn verbergen und ich vergesse in diesem Augenblick alle militärischen Gepflogenheiten, indem ich ihm intuitiv eine Wette vorschlage: «Wenn wir nachts durch die Unterkünfte der Piloten gehen und ich wecke irgendeinen Piloten meines Geschwaders mit dem Ruf ‚Mustangs hinter dir‘, so wird er auf meine Frage ‚Was machen Sie jetzt?‘, sofort antworten: ‚Kurven, gegenkurven und nochmals gegenkurven!‘»

Ich will Göring damit beweisen, dass es einem Piloten noch nicht einmal im Traum einfallen würde, einfach wegzudrücken, da die Mustangs schneller stürzen können als unsere Maschinen. Göring stutzt einen Augenblick, dann schlägt er sich lachend auf die Schenkel und sagt zu Generaloberst Loerzer: *«Hast Du das gehört, Bruno! Er will mit seinem Reichsmarschall wetten!»* Damit ist das Eis gebrochen. Ich habe das Gefühl, dass ich ihn mit meinem Argument überzeugen konnte. Göring wird wieder ernst und erklärt mir, dass Hitler von einem Versagen der Jagdwaffe gesprochen und sich mit dem Gedanken getragen habe, die Jagdflieger «absitzen» zu lassen, d.h. uns wie die ehemalige Kavallerie abzuschaffen und durch Flak zu ersetzen. *«Sie sollen»*, fährt Göring zu mir gewandt fort, *«heute Abend dem Führer die Lage Ihres Verbandes einzsatzmässig und technisch so schildern, wie sie wirklich ist! Sie müssen die Interessen der Jagdwaffe wahren. Die Auflösung der Jagdwaffe, die von gewissen Kreisen im Führerhauptquartier angestrebt wird, würde das Ende bedeuten.»* Unvermittelt steht er auf, streckt mir die Hand entgegen und sagt: *«Sie werden es schon richtig machen, Dahl, nach der Besprechung kommen Sie zurück und berichten mir»*

Anschliessend fahre ich zum Führerhauptquartier zurück. In der «Wolfschanze» angekommen, werde ich in den sogenannten Lageraum geführt, in dem ich dann auf Hitler warte. Gedankenverloren blicke ich zum geöffneten Fenster hinaus, wo im letzten fahlen Dämmerlicht des milden Herbstabends sich allmählich die Konturen des gegenüberliegenden Waldes und der mit Tarnanstrich versehenen Baracken verwischen. Plötzlich sehe ich eine, wie unter einer schweren Last gebeugte Gestalt, mit müdem Schritt auf den Bunker zukommen. Es ist Hitler!

Der Adjutant, Oberst v. Below, stellt mich vor, und ich mache meine Meldung. Hitler reicht mir die Hand und sagt herzlich: *«Ich freue mich, Sie bei mir zu sehen. Ich habe schon viel von Ihnen und dem Kampf der tapferen Männer Ihres Geschwaders gehört. Ihre Sturmgruppen haben Entscheidendes geleistet, und ich bin stolz, solche Piloten in der Luftwaffe zu haben.»* Mit einer Geste bedeutet er mir, Platz zu nehmen. Ich sitze ihm direkt gegenüber. Hitler kommt sofort auf unsere letzten drei Einsätze am 11., 12. und 13. September zu sprechen, dem eigentlichen Grund meines Hierseins.

Wieder muss ich den genauen Ablauf der Einsätze schildern, besonders den des «schwarzen 13. September». Während ich Hitler Rede und Antwort stehe, kreisen meine Gedanken unaufhörlich um das Problem Nr. 1 der Luftwaffe, die Me 262. Irgendwie muss ich das Gespräch auf dieses Thema lenken, trotz des Führerbefehls, dessen Kenntnis wir im August durch unsere Unterschrift bestätigt hatten und der wie folgt lautete:

«Mit sofortiger Wirkung verbiete ich, mir über das Düsenflugzeug Me 262 in einem anderen Zusammenhang oder einer anderen Zweckbestimmung zu sprechen, als als Schnellst- oder Blitzbomber.»

Und Göring, dessen Stern bei Hitler schon heftig im Sinken war, beeilte sich, uns in einem Befehl, der offensichtlich besonders an die Adresse der Jagdflieger gerichtet war, sogar die allgemeine Diskussion über das Flugzeug zu verbieten: *«Jedes Gespräch über das Thema, ob die Me 262 ein Jagdflugzeug ist oder nicht, verbiete ich.»*

Die Me 262, ein Tiefdecker mit zwei Turbinen BMW 003, war ursprünglich als Jagdeinsitzer konstruiert worden. Die Maschine war mit vier 3-cm-Kano-

nen bestückt und hatte je 12 R4M-Raketen in Laufschielen unter jeder Fläche, also insgesamt 24 R4M-Raketen, die ein Kaliber von 5 cm und eine Länge von 80 cm hatten. Die Wirkung dieser Rakete war aussergewöhnlich. Bei einer Geschwindigkeit von 900 bis 950 km/h war das Flugzeug das schnellste der Welt.

Hitler jedoch hatte diese zum schnellsten Jäger prädestinierte Maschine zum Blitzbomber bestimmt. Diese Idee kam ihm bei einer Vorführung im Dezember 1943 in Insterburg. Er fragte Göring, ob das Flugzeug eine Bombe tragen könne. Göring antwortete wahrheitsgemäss, dass belastungsmässig eine 500-kg-Bombe, wenn nicht sogar eine 1'000-kg-Bombe zu vertreten wäre. Sachlich war dagegen natürlich nichts einzuwenden, jedoch war es allen Fachleuten vollkommen klar, dass die gleiche Eigenschaft, nämlich die Schnelligkeit, die es zum besten Jagdflugzeug der Welt machte, den grössten Nachteil für die Verwendung des Flugzeuges als Bomber darstellte. Bei der hohen Geschwindigkeit müsste das Ziel schon die Ausmasse einer grösseren Stadt haben, um es mit Sicherheit treffen zu können. Aus diesem Grunde nahm kaum einer der Anwesenden Hitlers Feststellung, dass dies nun endlich der von ihm seit Jahren verlangte Blitzbomber sei, allzu ernst. Bis April 1944 wurde die Me 262 tatsächlich ausschliesslich als Jagdflugzeug gebaut. Anlässlich einer Besprechung über den Stand der Erprobung und Fertigung fragte Hitler, wie viele der bisher gebauten Me 262 Bomben tragen könnten. Feldmarschall Milch, der von dem Gespräch in Insterburg anscheinend keine Ahnung hatte, trat ins «Fettöpfchen», als er wahrheitsgemäss antwortete: *«Keines, mein Führer, die Me 262 wird ausschliesslich als Jagdflugzeug gebaut».*

Von nun ab wachte Hitler selbst über die Me-262-Produktion, er liess sich jede Woche die Fertigungsziffern melden, prüfte sie misstrauisch und verfügte höchstpersönlich deren Verwendung.

Es sah aus, als ob die Jagdwaffe, die in dem Düsenjäger die einzige Möglichkeit sah, der absoluten Beherrschung des Luftraumes durch den Gegner Einhalt zu gebieten, alle Hoffnung begraben müsse. Lediglich die beiden Jäger-Erprobungs-Kommandos in Lechfeld bei Augsburg und in Rechlin, die mit Me 262 ausgerüstet waren, konnten ihr Erprobungsprogramm fortführen.

Galland lief Sturm gegen die Verwendung der Me 262 als Blitzbomber und als er von Görings Seite keine Unterstützung fand, flog er zur Wolfsschanze, um für die Jägerei noch zu retten, was zu retten war. Aber Hitler hatte sich in seine Idee so sehr verrannt, dass Galland nichts ausrichten konnte, im Gegenteil, Hitler drohte sogar, die Jagdwaffe aufzulösen und, abgesehen von einigen, mit modernen Flugzeugen ausgerüsteten Jagdgruppen, die Luftverteidigung nur noch mit Flakartillerie durchzuführen. Auch der Kompromissvorschlag Gallands, Jäger- und Bomberverbände zu gleichen Teilen mit diesem Flugzeug auszurüsten, wurde nicht akzeptiert.

Alle diese Tatsachen waren mir bekannt, aber trotzdem musste ich mein Heil versuchen. Einen eventuellen Rausschmiss musste ich in Kauf nehmen.

Als Hitler nun auf unsere hohen Verluste am 13. September zu sprechen kommt und diese auf die zahlenmässige Überlegenheit der Bomber zurückführt, habe ich meine Chance. *«Unsere grösste Gefahr in der Luft sind die feindlichen Jäger»,* sage ich, *«und nur schnelle, sehr schnelle Flugzeuge gehen uns die Möglichkeit, die Masse der gegnerischen Begleitjäger schon vor Erreichung des Angriffszieles auszuschalten, um dann die Bomber ohne Störung durch den feindlichen Jagdschutz wirksam angreifen zu können.»*

Gespannt warte ich auf Hitlers Reaktion. Er sieht mich nur prüfend an und entgegnet dann mit seiner grollenden Stimme: *«Sie meinen die Me 262. Sprechen Sie.»*

Ich weiss, dass ich nun mit meinen Ausführungen in krassem Gegensatz zu seiner Auffassung stehe, aber ich versuche, Hitler durch meine Argumente zu überzeugen.

Bei der sich aus dem Gespräch ergebenden Diskussion verblüfft mich Hitlers exakte Kenntnis technischer Einzelheiten. Am Ende der Unterredung, die fast drei Stunden gedauert hat, habe ich das Gefühl, dass meine Ausführungen nicht ganz ohne Echo geblieben sind.

Einige Zeit später ergeht tatsächlich der Befehl, dass ein Teil der Me-262-Produktion an die Jagdwaffe auszuliefern ist. Welcher Anteil an dieser Entscheidung meinem Vorstoss zukommt, kann ich nicht beurteilen. Sicher ist jedoch,

dass die steten Bemühungen seitens der Jagdfliegerei unterstützt wurden durch die allgemeine Entwicklung und nicht zuletzt durch die von Experten von Anfang an prophezeite Erfolglosigkeit der Me 262 im Bombereinsatz.

Mit guten Wünschen für weitere Erfolge verabschiedet mich Hitler. Ich verbringe die Nacht in dem mir zugewiesenen Quartier, nicht ohne vorher den Major beim Stabe, Major Jansen, vom Ausgang der Unterredung zu informieren und ihn von der Spannung zu erlösen.

Am nächsten Morgen, nachdem ich noch einmal kurz bei Göring war, um meine Meldung zu machen, fliege ich nach Kladow, um General Galland Bericht zu erstatten. Ich erhalte einen neuerlichen Verlegebefehl für mein Geschwader. Zum besonderen Schutze der Reichshauptstadt und der dort befindlichen Rüstungszentren sollen wir eine weitere Verlegung in nordöstlicher Richtung vornehmen.

Als ich am Abend des 16. September nach Erfurt zu meinem Geschwader zurückfliege, überdenke ich noch einmal die ereignisreichen Stunden des vergangenen Tages. Es ist nicht sehr ermutigend zu wissen, dass sich die Führung über die grosse Linie nicht einig ist. Bei dem internen Kampf «hie Jäger – hie Bomber» waren doch in erster Linie die im Einsatz stehenden Piloten die Leidtragenden, die nicht immer die gegnerische technische und zahlenmässige Überlegenheit nur mit ihrem persönlichen Mut kompensieren konnten.

NEUKONSTRUKTIONEN IN HEIMARBEIT

Am Nachmittag des 23. September verlegen wir nach Finsterwalde. Infolge der herrschenden Schlechtwetterlage haben wir wieder einige Tage Einsatzruhe, bevor am 27. und 28. September erneut Grosseinflüge der amerikanischen Bomber gemeldet werden. Im Raum Quedlinburg kann ich am 28. September eine Boeing Fortress abschiessen, eine der insgesamt 64 gegnerischen Maschinen, die an diesen beiden Tagen von unseren Jägern und der Flak abgeschossen werden.

Im Laufe des Monats September 1944 wird das Jagdgeschwader Udet von der Invasionsfront ins Reich zurückverlegt und hier nach erfolgter Auffrischung zur Verstärkung der Reichsverteidigung eingesetzt. Die IV./Sturm/JG. Udet, unter ihrem Gruppenkommandeur Hptm. Moritz wird am 6. Oktober 1944 wieder dem Stammgeschwader, Jagdgeschwader Udet, eingegliedert.

Das Jagdgeschwader 300 verlegt am 4. Oktober 1944 auf den 60 km südlich von Berlin gelegenen Fliegerhorst Jüterbog. Die III. Gruppe des Jagdgeschwaders 300, die bisher getrennt auf diesem Platz stationiert war, kehrt zum Geschwader zurück und wird neben der I./JG. 300 die zweite mit Messerschmitt 109 ausgerüstete Begleitgruppe.

Am 15. Oktober 1944 wird eine bisherige Zerstörergruppe des Zerstörer-Geschwaders 76 dem Jagdgeschwader 300 als IV. Gruppe zugeteilt. Die Gruppe wird von Hptm. Ofterdinger, einem bewährten Zerstörerkommandeur geführt, der alte, erfahrene Besatzungen mitbringt. Zunächst hat diese neue IV. Gruppe Messerschmitt-109-Ausrüstung, sie soll jedoch für die erfolgreiche Bekämpfung der Viermotorigen alsbald mit Focke Wulf 190 ausgestattet werden. Die Gruppe liegt in Reinsdorf, einem Feldflugplatz SO von Jüterbog.

Die II./Sturm/JG. 300 unter Hptm. Peters liegt auf dem Feldflugplatz Löbnitz, 30 km nördlich Leipzig, während die I./JG. 300 mit dem Gruppenkommandeur Hptm. Stamp, in Borkheide, einem Feldflugplatz 20 km südlich Potsdam, stationiert ist. Diese Einsatzhäfen liegen an der äusseren Grenze der Reichweite

der gegnerischen Begleitjäger und die Gefahr, schon im Start in Luftkämpfe mit dem Jagdschutz verwickelt, oder bei der Landung von diesem behindert und abgeschossen zu werden, ist geringer.

In den Monaten September und Oktober werden pausenlos bei Tag und Nacht unsere Produktionsstätten, insbesondere die Flugzeugwerke, angegriffen.

Um die Flugzeugherstellung zu sichern, wurde sie dezentralisiert, und man produziert in kleinen und kleinsten Betrieben, sozusagen in «Heimarbeit». In Tunnels, in Dörfern, in Wäldern, überall entstehen Flugzeuge. Im Jahre 1944 wurden 40'500 Flugzeuge aller Muster hergestellt, eine bis dahin noch nie erreichte Zahl.

Mit unnützer Grausamkeit werden die Terrorangriffe gegen die deutsche Zivilbevölkerung weitergeführt. Englische und amerikanische Verbände lösen sich ab bei dem «round the clock bombing», um die deutsche Zivilbevölkerung in Panik zu versetzen. Nach amerikanischen Angaben wurden bei *blinden Angriffen* allein während der letzten vier Monate des Jahres 1944 80'000 Menschen getötet.

Manch einer meiner Piloten erhält die Nachricht, dass seine Frau, seine Kinder oder seine Eltern bei einem Bombenangriff umgekommen sind. Worte sind zu armselig, um die seelische Belastung dieser Piloten, die als Einzelkämpfer täglich im Einsatz stehen, zu beschreiben.

Aber es gibt weder bei der Zivilbevölkerung die vom Gegner erwartete Panikstimmung, noch haben die niederschmetternden Nachrichten eine demoralisierende Wirkung bei den Verbänden. Gerade dieser, mit unerhörter Härte geführte erbarmungslose Krieg gegen Frauen und Kinder, gibt uns die Verpflichtung, Tag für Tag wieder zur Verteidigung dieser Wehrlosen zu fliegen und zu kämpfen.

Immer wieder erhalte ich Meldungen von Freiwilligen, die sich zum Einsatz als Rammjäger zur Verfügung stellen. Es sind nicht nur junge Männer, die in dieser letzten Phase des Verzweiflungskampfes glauben, mit dem Einsatz ihres eigenen Lebens das ihrer Eltern, ihrer Frauen und Kinder retten zu können.

Eines Tages meldet sich bei mir der in den Jahren 1937/38 als deutscher und niederländischer Kunstflugmeister bekanntgewordene Flugkapitän Rudi Loch-

ner. Während des ersten Weltkrieges war er als Jagdflieger geflogen und nun ist er als Dipl.-Ing. bei Graf Hagenburg in Sonthofen in der Teilfertigung für die Me 262 eingesetzt. Es kostet mich viel Überredung, diesen Mann, der die hohe Schule des Fliegens in Vollendung beherrscht, davon zu überzeugen, dass sein Einsatz in der Produktion zumindest ebenso wichtig ist.

Unsere Flüge während des Monats November 1944 von Jüterbog aus sind mit die härtesten, die ich während des ganzen Krieges erlebt habe. Das zahlenmäßige Verhältnis in der Luft ist jetzt 1: 20 und oft sogar 1: 30. Jeder Tag bringt uns Verluste. Der fliegerische Nachwuchs ist mangelhaft und zu schnell ausgebildet. Die Treibstoffknappheit macht sich immer mehr bemerkbar.

Neukonstruktionen, wie die Me 163, auch Komet genannt, kommen infolge zu später Anlaufzeit nur in geringer Zahl zum scharfen Einsatz. Die Me 163, eine Konstruktion von Prof. Alexander Lippisch, war mit einem Walter-Raketentriebwerk ausgerüstet und wurde bei Messerschmitt gebaut. Die Steigleistung des Flugzeuges war aussergewöhnlich. Innerhalb von zwei Minuten wurde eine Höhe von 10'000 Meter erreicht, allerdings nur für 12, später für 16 Minuten Schubleistung. Die Landung musste, da der Brennstoff während des Fluges verbraucht wurde, ohne Triebwerkhilfe, also im Gleitflug, auf einer Landekufe durchgeführt werden.

Das Raketenflugzeug sollte hauptsächlich zum Objektschutz eingesetzt werden und war zu diesem Zweck mit zwei 3-cm-Kanonen bestückt. Ein einziges Geschwader, das Jagdgeschwader 400, wurde mit diesem Raketenflugzeug ausgerüstet.

Nachdem schon das Auftauchen dieser Maschine beim Gegner Bestürzung hervorrief, verursachten die ersten Begegnungen mit der Me 262 beim Gegner eine ungeheure Beunruhigung. Allerdings ist nur für wenige Piloten der Wunsch, die Me 262 im Einsatz zu fliegen, Wirklichkeit geworden. Aus den beiden Erprobungskommandos in Rechlin und Lechfeld war in Achmer, 15 km nordwestlich von Osnabrück, die erste Turbo-Jagdgruppe unter der Führung des Brillantenträgers Hauptmann Nowotny entstanden, der leider bei einem der ersten Einsätze vom Feindflug nicht mehr zurückkehrte. Die Jagdgruppe erziel-

te im Einsatz gegen die Viermotorigen ausgezeichnete Erfolge, und der Gegner sah sich ausserstande, diesem überragenden Flugzeug eine gleichwertige Maschine entgegenzustellen. Die Ohnmacht des Gegners, diesem damals schnellsten Düsenflugzeug der Welt gegenüber, kommt deutlich in General Eisenhowers eigenen Worten zum Ausdruck:

«Unsere Luftwaffenbefehlshaber waren der Meinung, dass der Feind unseren über Deutschland eingesetzten Bombern untragbare Verluste zu fügen könnte, wenn es ihm gelänge, diese Maschinen in grosser Zahl einzusetzen. Auch wir machten in den Vereinigten Staaten und Grossbritannien laufend Fortschritte mit dem Bau von Düsenflugzeugen, doch waren wir noch lange nicht so weit, dass wir schon bis zum Frühjahrsfeldzug mit ganzen Staffeln dieser Maschinen hätten rechnen können. Uns blieb nur die Möglichkeit, die Erzeugung dieser neuen Waffe in Deutschland durch Bombenabwürfe aufzuhalten.»

Mit welcher Gründlichkeit dies erfolgte, weiss jeder, der sich zu dieser Zeit in Deutschland befand.

SONDERWAFFEN

Ausser den herkömmlichen Bordwaffen, die auf Grund der taktischen Notwendigkeit im Laufe des Krieges wesentlich verbessert wurden, hatte man ab 1943 Sonderwaffen entwickelt, welche auf dem Waffensektor als revolutionierend anzusehen sind. Es soll hier nur auf die Typen eingegangen werden, die als Bordbewaffnung für Jagdflugzeuge verwendet wurden oder vorgesehen waren, bzw. sich in der Entwicklung befanden.

Die Luftwaffe übernahm 1943 vom Heer die dort als sogenannte «Werfer» eingesetzte 21 cm Werfer-Rakete. Es war eine elektrisch gezündete, mit Sprengladungen versehene Rakete, die bei der ME-109 und FW-190 unter jeder Fläche in einem Rohr aufgehängt war. Die Rohre waren nach hinten offen, so dass kein Rückstoss beim Abschiessen der Rakete erfolgte. Diese Waffe war auf eine Entfernung von 800 m wirksam. Beim Angriff auf Schweinfurt, am 14. Oktober 1943, wurden mit dieser 21-cm-Raketenwaffe sehr gute Erfolge erzielt. Besonders die zweimotorigen Zerstörerflugzeuge Me-110, die mit je 2 Werfertraketen unter jeder Fläche bewaffnet waren, hatten sich dabei bewährt.

Der Einsatz mit diesen Raketen konnte nur dann erfolgen, wenn die viermotorigen Bomber ohne Jagdschutz flogen, wie dies am 14. Oktober 1943 bei Schweinfurt der Fall war. (Die US-Begleitjäger hatten damals noch keine grosse Eindringtiefe und mussten ihren Bomberverband in Höhe Aachen verlassen). Obwohl die Werferrohre nach Abschuss der Raketen abgesprengt werden konnten, war ein Einsatz mit dieser sehr wirksamen Waffe in der Folgezeit nicht mehr möglich, da die Amerikaner nach den schweren Verlusten bei dem Einsatz über Schweinfurt, ihren Jagdschutz so organisierten, dass die Bomber auf dem gesamten An- und Abflug von Jägern begleitet waren.

Als reine Bordrakete wurde die R4M-Rakete von der Luftwaffe entwickelt und in Rechlin von einem Versuchskommando unter Major Christel erprobt. Der





Autor hatte als Inspekteur der Tagjäger Gelegenheit, im Februar 1945 selbst mit einer derart ausgerüsteten Focke-Wulf-190 zu fliegen. Er war von der Wirkung der R4M-Rakete sehr beeindruckt und versuchte alles, diese hervorragende Waffe möglichst schnell bei den Jagdverbänden zur wirksamen Bekämpfung der «Viermotorigen» zum Einsatz zu bringen. Im März 1945 wurden zunächst einmal die Me-262-Düsenjagdverbände mit dieser Bordrakete ausgerüstet.

Die Me-262 trug unter jeder Fläche eine Gleitschiene mit 12 Raketen. Ohne das Flugzeug aerodynamisch zu benachteiligen, waren die Raketen-Gleitschienen direkt ohne Abstand unter den Tragflächen befestigt. Die R4M-Rakete hatte ein Kaliber von 5 cm, wurde elektrisch gezündet und war mit 500 gr hochexplosivem Sprengstoff gefüllt. Da der ganze Satz von 24 Raketen mit einem Feuerstoss abgeschossen wurde, entstand eine enorme Feuerkraft. Ein Treffer auf einen viermotorigen Bomber genügte, um ihn unmittelbar zum Absturz zu bringen. Bei dicht aufgeschlossenem Verbandsflug der Viermotorigen wurden auch öfter Doubletten erzielt.

Die Rakete hatte sich zum Schluss des Krieges glänzend bewährt, aber auch hier muss die tragische Feststellung getroffen werden: «Der Einsatz erfolgte leider zu spät!»

In diesem Zusammenhang muss noch auf eine bemerkenswerte Neukonstruktion (Bomberabwehrwaffe), die Natter BA 349 eingegangen werden, bei der als Feuerkraft ebenfalls die R4M-Rakete verwendet wurde. Die «Natter», bei den Alliierten auch «Viper» genannt, stellt ein Zwischending von Rakete und Jagdflugzeug dar. Sie wurde von dem begabten Flugzeugkonstrukteur Bachem in Waldsee/Württemberg in Gemeinschaftsarbeit mit der Firma Messerschmitt-Flugzeugwerke A.G. in den letzten Kriegsmonaten gebaut. Es handelte sich hierbei um eine bemannte Rakete, die hauptsächlich zum reinen Objektschutz gegen viermotorige Bomber eingesetzt werden sollte.

Die «Natter» hatte Flugzeugform und wog 2'200 kg. Sie wurde im Senkrechtstart von einer Stablafette mit Hilfe von 4 Pulverraketen abgeschossen. Der Pilot stand dabei lotrecht in seiner Kabine. Die Maschine hatte zwei Stabilisie-

rungsflächen und war, wie die Me-163, mit einem Raketen-Triebwerk H.W. K.-509, von Professor Walter konstruiert, ausgestattet. Nach dem Start mittels der vier Pulverraketen, flog die Maschine mit ihrem Raketentriebwerk senkrecht hoch, wurde radio-ferngelenkt, wobei der Pilot mit seinem Steuer Verbesserungen vornehmen konnte, um sie dann aus dem senkrechten Flug in die Waagrechte zu bringen zum Angriff auf die viermotorigen Bomber. In der Nase des Flugzeugs waren 34 R4M-Raketen angebracht, die vom Piloten im gezielten Angriff gleichzeitig abgefeuert wurden. Nach Abschuss der Raketen im Rumpflug verlagerte sich der Schwerpunkt der äusserst kleinen Maschine derart, dass sie nicht mehr flugfähig war. Mittels Sprengsatz wurde der Pilot mit seinem Fallschirm aus der Maschine geschleudert. Das Rumpfhinterteil mit dem Raketentriebwerk wurde ebenfalls an einem Fallschirm gerettet, während die Restzelle beim Absturz zerschellte.

Die Abschussrampen sollten in der Nähe des Schutzobjektes errichtet werden. Bei einem Wirkungsbereich von 80 km war es somit gut möglich, die Bomber noch vor Erreichen ihres Zieles abzuschliessen. Die Geschwindigkeit sollte bis auf 2'700 km/h gesteigert werden. Von den insgesamt zweiundzwanzig Versuchsstarts waren vier bemannt durchgeführt worden. Anfang 1945 waren die ersten 36 «Natter» BA 349 fertiggestellt. Im März 1945 sollte ein Einsatz dieser bemannten Raketen erfolgen. Infolge der Kriegsergebnisse des Jahres 1945 kam es dann nicht mehr dazu, da die Alliierten im März nach Württemberg einrückten und die Produktionsstätten verloren gingen. Die Natter hatte nach Ansicht internationaler Luftfahrt-Fachleute ihr Vorbild in der japanischen «BAKA», die im Pazifik durch die japanische Luftwaffe erfolgreich eingesetzt wurde. Ob diese «BAKA» jedoch die technische Ausrüstung der «Natter» besass, muss angezweifelt werden, zumal von der «BAKA» bekannt ist, dass sie als «Kamikadze-Flugzeug» zum Einsatz kam, und der Pilot sich mit der Maschine ins Ziel stürzte, ohne mit dem Fallschirm abspringen zu können.

Der rechtzeitige Einsatz der «Natter» zum Schutze der grossen Industriewerke hätte sicher deren Vernichtung zum überwiegenden Teil verhindert.

Technische Daten der Natter BA-349:

Geschwindigkeit: 900 km/h	Bewaffnung: 36 R4M-Raketen mit
Dienstgipfelhöhe: 9'000 m, später 18'000 m	je 500 gr Sprengsatz
Spannweite: 3,60 m	Wirkungsbereich: 80 km Umkreis
Länge: 6 m	

Bei Kriegsende war eine weitere Flugzeug-Bordrakete, die X-4, noch in der Erprobung. Diese Rakete war zur Verwendung an der FW-190, Me-262 und Dornier-335 vorgesehen. Sie wurde durch eine «Tochterrakete» angetrieben und war elektrisch ferngesteuert. Nach erfolgter elektrischer Zündung des Treibsatzes der Tochterrakete löste sich die X-4 vom Trägerflugzeug in die vom Piloten anvisierte Richtung, wurde dann von ihm mittels eines Hilfssteuerknüppels, nach dessen Bewegungen die X-4 ihre Flugbahn änderte, drahtlos nachgesteuert und eventuell korrigiert. Die X-4 war mit kleinen Tragflächen (Kreuzflügeln) und mit einem Leitwerk (Steuerruder) versehen.

Das Verfahren hatte wie bei der «Natter» den Vorteil, dass das Trägerflugzeug ausserhalb des Abwehrsektors der Bomber seine Rakete abschiessen konnte. Bei der X-4 erfolgte der Abschuss auf eine Entfernung von drei Kilometer. Die Höchstgeschwindigkeit der X-4 betrug 1'000 km/h, sie hatte ein Gewicht von 60 kg, die Flügel hatten eine Fläche von 0,25 m². Die Sprengladung war mit 20 kg ausserordentlich hoch und hätte genügt, einen ganzen Bomberpulk zu sprengen. Diese Flugzeugrakete kam nicht mehr zum Einsatz, da sich Schwierigkeiten bei der Antriebsrakete ergaben, die die Erprobung sehr lange verzögerten.

Es sei hier zum Schluss erwähnt, dass sich noch mehrere andere Flugzeugraketen in der Entwicklung befanden, wie z.B. die Hs-117-H, eine Variante der Rakete «Schmetterling» (Flakrakete), mit einem Gewicht von 40 kg. Die Hs-117-H war vorgesehen zum Abschuss von einer Me-262, Arado-234 (Düsenbomber mit vier Strahltriebwerken) und Dornier-335. Auch diese erfolgversprechende Rakete kam vor Kriegsende nicht mehr zum Einsatz, ebenso die in der Entwicklung und Erprobung befindlichen Flakraketen «Schmetterling»,

«Hs-115» der Henschel-Flugzeugwerke. Wernher von Braun arbeitete an der Konstruktion der Flakrakete «Wasserfall» und während die Konstrukteure der Rheinmetall-Borsig mit der Entwicklung der «Rheintochter» beschäftigt waren, wurden bei den Messerschmitt-Werken Versuche mit der Flakrakete «Enzian» gemacht.

Um eine absolute Geheimhaltung der Entwicklungs- und Erprobungsarbeiten zu gewährleisten, wurden an Stelle der sonst firmenüblichen Typenbezeichnungen die Decknamen wie «Feuerlilie», «Enzian», «Rheintochter», «Wasserfall» und «Schmetterling» gewählt. Diese völlig unverfänglichen Bezeichnungen liessen in keiner Weise Rückschlüsse auf die Herstellerfirmen zu.

Vielfach unbekannt ist bis heute die Tatsache, dass mit der Rakete FX-1400 («Fritz X» oder «FX-1» genannt, Hersteller: Henschel-Werke) am 14.9.1943 südlich Sardinien das italienische Schlachtschiff «Roma» versenkt wurde. Beim Badoglio-Putsch versuchte die Besatzung der «Roma», sich auf die Seite der Alliierten zu schlagen und das Schlachtschiff in deren Dienst zu stellen.

Die «Fritz X» war ein Bombenkörper, der, mit kleinen Tragflächen versehen, durch eine Rakete angetrieben wurde. Sie hatte die Wirkung einer 1'400 kg-Panzersprengbombe, war panzerbrechend und wurde elektrisch ferngesteuert. Sie wurde von einem Kampfflugzeug geflogen und im Falle der «Roma» aus etwa 5'000 m gelöst und mit Hilfe der Fernsteuerung vom Flugzeug aus in die Flugbahn auf das Ziel gebracht. Ein Leuchtsatz, der am hinteren Ende der Rakete angebracht war, ermöglichte es dem Kampfbeobachter, der vom Flugzeug aus die Fernsteuerung der Rakete bediente, deren Flug bis zum Auftreffen im vorgenommenen Ziel zu beobachten. Beim Auftreffen explodierte die Bombe. Hauptsächlich zur Bekämpfung von Schiffszielen war eine Neukonstruktion, die ferngelenkte Bombe «Hs-293» bestimmt. Die «Hs-293» konnte von den «Trägerflugzeugen» vom Typ Do-217 und He-177, ausserhalb des gegnerischen Flakabwehrbereiches abgeworfen werden. Unmittelbar nach dem Abwurf der Bombe setzte diese ihren Flugweg durch eigenen Raketenantrieb fort. Die «Hs-293», die nunmehr dem Abwurfflugzeug vorausflog, wurde von dem

Flugzeugbeobachter bis zum Auftreffen im Ziel nachgesteuert. Das Gesamtgewicht der «Hs-293» betrug 960 kg, sie hatte einen Sprengsatz von 350 kg. Schon im Frühjahr 1943 konnte die «Hs-293» an der Front eingesetzt werden. Obwohl die wenigen Einsätze sehr erfolgversprechend waren, wurde die überragende Bedeutung dieser Waffe von der Führung nicht erkannt. Die weitere Produktion der ferngelenkten Bombe wurde zugunsten des Jagdflugzeugbaues zurückgestellt und später sogar ganz eingestellt. Die noch in der Fertigung befindlichen «Hs-293» wurden verschrottet.

Diese «Ferngelenkten Körper» gehörten zu den bedeutendsten und epochemachenden Erfindungen der deutschen Technik im letzten Kriege. Ein Grossteil der Unterlagen, der Forschungsergebnisse und der fertigen oder halbfertigen Geräte (Raketen, V-Waffen und Flugzeugkonstruktionen) fiel bei Kriegsende den Amerikanern und Engländern in die Hände. Aber auch die Sowjetrussen erbeuteten wertvollstes Material, wie bereits erwähnt. Unverkennbar ist bei einigen erfolgreichen Weiterentwicklungen dieser Waffen auf amerikanischer und russischer Seite der deutsche Ursprung. So ist z.B. die bekannte amerikanische Abwehrrakete «Nike» auf Grund der 1945 bei uns erbeuteten Forschungs- und Entwicklungsunterlagen konstruiert worden.

ICH LASSE SIE FÜSILIEREN

Es ist der 30. November 1944, als ich am Morgen die Nachricht von Oberst Wittmer, dem Chef des Stabes beim I. Jagdkorps, erhalte, dass Göring im Laufe des Vormittags bei uns am Platz eintreffen werde. Gleichzeitig höre ich, dass mir vom Reichsmarschall im Beisein der gesamten Truppe das Eichenlaub zum Ritterkreuz überreicht werden soll. Die Verleihung des Eichenlaubs wird sonst immer von Hitler persönlich vorgenommen, aber in meinem Fall will Göring eine besonders feierliche Handlung zelebrieren, um dadurch gleichzeitig «Stimmung» bei den Verbänden zu machen. An diesem Morgen sind schwere amerikanische Bomberverbände im Anflug auf Berlin gemeldet. Die herrschende Wetterlage ist jedoch so schlecht, dass wir vorerst an einen Start nicht denken können. Um 12.20 Uhr trifft Göring in Begleitung von Generaloberst Loerzer ein. Sein Stab und Reichsleiter Bouhler kommen in einem zweiten Wagen. Nach der Meldung des Bodenpersonals und der Gruppen des Fliegerhorstes, gebe ich Göring einen kurzen Bericht über die Einsatzlage. Bei der Erwähnung der Schlechtwetterlage fällt er sofort mit der Frage ein, ob ich denn tatsächlich der Meinung wäre, dass das ganze Geschwader nicht starten könne. Ich erkläre ihm, dass bei dieser Wetterlage ein Start mit den jungen, schlecht ausgebildeten Flugzeugführern, die noch nicht genügend Flug Erfahrung aufzuweisen haben, nicht möglich sei. Göring befiehlt mir, in Begleitung seines Adjutanten, Oberst v. Brauchitsch, erneut die Wetterlage zu prüfen und bei der Division anzurufen.

Natürlich hat sich inzwischen am Wetter nichts geändert; ich höre jedoch bei meinem Gespräch mit der Division, dass man zwei meiner insgesamt vier Jagdgruppen, die weiter südlich im Raume Leipzig lagen, im Einzelstart zum Einsatz geschickt hat. Ich schäume vor Wut, denn es ist Wahnsinn, bei dieser Wetterlage die Maschinen einzeln hochzuschicken. Bis die Gruppen sich über den Wolken sammeln können, sind sie längst das Opfer der dort in vielfacher

Überzahl wartenden US-Jäger geworden. In denkbar schlechter Stimmung gehe ich zu Göring zurück und melde ihm die unveränderte Wetterlage. Er brüllt auf und tobt vor der versammelten Truppe, beschimpft mich und die Jagdflieger im allgemeinen als Feiglinge und hat kein Auge mehr für die Flugzeugführer, zum Teil Piloten, die erfolgreich gerammt hatten, die mit Kopf- und Gipsverbänden in der ersten Reihe stehen. Wir hatten während der letzten Zeit sehr viele Verwundete, die aber, da sie ambulant behandelt werden konnten, weiterhin Dienst am Boden im Geschwader leisteten. Leichtere Schussverletzungen hinderten die Piloten nicht, bei den Einsätzen mit zu fliegen. Diese Männer werden nun von Göring Feiglinge genannt. Ich kann als verantwortlicher Führer dieses Geschwaders nicht mehr länger den Mund halten und sage Göring rundheraus, dass wir wohl immer unseren Mann gestanden haben, was die Erfolge der letzten Wochen und Monate gezeigt hätten. *«Das interessiert mich heut nicht»*, schreit er, wild mit seinem Marschallstab fuchtelnd, *«Sie haben die meisten Fallschirmabsprünge in Ihrem Geschwader, ich habe den Eindruck, dass Ihr Brüder schon vorher abspringt, nur um nicht kämpfen zu müssen!»*

Dies geht entschieden zu weit, aber als ich den Mund öffne, um Einwände gegen diese ungeheuerliche Verleumdung meiner Piloten zu machen, schneidet Göring mir das Wort ab und fährt mich an: *«Ich bin nicht gekommen, um mit Ihnen zu diskutieren, mich interessiert nur, wann Sie endlich mit Ihrem Haufen zu starten gedenken»* *«Ich werde sofort starten, wenn das Wetter hinschaut und versuchen, die Feindverbände noch auf dem Rückweg zu erreichen»*, antworte ich. Göring hat sich gerade zu einem seiner Begleiter umgewandt, und er fährt, wie von der Tarantel gestochen, herum, als er meine letzten Worte hört. *«Das Wetter haut hin, aber ihr haut nicht hin»*, schreit er mit sich überschlagender Stimme.

Die peinliche Stille, die diesem Ausbruch folgt, wird jäh von dem anschwellenden Heulen der Luftschuttsirene unterbrochen. Göring dreht sich auf dem Absatz herum, geht, ohne jemanden auch nur eines Blickes zu würdigen, auf seinen Wagen zu, sein Gefolge hinter ihm her. Vor dem Wagen dreht er sich um und sagt: *«Ich fahre zum Korpsgefechtsstand und hoffe, dass Sie handeln»*

Um mich sind nur betretene Gesichter, manche verziehen sich zu einem vielsagenden Grinsen. Da sich in Jüterbog eine Konzentration von Truppen und Material befindet, ist durchaus mit einem Angriff auf den Platz zu rechnen. Deshalb schicke ich die Soldaten in die Luftschutzbunker. Ich selbst fahre hinüber zum Gefechtsstand, der sich etwas ausserhalb, in Maltershausen, befindet, um mich weiter über das Geschehen in der Luft zu informieren.

Die Bomber drehen im Raum Brandenburg, Berlin bleibt verschont. Es scheint, dass das vorgenommene Ziel die Flugzeugwerke in Brandenburg sind. Trotz der Blindwurfgeräte ist ein gezielter Bombenabwurf bei den heute herrschenden Wetterverhältnissen nicht möglich. Die Bomben werden ziellos, ohne sonderlich viel Schaden anzurichten, in die Gegend geworfen. Die Sirenen heulen Entwarnung, die Gefahr aus der Luft ist vorüber.

Während ich mich noch im Gefechtstand aufhalte und versuche, das vorhergegangene turbulente Geschehen zu verdauen, schrillt das Telefon, und eine aufgeregte Stimme gibt mir durch, dass sich der Reichsmarschall wieder auf dem Platz befindet und mich sprechen wolle. Es bedarf keiner besonderen prophetischen Gabe, um vorauszusehen, dass jetzt der zweite Akt des entwürdigenden Schauspiels beginnen würde. Mit gemischten Gefühlen fahre ich hinüber zum Platz, wo Göring, als er meiner ansichtig wird, mit dem Marschallstab wild rudernd, auf mich zukommt: *«Warum haben Sie meinen Befehl nicht ausgeführt?»* Und mit erhobener Stimme, dass es weithin über den Platz hallt, schreit er: *«Ich lasse Sie fusilieren! Ihr Feiglinge sollt endlich sehen, dass ich Ernst mache!»* Wie Peitschenschläge kommen seine Worte!

«Ich werde meiner Flak den Befehl geben, euch feige Krüppel vom Himmel zu schiessen, wenn ihr nicht angreift!»

Mit diesen Worten packt er mich an der Uniform und zerrt mich am Ärmel hin und her. Ich trete etwas zurück, damit er mich loslassen muss. Alle sind bestürzt über diesen Wutausbruch, aber kein Mensch kommt mir zu Hilfe. Mir ist schon alles gleichgültig und ich erkläre Göring, dass ich von ihm *keinen Befehl* erhalten habe, ich mich aber in dieser Situation auf einen Führerbefehl beziehe, auf Grund dessen es dem Verbandsführer, der an der Spitze seiner Truppe steht, überlassen bleibt, bei

4. Flieger-(Schul-)Division,
Der Kommandeur

Div.St.Qu., 1.12.44

Bezug : Fernmdl. Rücksprache Oberst i.G. von Brauchitsch -
Oberst Lützw.

Betr. : Nicht durchgeführter Einsatz der III./J.G.300
Jüterbog, am 30.11.1944.

S t e l l u n g n a h m e !

- 1.) Der Start der III./J.G.300 wurde vom Kommandeur J.G. 300, Oberstleutnant D a h l , und vom Kommandeur der III./J.G. 300, Hauptmann N e l t e r , wegen der schlechten horizontalen Sicht am Platz abgelehnt.
- 2.) In der fraglichen Zeit von 11.00 Uhr bis 13.00 Uhr herrschte nach Meldung der Wetterwarte Jüterbog, die durch den Horstkommandanten, Oberst M e t t i g , und den Leiter des Umrüststabes, Gen.d.Aufkl.Flg., Ritterkreuzträger Hauptmann F e l g e n h a u e r , bestätigt wird, folgendes Wetter am Platz :
Starker Dunst, Sicht zwischen 1,3 bis 1,8 km.,
Bedeckung zwischen 5/10 und 1/10, Wind 15 km/St.
aus 220 Grad.
- 3.) Von den für den Einsatz eingestellten 30 Flugzeugführern waren 15 im Besitz von Blindflugscheinen (Blindflugschein I und Blindflugwischenschein II nicht eingerechnet). Von den 15 hatten nach Meldung des Gruppenkommandeurs 4 keine Erfahrung auf Me 109.
- 4.) Die herrschenden Sichtverhältnisse liessen einen Verbandsstart (Schwarm bzw. Staffel) auch der 11 voll blindflugfähigen und auf Me 109 eingeflogenen Flugzeugführer nicht zu.

- 5.) Ein Einzelstart dieser 11 Flugzeugführer wäre ohne weiteres möglich gewesen.
- 6.) Ein Einzelstart der übrigen 19 Flugzeugführer hätte zu Todesstürzen geführt. Grund : keine Sicherheit im Fliegen ohne Horizontalsicht.
- 7.) Ein Sammeln über der Dunstschicht (Höhe unklar, da nicht erfliegen und durch Wetterwarte nicht feststellbar) hätte mit Sicherheit nur dann zum Erfolg geführt wenn senkrecht über Platz Sichtzeichen geschossen worden wären (Flaksprengpunkte, Lichtspucker, Radieschen-Rauchzeichen oder dergl.)
- 8.) Der Start der gesamten Gruppe hätte demnach zur Folge gehabt, dass kein geschlossener Verbandsangriff, sondern nur unter Zeitdruck stehende Einzelangriffe von Rotten, bestenfalls Schwärmen erfolgt wären.
- 9.) Diese Einzelangriffe hätten bei dem starken Jagdschutz des Gegners, den ich vom Fliegerhorst Altenburg/Thür. zusammen mit sämtlichen Kommodores und Kommandeuren der 4. Flieger-(Schul-)Division (Kommandeurbesprechung beobachten konnte, wenig Erfolg gehabt.
- 10.) Zur Sicherstellung des Starts und der Landung bei derartigen Wetterlagen schlage ich vor :
 - a) Ausbildung jedes Jagdflugzeugführers zum Blindflugschein III (30 Stunden Blindflugausb. auf Ar. 96
10 " " " " " " Ms 109 b
" " " " " " Fw 190)
Und zwar zwischen Jagdschule und Erg. Jagdgruppe.
Dazu Kürzung des A-Schulprogramms von 130 auf 110 Stunden (Fortfall der Instrumentenflugausbildung), Fortfall der Blindflugkurzausbildung auf den Jagdschulen zu Gunsten einer besseren Jagdausbildung. (7 1/2 Stunden) geschlossene Ausbildung zum

Blindflugschein III auf der Blindflugjagdschule
(3 erforderlich, 1 vorhanden) und gemischte Jagd-
und Schlechtwetterergänzungsausbildung auf den Ergän-
zungsjagdgruppen.

- b) Vertiefung der Ausbildung auf den Ergänzungsjägergruppen
(Amerikaner 75 Stunden, wir nur 25 Stunden !!!)
- c) Besonders gründliche Ausbildung aller Verbandsführer
in Jägerblindflug.
- d) Aufstellung von Feuertöpfen rund um den Platz, um
Lufterhitzung, Luftbewegung und damit Auflösung des
Dunstes bzw. Nebels zu erzielen (meines Wissens in
England mit Erfolg durchgeführt. Müsste versucht
werden.)
- e) Schaffung von optischen Hilfsmitteln für Start und
Versammlung über Platz, sowie Landung (Leuchthorizont,
Flaksprengpunkte, Lichtspucker, Radieschen, Rauch -
zeichen und dgl.)
- f) Rechtzeitige Durchführung von Wetterflügen am Platz
zur Feststellung der Sicht, Dunstobergrenze und dgl.

Wiegner

einer fraglichen Einsatzlage allein zu entscheiden, ob der Angriff stattfinden soll oder nicht.

Meine Worte scheinen wie ein rotes Tuch zu wirken, oder vielleicht ist es meine aggressive Haltung, die den Pfälzern eigen sein soll, denn er brüllt: *«Halten Sie den Mund, Sie Meuterer! Bevor die Sonne untergeht, werde ich an Ihnen ein Exempel statuierend*

Ich habe schon auf «stur» geschaltet. Seine Worte berühren mich nicht mehr. Ich sehe nur Reichsleiter Bouhler, der mit mokantem Lächeln die Szene beobachtet und einige der Begleitoffiziere, die es ängstlich vermeiden, meinem Blick zu begegnen.

Plötzlich schubst mich jemand in die Seite. Ich traue meinen Augen kaum, als ich General Galland neben mir sehe.

Wie ich später erfuhr, hatte General Galland, der sich gerade in Rechlin aufhielt, gehört, dass bei mir am Platz der Teufel los sei, und er war, ohne Rücksicht auf die Feindlage, sofort hierher geflogen um mir beizustehen.

Göring stutzt als er Galland sieht, und bevor dieser überhaupt ein Wort sagen kann, herrscht er ihn an: *«Was wollen Sie denn hier? Ich habe Sie nicht gerufen! Sorgen Sie lieber dafür, dass Ihre Haufen an der Westfront spurend*

Völlig unbeeindruckt von diesem Empfang erwidert Galland lediglich, dass er von Rechlin herübergekommen sei, um sich persönlich von den Startmöglichkeiten zu überzeugen. Nachdem er selbst durch dieses Wetter geflogen sei, könne er nur bestätigen, dass der geschlossene Einsatz des Jagdverbandes unmöglich zu verantworten wäre. Er halte es für völlig falsch, dass man zwei Gruppen im Einzelstart losgeschickt habe. Es könne dabei kein Erfolg erwartet werden. Während Galland mit ruhiger Stimme seinen Standpunkt vertritt, der sich in allen Punkten mit meinen Ansichten deckt, landet Leutnant Spent, ein junger, drahtiger Berliner, der mit einer der beiden Gruppen gestartet war.

Spent erstattet dem Reichsmarschall Meldung über den missglückten Einsatz der beiden Gruppen und er berichtet, dass es ihm nur mit Mühe gelungen sei, die Übermacht der feindlichen Jäger abzuschütteln und in Jüterbog zu landen.

Mit verkniffenem Gesicht hört Göring zu und sagt nichts zu diesem Augenzeugenbericht. Anscheinend hat ihn diese Nachricht doch etwas aus dem Konzept gebracht, denn er dreht sich um und bespricht sich mit den Herren seiner Begleitung.

Ich nehme die Gelegenheit wahr, General Galland die gesamte Situation von Anfang an zu erklären. Er hat volles Verständnis dafür, dass ich mich dagegen wehrte, die jungen, unerfahrenen Flugzeugführer sinnlos einzusetzen.

Während wir uns noch unterhalten, kommt Göring wieder auf uns zu und erklärt mir: *«Ich enthebe Sie Ihres Amtes als Geschwaderkommodore. Ein Kriegsgericht wird über Ihr weiteres Schicksal entscheidend. So schnell geht das also! Gestern noch Vorbild der Truppe, heute verfeimt! Mir fällt überhaupt nichts mehr ein und es erwartet wohl auch niemand, dass ich ein Wort der Entgegnung sage.»*

Galland geht auf Göring zu und bittet, ihn alleine sprechen zu dürfen. Nach einigem Zögern gibt Göring widerwillig nach und mit den Worten: *Na also, was wollen Sie?»* geht er mit Galland zur Seite.

Während dessen stehe ich weiterhin auf dem gleichen Platz allein, wie ein zur Schau gestellter Angeklagter! Die Staboffiziere, die anwesenden Generale, alle scheinen sehr betroffen und sind verlegen, aber keiner wagt es, auch nur ein Wort mit mir zu wechseln.

Es scheint, dass ich ein Abgeurteilter bin, der auf seine Hinrichtung wartet. Nur die Gesichter meiner Piloten zeigen deutlich die Empörung über die mir widerfahrene Behandlung. Görings Unterhaltung mit Galland scheint beendet. Er schickt sich an zu seinem Wagen zu gehen. Kurz vor mir bleibt er stehen, sieht mich grimmig an und meint, dass er sich nur mit Rücksicht auf meine bisherigen Leistungen die Sache noch einmal überlegen wolle.

«Sie sind ab sofort versetzt und übernehmen im Westen das Geschwader 26.» (Gallands altes Geschwader. Bei den Engländern «Yellow Noses» genannt, wegen des gelben Anstrichs an der Nase des Flugzeugs.)

Göring fasst in seine Manteltasche, zieht ein Etui heraus, fuchtelte damit in der Luft herum und sagt: *«Eigentlich bin ich heute gekommen, um Ihnen das Eichenlaub zu*

überreichen, aber jetzt – jetzt kann ich nicht mehr!» Mit diesen Worten steckt er das Etui mit einem wütenden Ruck wieder in die Tasche, dreht sich um und steigt in seinen Wagen. Mit den Worten *«Fahren Sie raus aus diesem Laden»*, gibt er dem Fahrer den Befehl loszufahren. Nach ihm setzt sich seine Begleitkolonne in Bewegung. Die von den anfahrenden Wagen aufgewirbelte Staubsäule fällt langsam in sich zusammen. Der Spuk ist vorüber. Galland versucht, mich etwas aufzumuntern, aber es will ihm nicht so recht gelingen. Selbst die schnodderigen Bemerkungen, mit denen wir die peinliche Situation zu überbrücken suchen, sind nur ein kläglicher Versuch, das Vorkommnis zu bagatelisieren. Langsam gehen Galland und ich hinüber zu seiner Maschine, mit der er nach Rechlin zurückfliegt. Überall stehen lebhaft diskutierende Gruppen auf dem Platz. Die Haltung meiner Leute ist für mich der beste Beweis, dass ich gar nicht anders hätte handeln dürfen, was immer auch die Folgen dieses Tages sein würden. Äusserungen, wie sie z.B. mein Kaczmarek, Feldwebel Loos, machte, der erklärte, falls der *«Dicke»* mir das Ritterkreuz heruntergerissen oder sich zu weiteren Tätlichkeiten hätte hinreissen lassen, er nicht mehr lebend vom Platz gekommen wäre, waren sicher zu impulsiv, sie zeigten die grosse Empörung der Piloten.

Als ich am nächsten Tag zur Meldung zu meinem Kommandieren General, Generalleutnant Schmid, komme, höre ich, was sich zwischen den beiden Besuchen Görings auf dem Platz Jüterbog hier im Korpsgefechtsstand ereignet hat.

Als General Huth, der an diesem Tag Generalleutnant Schmid vertrat, hörte, dass der Reichsmarschall auf dem Weg nach Treuenbrietzen zum Korpsgefechtsstand sei, ging er schnell auf sein Zimmer, um sich einen guten Uniformrock anzuziehen. Göring aber war schneller und so stand dann zum Empfang, in Vertretung des Generals, Oberst Wittmer bereit. *«Wo ist der General?»*, fragte Göring kurz angebunden. *«Er zieht sich einen anderen Rock an»*, antwortete Wittmer. Göring holte tief Luft und schrie, dass die Luftwaffen-Helferinnen, die mit der Auswertung beschäftigt waren, erschrocken die Köpfe einzogen: *«Er soll kommen im Sack und sich Asche aufs Haupt streuen!»*

Wie ein gefangener Löwe ging er dann im Gefechtsstand mit weit ausholenden Schritten auf und ab und tobte. Die Anwesenheit der ca. 100 Luftwaffen-Helferinnen und Soldaten im angrenzenden Auswertungsraum hielt ihn nicht davon ab, Beschimpfungen und Drohungen gegen die Jagdfliegerei auszustossen, die darin gipfelten, dass er ausser sich vor Wut schrie: *«Den Dahl lasse ich füsillieren!»* Es war ein gespenstischer Anblick, als er plötzlich mit schleppendem Schritt zur Seite ging, seinen Kopf an die Wand lehnte und, offensichtlich am Ende seiner Nervenkraft, stöhnte: *«Alle haben mich verraten, sogar meine Jäger!»*

Der Mann, den man nur im strahlenden Glanze seiner ordengeschmückten Uniformen kannte, war völlig zusammengebrochen. Von General Schmid, dem Kommandierenden General des I. Jagdkorps, hörte ich, dass wahrscheinlich beabsichtigt sei, mich wegen meines angeblich ungebührlichen und frechen Benehmens dem Reichsmarschall gegenüber, mit einem Verweis zu bestrafen. Da ich in meiner gesamten militärischen Laufbahn noch nie die geringste Strafe erhalten hatte und ich mich zudem in diesem Falle im Recht fühlte, war ich empört und erklärte General Schmid, dass ich mich wegen des Vorfalls bei Hitler beschweren würde.

Da General Schmid befürchtete, dass es evtl, zu folgenschweren Weiterungen der Auseinandersetzung kommen könne, gab er mir den Befehl, möglichst bald für einige Zeit in ein Lazarett zu gehen, um meine Bronchitis und diverse Verwundungen auszuheilen. Er hoffte, dass, wenn ich erst einmal aus dem «Dunskreis Berlin» wäre, die ganze Geschichte leichter wieder ins Lot kommen würde. Ich wusste, dass der General alles tun würde, um mich nicht aus der Reichsverteidigung abgeben zu müssen, da ich im Kampf gegen die Viermotorigen die grösste Erfahrung und der Gefechtsverband unter meiner Führung die meisten Erfolge hatte.

Während ich nach meiner Rückkehr zum Platz die Tagesmeldungen der beiden am 30. November gestarteten Gruppen durchsehe, habe ich die grimmige Genugtuung, dass ich mit meiner Startverweigerung recht hatte. Besonders bei der 2. Sturmgruppe ist das Ergebnis katastrophal. Von den 40 gestarteten Maschinen sind nur noch fünf einsatzfähig. Die Piloten waren, sobald sie aus der

Wolkendecke auftauchten, von der sie oben erwartenden zehnfachen Übermacht einzeln wie die Hasen gejagt worden. Sie hatten nicht die geringste Chance einen Abschuss zu erzielen. Zum Glück waren die meisten abends mit dem Fallschirm unter dem Arm wieder zum Geschwader zurückgekommen.

Das Rundsprechverfahren funktioniert nach Görings Besuch besonders gut, denn ich erhalte von allen Seiten sympathisierende Anrufe und selbst der Sprecher des Soldatensenders Calais, der mit eindeutiger Tendenz das Vorkommnis erwähnt, scheint mir, mit seiner im bayerischen Tonfall gegebenen Schilderung des Zwischenfalls, einen aufmunternden Klaps auf die Schulter geben zu wollen.

Besonders die Haltung meines ehemaligen Geschwaderkommodore, Oberst Lützow, der als Kommandeur der 4. Flieger-(Schul-)Division in Altenburg/Thür. liegt, erfüllt mich mit grosser Dankbarkeit. Oberst Lützow, unter dessen Führung ich meine ersten Fronteinsätze in Russland geflogen hatte, und dem ich meinen Werdegang als Jagdflieger verdanke, ist für mich das Vorbild des aufrechten und mutigen Soldaten. Auch jetzt stellt er diese absolute Aufrichtigkeit unter Beweis, indem er sich sofort, als er von dem Vorfall hört, mit dem Adjutanten des Reichsmarschalls, Oberst v. Brauchitsch, in Verbindung setzt, um festzustellen, inwieweit er mir zur Seite stehen könne.

In seiner zehn Punkte umfassenden Stellungnahme, die er sofort dem Reichsmarschall übermittelt, bezieht er sich im Wesentlichen auf die an diesem Tage herrschende Wetterlage und die zu schnelle und mangelhafte Ausbildung der jungen Flugzeugführer. Er fordert die Ausbildung eines jeden Flugzeugführers zum Blindflugschein III (anstelle des bisherigen Blindflugscheins I – Schlechtwetterausbildung) und stellt die Flugstundenzahl von 75 Stunden, die der amerikanische Pilot in einer Ergänzungs-Jagdgruppe zu fliegen hatte, bevor er zum Fronteinsatz kam, der unseren mit ganzen 25 Stunden gegenüber.

Die Kopie dieser Stellungnahme sandte mir Oberst Lützow zu, und je öfter ich die zehn Punkte durchlese, desto zuversichtlicher glaube ich, dass Göring nun seine Anschuldigungen nicht aufrechterhalten kann.

Trotzdem muss ich befehlsgemäss die Übergabe meines Geschwaders vorbereiten. Da aber noch immer kein Nachfolger bestimmt ist, führe ich nach wie

vor den Gefechtsverband. Am 3. Dezember kann ich den Abschuss einer Boeing Fortress melden. Beim Einsatz am 5. Dezember gelingt es mir, eine besonders hartnäckige Mustang abzuschiessen.

Als ich am 15. Dezember wackelnd vom Einsatz zurückkomme, ich habe eine Boeing Fortress aus dem Bomberverband geschossen, da werde ich durch einen Anruf des I. Jagdkorps wieder an den Vorfall vom 30. November erinnert, der während der letzten Tage bei mir fast in Vergessenheit geraten ist. Ich muss endgültig von der Bildfläche verschwinden, bis mein Fall geklärt ist. Als ich dem ältesten meiner vier Gruppenkommandeure, Major Peters, die stellvertretende Führung des Geschwaders übergebe und mich von meinen Leuten verabschiede, habe ich das sichere Gefühl, dass diese Trennung keine endgültige sein wird.

Ich bin von nun an dazu verurteilt, das Gesehen vom Lazarett aus zu verfolgen. Die Einsätze des Monats Dezember sind ausserordentlich verlustreich für die Sturmgruppen. Meine beiden Sturmgruppen und die seit September 1944 im Einsatz stehende Sturmgruppe des JG. 4, bei deren Einsatz am 11. September der «Vater der Sturmidee», Major v. Kornatzki, den Fliegertod fand, haben, besonders bei den Kämpfen am 24. Dezember, fast 30 Prozent Verluste. Am 24. Dezember sind nach amerikanischen Angaben 5102 alliierte Flugzeuge eingesetzt, um Flugplätze, Eisenbahnknotenpunkte und Nachschubzentren zu bombardieren und dadurch die bei der Ardennen-Offensive kämpfenden deutschen Truppen zu isolieren. Da Major Peters infolge seiner Beinverwundung das Geschwader nur am Boden führen kann, wird der Gefechtsverband in der Luft an diesem Tag von dem jungen Oberleutnant Bretschneider, einem ausgezeichneten Piloten, geführt. Er kehrt von diesem Feindflug nicht zurück.

Wie oft waren wir am Abend nach den Einsätzen zusammengesessen, er hatte seine Laute hervorgeholt und uns mit seiner klaren Stimme den «Pagen von Hochburgund» vorgesungen. Es sind nur noch wenige, die die Erinnerung an diese Stunden mit mir teilen können.

Beim gleichen Einsatz fällt auch Ofw. Löffgen im Luftkampf. Löffgen war einer der bewährtesten Uffz.-Flugzeugführer meines Geschwaders, der Seite an Seite mit mir viele Feindeinsätze geflogen hatte.

UNTERNEHMEN BODENPLATTE

Zur Unterstützung der Rundstedt-Offensive, die am 16. Dezember 1944 so vielversprechend begonnen hatte, deren weiterer Verlauf aber deutlich zeigte, dass ohne ausreichende Unterstützung in der Luft kein dauernder Erfolg erzielt werden kann, wird das Unternehmen «Bodenplatte» gestartet. In den frühen Morgenstunden des 1. Januar 1945 starten sämtliche Jäger zu einem grossangelegten und sorgsam vorbereiteten Angriff auf alliierte Flugstützpunkte in Frankreich, Belgien und Holland. Im Tiefflug werden die dort befindlichen Maschinen angegriffen. Man hofft, durch diesen massierten Überraschungsangriff aus der Luft die gegnerische Kampfkraft zu lähmen.

General Marshall, der Chef des amerikanischen Generalstabes, schreibt darüber: «Am 1. Januar 1945 setzten die Deutschen 500 bis 600 Flugzeuge ein, um die Flugplätze der RAF und AAF in Frankreich, Belgien und Holland anzugreifen. Die Nazis verloren fast 300 Flugzeuge, aber es gelang ihnen bei diesem sehr gut geplanten und ausgezeichnet geführten Einsatz 155 alliierte Flugzeuge zu vernichten. Diese Operation hatte keinen besonderen Einfluss auf die alliierte fliegerische Kampfkraft, aber sie zeigte wieder einmal, dass die deutsche Luftwaffe nicht unterschätzt werden darf.»

Nach unseren Unterlagen wurden allerdings 400 alliierte Flugzeuge vernichtet bei 300 eigenen Verlusten. Es zeigt sich jedoch bald, dass auf alliierter Seite die entstandenen Verluste schnell wieder ersetzt werden, während bei uns ein Verband nach dem anderen aufgerieben und der Nachschub an Flugzeugen immer schwieriger wird.

Die Sturmgruppe des JG. 4 zum Beispiel, hat nach diesem Einsatz am 1. Januar 1945 nur noch neun einsatzfähige FW 190, trotzdem fliegt dieses «verlorene Häuflein» noch einen Einsatz am 2. Januar 1945 bei Kaiserslautern und nimmt den Kampf mit einer mehr als zehnfachen Übermacht auf. Von diesen neuen Maschinen kehren ganze zwei Flugzeuge zurück. Unteroffizier Kurt Scherer,

der sich mit 19 Jahren freiwillig zur Sturmgruppe gemeldet hatte und in dieser Zeit von September 1943 bis Januar 1945 sieben Abschnitte verzeichnen konnte, ist einer der zwei von diesem Einsatz zurückgekehrten Piloten. Noch heute glaubt er an seinen Privat-Schutzengel, der ihn seine von mehr als 40 Treffern durchlöchernte Maschine auf dem Einsatzhafen Babenhausen landen liess.

WACHABLÖSUNG

Drei Wochen bin ich nun schon im Lazarett, als mich plötzlich abends Generalleutnant Schmid anruft und mir mitteilt, dass Göring von einer Bestrafung absehen will. Die offizielle Mitteilung werde ich in den nächsten Tagen erhalten. Für mich gibt es keinen Grund auch nur eine Stunde länger im Lazarett zu bleiben. Ich fahre in der gleichen Nacht nach Jüterbog, übernehme ohne Befehl wieder die Führung meines Geschwaders, melde mich beim I. Jagdkorps zurück; erhalte von Generalleutnant Schmid eine «Zigarre», weil ich ohne Befehl gehandelt habe, die ich aber innerlich grinsend entgegennehme, da ich die wahren Gedanken meines Generals kenne. Zwei Tage später verlege ich mit dem Verband nach Liegnitz zum Einsatz an der Oderfront.

Seit dem 12. Januar 1945 sind fünf russische Armeegruppen im Anmarsch auf Deutschland. Der Koloss aus dem Osten überrollt die deutschen Frontabschnitte und bricht von Polen aus im Norden gegen Ostpreussen und im Süden gegen Schlesien vor. Wir fliegen nun täglich Tiefangriffe auf russische Panzer, schießen Lkws der Nachschubkolonnen in Brand, tauchen mit bellenden MGs hinein in die Truppenansammlungen und – wenn sich uns auch der Magen umdreht vor dem Grauen, das aus schreck- und hass verzerrten Gesichtern zu uns heraufstarrt, wir müssen weiterfliegen, wir müssen wenigstens versuchen, diese russische Menschenwalze, die sich in monotoner Unendlichkeit immer weiter über das Land ausbreitet, aufzuhalten. Es ist eine mörderische Fliegerei. Russische Flugzeuge bekommen wir selten zu Gesicht, nur kleinere Gruppen von Schlachtfliegern, die den Vormarsch unterstützen. Ich kann während der beiden Januarwochen an der Oderfront und über Schlesien vier russische Maschinen im Luftkampf besiegen.

Am späten Nachmittag des 26. Januar erreicht mich in meinem Quartier bei Fürst Blücher auf Gut Walstatt die telefonische Nachricht, dass ich mich unverzüglich noch am gleichen Abend in Karinhall beim Reichsmarschall zu melden habe. Während ich noch versuche, Oberst v. Brauchitsch den Adjutan-

ten des Reichsmarschalls, zu erreichen, ruft General der Flieger Seidemann vom II. Fliegerkorps an, um mir den gleichen Befehl durchzugeben. Niemand hat eine Ahnung, weshalb ich mich in Karin hall melden soll. Womit konnte ich nun schon wieder aufgefallen sein? Vielleicht war Göring zu Ohren gekommen, dass ich ohne Befehl mein Geschwader übernommen hatte? Was immer es war, ich würde es schon früh genug erfahren und angesichts der hier täglich vor meinen Augen abrollenden Tragödie wird selbst der Zorn und die evtl. «Ungnade» des Reichsmarschalls zu einer erbärmlichen Nichtigkeit.

Ich gebe dem Piloten der Siebel 204, unserer Kuriermaschine, Anweisung und wir fliegen los in Richtung Rangsdorf bei Berlin, wo mich ein Wagen des Reichsmarschalls erwartet. Es ist ein scheussliches Wetter, die Schneeflocken weben einen dichten Schleier vor unsere Maschine, die Sicht wird schlecht und schlechter. 50 km vor Rangsdorf fällt auch noch das Funkgerät aus, wahrscheinlich Vereisung! Endlich lässt das Schneetreiben etwas nach. Nach unseren Geräten müssten wir über den südlichen Vororten von Berlin sein. Wir geben Not-Leuchtzeichen und finden mit viel Glück den Flugplatz Rangsdorf. Wir landen «blind» ohne Funk, setzen auf und rollen, rollen. 10 Meter vor dem Zaun an der jenseitigen Platzgrenze kommen wir endlich zum Stehen.

Ich habe gerade noch Zeit, mich schnell mit dem verdienten Kognak aufzuwärmen, bevor der Fahrer, der schon mit dem Wagen wartet, mich nach Karin hall bringt. In Karin hall angekommen, sehe ich bereits an der Miene Roberts, des Dieners, der mir den Mantel abnimmt und der als Faktotum bekannt ist, dass mich heute sicher nichts Unangenehmes erwartet. Als ich in das riesige Arbeitszimmer trete, finde ich mich einer Versammlung von Generalen und «roten Hosen» gegenüber. Der Chef des Generalstabes der Luftwaffe General Koller, General Schmid als Kommandierender General des I. Jagdkorps, der Kommandierende General der Fallschirmjäger Generaloberst Student, General Conrad als Kommandierender der Panzerdivision Hermann Göring, die Herren vom Stabe des Reichsmarschalls, sie alle stehen in Gruppen zusammen. Ich komme mir ziemlich komisch vor, als sich plötzlich aller Augen auf mich richten, während ich den grossen Raum durchschreite, um vor dem

Reichsmarschall meine Meldung zu machen. *«Na, mein Lieber, das hätten Sie sicher vor acht Wochen in Jüterbog nicht gedacht, dass Sie heute hier bei mir sein würden»*, sagt Göring und klopft mir väterlich auf die Schulter. *«Nein, Herr Reichsmarschall»*, ist meine wahrheitsgemässe Antwort, die von ihm mit einem satten Auflachen quittiert wird.

«Lassen Sie uns die Sache von damals begraben, ich habe Ihnen Unrecht getan, Sie waren im Recht»

Das Talent Görings, sich wirkungsvoll in Szene zu setzen, war allgemein bekannt, ich glaube aber, dass jeder der Anwesenden, genau wie ich, spürte, dass diese Worte aus Überzeugung gesagt waren. Bei mir jedenfalls hat Göring dadurch eine Scharte ausgewetzt. Als Brauchitsch mit einer Kasette in der Hand auf uns zukommt, weiss ich natürlich, dass jetzt das Eichenlaub für mich fällig ist. Bedächtig nimmt Göring ein Ritterkreuz mit Eichenlaub an einem langen schwarz-weiss-roten Band aus der Kasette und hängt es mir feierlich um mit den Worten: *«Im Namen und im besonderen Auftrag des Führers überreiche ich Ihnen das längst verdiente Eichenlaub. Tragen Sie diese hohe Auszeichnung in Ehren und kämpfen Sie weiterhin wie bisher!»*

Mit zwei Ritterkreuzen, meinem eigenen um den Hals und dem mir soeben mit Eichenlaub verliehenen, das mir an einem langen Band bis auf die Brust hängt, nehme ich die Glückwünsche der Generale entgegen. General Schmid, der den ganzen Jüterbog-Wirbel miterlebt hatte, zwinkert mir zu und sagt: *«Na, jetzt hat sich doch alles wieder eingerenkt!»*

«Ja, aber das ist noch nicht alles, mein lieber Dahl», tönt da wieder Görings Stimme, *«ich ernenne Sie hiermit gleichzeitig zum Inspekteur der Tagjäger»* Na, diese Überraschung war ihm jedenfalls geglückt! Nie hatte ich daran gedacht, dass man mich zum Inspekteur ernennen würde. *«Obwohl Sie einer meiner jüngsten Geschwaderkommodore sind, weiss ich, dass Sie dieser Aufgabe gewachsen sein werden. Nachdem Sie sogar Ihrem Oberbefehlshaber getrotzt haben, werden Sie es auch mit allen anderen aufnehmen!»* Mit diesen Worten nimmt er mich am Arm und wir gehen hinüber zum Essen.

Göring ist überhaupt an diesem Tag bester Laune und er erzählt von der Jagd und seinen eigenen Erlebnissen als Jagdflieger während des ersten Weltkrieges. Bei seinen Erzählungen kommt mir so recht zum Bewusstsein, wie verschieden doch unsere heutige Fliegerei von der damaligen ist. Sicher wurde den Jagdfliegern damals nichts geschenkt, aber diese ungeheure zahlenmässige Überlegenheit des Gegners gab es damals doch nicht. Diese Kompliziertheit des Fliegens, die dauernde nervliche Belastung nach dem Einsatz, das alles war dem Jagdflieger des ersten Weltkrieges unbekannt.

Göring war in seinem Element. Während er gutgelaunt in einem fort erzählte und in Erinnerungen schwelgte, rauchte ich genüsslich seine ausgezeichneten Zigarren und vergass nicht die «liebe Gewohnheit», die sich bei uns Frontfliegern eingebürgert hatte, beim Besuch bei den Stäben die Ärmelaufschläge mit der jeweiligen «Hausmarke» aufzufüllen. Daher rührt auch die Geschichte, die man sich innerhalb der Luftwaffe erzählte, wie ein Jagdflieger seinem General, der den Trick schon kannte und ihm bei der Verabschiedung mit der linken Hand immer «wohlwollend» auf den rechten aufgefüllten Ärmelaufschlag klopfte, übers ganze Gesicht grinsend sagte: «Ich Rauch' sie auch in der Pfeife, Herr General.»

Zum ersten Mal werde ich von Göring freundlich verabschiedet. Am nächsten Tag melde ich mich in Kladow bei Oberst Gollob, der seit einigen Tagen als Nachfolger Gallands die Dienststelle als General der Jagdflieger übernommen hatte. Ich glaube nicht, dass Gollob um diese Ernennung beneidet wurde, denn es war inzwischen selbst dem Ahnungslosesten aufgefallen, dass sich die Luftwaffe in einer Führungskrise befand. Die Gatower Tagung, im November 1944, zu der Göring die Frontkommandeure eingeladen hatte, um Missstände innerhalb der Luftwaffe zu diskutieren, liess dies besonders offenbar werden. Diese von Göring sicher in bester Absicht einberufene Tagung endete wie das Hornberger Schiessen. Wir Frontkommandeure, die wir keinen tieferen Einblick in die Interna der Führung hatten, konnten wohl die unsere Truppe betreffenden Belange vertreten und von unserer Warte aus gesehene Massnahmen zur Beseitigung von Missständen diskutieren, aber eine Patentlösung, wie sie

Bericht

Bemerkung zur Reichsmarschall
am 22. 1. 45 in Geln. (Hans von Peltz)
Eingalige Ausfertigung

12. 1. 45

Die Jagdwaffe erlebt zur Zeit, auf Grund der vorgenom-
men bzw. geplanten Personalveränderungen, eine schwere Krise.
Folgende Gründe führten zu dieser Krise:

- 1.) Der Abgang General Galland wird von der Truppe nicht ver-
standen, da er in der Waffe als der überragendste Kopf
und Führer anerkannt ist und - trotz seiner Härte nach
unten - das Herz der Jagdflieger besitzt.
- 2.) oftmaliger Vorwurf der Feigheit der Jagdflieger von Seiten
des Herrn Reichsmarschalls, obwohl gerade die Jagdwaffe
Verluste erlitten hat wie wohl kaum eine Waffe, auch nicht
eine in anderen Wehrmachts teilen.
- 3.) General Peltz kann, trotz Achtung seiner Person und sei-
ner Leistungen, niemals das Vertrauen der Jagdwaffe
haben, da er
 - a) das II. Korps in dieser schweren Zeit der Nation
infolge übertriebener Ausbildungsforderungen vom
Einsatz zurück hält, während gleichzeitig die schlecht
ausgebildeten Tagjäger rücksichtslos in den Kampf ge-
worfen werden müssen,
 - b) kein Jäger ist,
 - c) für die Durchführung ^{des Angriffs auf England am 22. 1. 45} ~~des Angriffs am 22. 1. 45~~, der die
Jagdwaffe

- 2 Kommodore
- 14 Kommandeure
- 67 Staffelpatrone
- 199 Fliegerführer

gesteuert hat, verantwortlich war,
auf diese Jagdwaffe...

offensichtlich von Göring erwartet wurde, konnte von diesem Gremium nicht gefunden werden. Die Unruhe, die die Nachricht von Gallands Beurlaubung Anfang Januar bei der Truppe auslöste, verstärkte noch das Misstrauen gegen die Führung. Abfällige Bemerkungen über den Reichsmarschall und offene Beschimpfungen waren keine Seltenheit. Um die militärische Disziplin zu retten, musste eine radikale Änderung herbeigeführt werden. «Der Dicke muss weg» war eine Forderung, die immer wiederkehrte. Es wurde geplant, dass eine Abordnung unter Führung von Oberst Lützow Hitler persönlich von der ernsten Situation unterrichten sollte. Dies kam jedoch nicht zustande. Auf Betreiben des Generalstabchefs Koller wurde die Abordnung unter Führung Lützows von Göring empfangen und unterrichtete ihn in schonungsloser Offenheit über die gegenwärtige Lage.

Göring berief sofort eine Versammlung aller erreichbaren Kommandeure der Jagdwaffe zu einer Besprechung ein, die dann am 22. Januar 1945 im Haus der Flieger in Berlin stattfand. Lützow hatte in einer Denkschrift die Diskussionspunkte zusammengefasst und er erklärte dem Reichsmarschall mit entwaffnender Offenheit, dass dieser nicht mehr das Vertrauen der Jagdflieger besitze. Die dramatische Begegnung gipfelte in dem Ausspruch Görings, dass er in diesem Augenblick dem Soldatenrat des 2. Krieges gegenüberstehe. Er beschimpfte die Abordnung als Meuterer und schrie Lützow, der aufrecht und unerschrocken vor ihm stand ins Gesicht: «Ich lasse Sie fusilieren!» Empört beendete Göring die Sitzung. Über Lützow wurde die «Reichsacht» verhängt, er musste innerhalb von 48 Stunden das Reichsgebiet verlassen haben, er wurde nach Italien versetzt. Galland, der sich bis zu diesem Zeitpunkt noch als «kaltgestellter» General in Berlin aufhielt, musste innerhalb von 12 Stunden die Stadt verlassen, da Göring ihn als Inspirator dieser «Meuterei» ansah. Erst nach diesem Vorfall wurden die Verbände offiziell von der Abberufung Gallands unterrichtet und der Nachfolger, Oberst Gollob, zum neuen General der Jagdflieger ernannt.

Dies waren die unerfreulichen Vorzeichen, unter denen Gollob seine neue Tätigkeit beginnen musste. Er war nicht zu beneiden. Ich konnte mir schon jetzt vorstellen, welche Schwierigkeiten auf kommen würden.

Galland, der mit jedem Soldaten, bis zum letzten Wart, sofort menschlichen Kontakt hat und Gollob, ein ausgezeichneter Soldat, dessen überragendes fliegerisches Können ich während der Russlandeinsätze, die ich mit ihm als Gruppenadjutant flog, bewundert hatte, der aber in sich verschlossen ist und kaum einmal ein Wort nach dem Einsatz mit dem gespannt wartenden Bodenpersonal wechselt, es sind zwei so grundverschiedene Persönlichkeiten, dass die Schwierigkeiten für den neuen General der Jagdflieger vor auszusehen waren. Nach einer kurzen Besprechung in Kladow bin ich froh, dass mir noch einige Tage verbleiben, die ich bei meinem Geschwader in meiner altgewohnten Umgebung verbringen kann. Ich fliege zurück nach Liegnitz und bereite in den nächsten Tagen zwischen den verschiedenen Einsätzen, die Übergabe und gleichzeitig die Rückverlegung des Geschwaders nach Jüterbog vor.

Dieser Brief geht nicht zum Adressierten, sondern zum Empfänger.

Befehl

Personenbeleg Nr. 0673		3 X	
Name: Walter B.M.D.W.D.G.D. Dienstgrad: KDOR		Dienstort: Jagdflieger Dienstverhältnis: Registrierter	
Wagennummer: 191 Rangnummer: III Nr.: 27 JAN 45 Art: ... Fort:
Personenbeleg + 350 LBDA 3998 26.1. 2350 =			
AN: GEN D. JAGDFLIEGER =			
GLTD: LPL REICH ROEM ZWEI A .- LW KDD WEST .- ROEM EINS JAGDKORPS.- GEN D JAGDFLIEGER.-			
MIT SOFORTIGER WIRKUNG WIRD ERNANNT: OBERSTLTN. D A H L. WALTER B M D W D G D KDOR J G 300 ZUM INSP D TAGJAEGER =			
OKL IP 1 ROEM EINS D NR 40 158/45 V. 26.1. 45 GEZ WAGENRECHT OBERSTLT +			
Xakt zu übermitteln.		Datum des Befehls	
Nr.		Befehlshaber des Befehls	

DIE HÖLLE

Gestern und heute sind wir wieder Tiefangriffe geflogen. Eine Artilleriestellung und drei Flakstellungen gingen in Flammen auf. 13 Lkws rollten, von unseren Feuerstößen getroffen, gleich brennenden Riesenfackeln an den Rand der Landstrasse. 45 Gespanne mit aufgesessener Infanterie waren von uns wirksam beschossen worden. Hochaufgebäumt und wild mit den Hufen um sich schlagend versuchten die Pferde den fliegenden Tod abzuwehren. In irr-sinniger Angst, ihre toten Gefährten mit sich schleifend, rasten sie querfeldein, um am Ende, selbst tödlich getroffen, oder vom eigenen Gespann erschlagen, irgendwo in einem Gewirr von Mensch und Tier, mit grotesk verzerrten Gliedern liegen zu bleiben.

Wenn wir dann wie heute Abend zusammensitzen, soll die überlaute Forscheit und Schnoddrigkeit die quälenden Bilder des Tages verdrängen. «Drum lasset uns noch einen verlöööten, vielleicht sind wir morgen schon flöööten» schmettert eine trotzige, junge Stimme aus der einen Ecke. Vereinzelt, etwas zögernd zuerst, aber mit zunehmender Lautstärke fester werdend, fallen die Stimmen der anderen ein. So plötzlich wie die künstliche Fröhlichkeit aufgeflackert war, so abrupt fällt sie wieder leer in sich zusammen. Jeder hängt seinen Gedanken nach, langsam erstirbt die Unterhaltung. Nur ein kurzes hartes Auflachen hallt noch einsam im Raum, als sich die Piloten einer nach dem anderen in ihre «Kojen» verdrücken, um wenigstens im Schlaf der grauenvollen Erinnerung des Tages zu entfliehen.

Ich kippe meinen Kognak hinunter und gehe hinüber in das Arbeitszimmer des Gutsherrn, des Fürsten Blücher, um ihn zum Verlassen des Gutes zu bewegen. Es ist ein hartes Stück Arbeit, den 80jährigen zur Flucht zu überreden. Er erzählt von seinen beiden Neffen, die als Captain in der englischen Luftwaffe dienen und von der «kleinen aber scheusslich eintönigen» Gesellschaft, die er sonst allabendlich um sich versammelt habe. Er erzählt Geschichten und Anek-

doten aus seinem langen ereignisreichen Leben, und als ich für ihn eine Flasche seines geliebten Rotspons öffne und der Korken sich mit leisem «plopp» aus dem Flaschenhals löst, lächelt er weise und sagt: «Weich' angenehmes Geräusch!» Es ist schwer, sich in der Gesellschaft dieses Mannes, der die vornehme Ruhe eines alten Geschlechtes und die weise Abgeklärtheit eines bewusst empfundenen Lebens ausstrahlt, das Chaos und das grauenvolle Geschehen auf den Strassen draussen vorzustellen.

Am nächsten Morgen, am 30. Januar 1945, verlässt Fürst Blücher mit kleinstem Gepäck und einigen Flaschen Rotspon als Wegzehrung in Begleitung seiner Hausdame, mit einem Fahrer das Gut Walstatt, um es nie wiederzusehen ... Kurze Zeit später starte ich dann mit dem Verband zur Verlegung zurück nach Jüterbog. Während ich am Nachmittag des 30. Januar das Geschwader meinem inzwischen ernannten Nachfolger Major Hackl, übergebe, sitzen zur gleichen Zeit Roosevelt und Churchill mit ihren Generalstabschefs in Malta zusammen, um noch vor der Yalta-Konferenz die Pläne für die endgültige Zerschlagung Deutschlands festzulegen.

Am 3. Februar wird Berlin von über 1'000 viermotorigen Bombern angegriffen. Mehr als 20'000 Menschen finden dabei den Tod. Die wenigen Tage, die mir noch bis zur endgültigen Übernahme meiner neuen Tätigkeit bleiben, fliege ich die Einsätze mit meinem alten Geschwader. Über Berlin gelingt es mir noch, eine Mustang und eine Lightning abzuschliessen. Unsere Einsätze, so hart sie auch von uns durchgeführt werden, gleichen wirkungslosen Mückenstichen.

Am 13. Februar, zwei Tage nach Beendigung der Yalta-Konferenz, die vom 3.-11. Februar stattfand, abends kurz nach 9.30 Uhr, beginnt die wohl schauzigste Tragödie einer deutschen Stadt und ihrer Bewohner. In mehreren Wellen überfliegen britische Bomberverbände das Stadtgebiet des militärisch bedeutungslosen, allenfalls als Verkehrsknotenpunkt wichtigen Dresden. 800 Bomberflugzeuge der RAF werfen in dieser Nacht 650'000 Brandbomben untermischt mit Sprengbomben ab. Am Vormittag des nächsten Tages öffnen 1350 amerikanische Flugzeuge ihre Bombenschächte über der an allen Ecken und Enden brennenden Stadt. In Anlagen, Parks und auf öffentlichen Plätzen la-

gern Flüchtlinge die vor dem russischen Ansturm geflohen waren und warten auf eine Möglichkeit des Weitertransportes. Sie werden bald dieser Sorge auf eine grauenvolle Weise enthoben, denn am nächsten Tag, dem 15. Februar, führen 1'100 amerikanische Maschinen den dritten Angriff durch und lösen ihre Bomben über den bis hoch in den Himmel reichenden Flammen aus. Die Stadt ist ein einziges Trümmerfeld, die historischen Gebäude liegen in Flammen, die Strassen und Plätze,, jeder Meter ist von Leichen übersät und über allem liegt schwer der süßliche Gestank von verbranntem Menschenfleisch. Nach vorsichtiger Schätzung wurden ca. 30'000 Menschen verwundet, die Zahl der Toten ist bis auf den heutigen Tag nicht annähernd genau anzugeben. Nach Schätzungen sind in Dresden an diesen Tagen 200'000 bis 250'000 Menschen umgekommen. Aufräumungskommandos bleibt es überlassen, die Leichen in den Strassen aufzustapeln und die Haufen menschlichen Elends, aus denen im Todeskampf verkrampfte Glieder 'gen Himmel ragen, in Brand zu stecken um die Seuchengefahr zu bannen. Am gleichen Tag wird Breslau von den Truppen des Marschalls Konjew eingeschlossen. Die Hauptstadt Schlesiens wird mit verbissener Hartnäckigkeit verteidigt. Die Festung wird in nächtlichen Flügen versorgt und erst am 7. Mai 1945 strecken die Verteidiger dieser auf's schwerste getroffenen Stadt die Waffen.

Am Morgen des 22. Februar 1945 starten mehr als 10'000 alliierte Flugzeuge von ihren Flugbasen in England, Frankreich, Holland, Belgien und Italien. Die Operation «Clarion» zur Lahmlegung des deutschen Verkehrsnetzes und zur Einschüchterung der deutschen Bevölkerung bis in die letzten kleinsten Winkel des noch unbesiegten Gebietes beginnt.

Wie ein Riesenfächer breiten sich die gegnerischen Flugzeuge über Deutschland aus und lösen sich in kleine und kleinste Gruppen mit und ohne Jagdschutz auf, um die 200 festgelegten Planziele, die über ganz Deutschland verteilt sind, aus niedrigster Höhe anzugreifen. Die Bomben werden, anstatt wie bisher aus 7'000-8'000 m Höhe, nur aus 1'500 m Höhe ins Ziel gebracht. Es waren sorgfältig ganz bestimmte Ziele vom Gegner ausgewählt worden, von

deren Bombardierung man sich die denkbar grösste Schädigung des deutschen Verkehrs versprach und deren Instandsetzung besonders lange dauern musste. Wie der Erfolg dieses Unternehmens von vornherein vom Gegner beurteilt wurde, zeigt wohl am deutlichsten der Ausspruch des Gen. Majors Orvil Andersen, dem Chef der Operation bei der 8. Air Force, als er am Morgen, nachdem die Flugzeuge gestartet waren, zu den Herrn seines Stabes sagte: «Wir *könnten* heute 300 Maschinen verlieren, aber wir werden es nicht, denn», so fügte er etwas überheblich im Hinblick auf die mancherorts zunehmenden Machtbefugnisse der Partei zu, «bis die einzelnen Gauleiter ihre sämtlichen Vorschriften durchgeblättert haben, sind unsere Jungs längst wieder auf dem Rückflug». Obwohl die Gauleiter nichts mit unseren Einsätzen zu tun hatten, kamen die Boys des Generalmajor Anderson auch so fast ungeschoren nach Hause, denn wir haben, als Folge des immer katastrophaler werdenden Benzinmangels, schon begonnen einzelne Staffeln aufzulösen. Die wenigen zusammengeschrumpften Verbände fliegen pausenlos und jeder Einsatz bringt Erfolge. Da die gegnerische Aktion aber ein so weites Gebiet umfasst und mit grosser zahlenmässiger Übermacht durchgeführt wird, ist unsere Abwehr wenig wirksam und fällt fast nicht mehr ins Gewicht.

Am 23. Februar wird der Einsatz in gleicher Stärke und nach den gleichen Richtlinien wiederholt. Nach diesen beiden Angriffstagen ist das Verkehrssystem zu 90 Prozent vernichtet.

Am selben Tag beginnt das Unternehmen «Grenade», die Operation der 9. amerikanischen Armee zur Umklammerung des Ruhrgebietes. Die Truppen stossen in nordöstlicher Richtung auf den Rhein zu, um zusammen mit der 1. Armee das Ruhrgebiet abzutrennen. Obwohl Deutschland jetzt fast nur noch ein Trümmerhaufen ist, scheint man im gegnerischen Lager noch nicht überzeugt zu sein, eine Kapitulation ohne die Unterstützung weiter andauernder Luftangriffe erzwingen zu können. Wie bei der Operation Clarion setzt der Gegner starke Bomber- und Jagdverbände ein, um die noch intakt gebliebenen Reste des Transportsystems innerhalb des Ruhrgebietes zu zerstören. Während der letzten Februartage beginnt die Aktion der Brückenbombardierungen. Es ist fast zuviel Ehre, die man unserem hoffnungslosen Zustand antut, als 1'800

schwere und mittelschwere Bomber vom Gegner aufgeboten werden, um in 40 Angriffen die als Planziele vorgenommenen 16 Eisenbahnbrücken zu zerstören. Von diesen Brücken, die auf einer Linie von Bremen nach Marburg und von da aus in südwestlicher Richtung nach Koblenz liegen, werden 14 zerstört. Tag für Tag und Nacht für Nacht bringen die englischen und amerikanischen Bomberverbände Vernichtung über das schon fast völlig zerstörte Gebiet. Am 12. März 1945 wirft die Royal Air Force bei einem Nachtangriff 4'899 Tonnen Bomben auf die Stadt Dortmund.

TROTZ ALLEM

Die gegnerischen Angriffe scheinen sich ins Masslose zu steigern, obwohl, oder gerade, weil die noch im Hintergrund stehende Gefahr der deutschen Düsenjäger immer wieder Nervosität und Unsicherheit im alliierten Lager verursacht. Das Flugzeug, das General Eisenhower nach seinen eigenen Worten bewog, das einzige Mal während des ganzen Krieges, den Stahlhelm aufzusetzen, die Me 262, dieser schnellste Jäger der Welt, ist nun endlich in der Reichsverteidigung zum Einsatz gekommen.

Während mein altes Geschwader unter Führung von Major Hackl weiterhin von Jüterbog aus in der Hauptsache an der Ostfront eingesetzt ist, übernimmt nun das seit Ende des Jahres 1944 bestehende erste Düsen-Jagdgeschwader, das JG 7, unter der Führung seines Kommodore Major Theo Weissenberger, mit seinen beiden Gruppen unter Major Erler und Major Rudorffer, von den Plätzen Brandenburg-Briest und Neumünster/Holstein aus, die Reichsverteidigung. Die Erfolge des JG 7 in der Viermot-Bekämpfung sind ausserordentlich. Der gegnerische Jagdschutz erweist sich bei der überragenden Schnelligkeit der Me 262 als unwirksam, er wird mühelos von den Turbopiloten durchbrochen. Die Bomberverbände werden gesprengt, und es werden nicht selten Abschussdoubletten erzielt. Bevor die Schützen hinter ihren MGs auch nur zum Schuss kommen, ist der Me-262-Pilot mit seiner Maschine schon längst ausser Reichweite.

Am 18. März 1945 greifen 1'200 Bomber mit einigen hundert Begleitschutzjägern die Reichshauptstadt Berlin an. Die Piloten des JG 7 nehmen den Kampf mit einer fast hundertfachen Überzahl des Gegners auf und schiessen 25 Bomber und 5 Jäger ab.

Da im Gegensatz zu den Düsenjägern, die noch immer mit Propellermaschinen ausgerüsteten Verbände sich kaum mehr gegen die Übermacht des gegnerischen Jagdschutzes behaupten können, soll die Umrüstung weiterer Gruppen auf Me 262 schnellstens erfolgen.



He-162 (Heinkel-«Volksjäger»)

Düsenjäger Messerschmitt-262





Vorerst sind zwei Gruppen des JG 300 für die Umrüstung vorgesehen. Aber es ist offensichtlich schon fünf Minuten nach zwölf. Die Ereignisse der nächsten Wochen überstürzen sich, die vorgesehene Umrüstung kommt nicht mehr zustande.

Der von General Galland nach seiner Ablösung als General der Jagdflieger aufgestellte «Jagdverband 44» (Turbo), kommt Ende März/ Anfang April 1945 von München-Riem aus zum ersten Mal zum Einsatz gegen die Viermot-Verbände. Die Piloten der an und für sich kleinen Einheit des JV 44, die fast ausschliesslich hochausgezeichnete Soldaten sind, erzielen während der wenigen Wochen ihres Einsatzes in der Viermot-Bekämpfung sehr gute Abschuss-erfolge. Oberst Lützwow, der aus Italien zurückgekommen war und als Flugzeugführer in diesem Jagdverband fliegt, kehrt in der zweiten Hälfte des Monats April von einem Feindeinsatz nicht mehr zurück.

Obwohl der Feind von seiner einzigen Möglichkeit, den Einsatz dieses einzigartigen Flugzeuges zu verhindern oder zumindest zu reduzieren, ausgiebig Gebrauch macht und durch laufende Bombenabwürfe die Produktion dieser wirksamen Waffe ausserordentlich erschwert und teilweise fast völlig unterbindet, vergrössern die Erfolge der im Einsatz befindlichen Maschinen die Ungewissheit im alliierten Lager. Alle Gebiete, in denen man Produktionsstätten der Me 262 auch nur vermutet, werden von der gegnerischen Luftwaffe laufend bombardiert. Da bekannt ist, dass die Me 262 eine besonders lange Startbahn benötigt, bleibt natürlich kein Platz, der eine solche Anlage aufweist, von den gegnerischen Jabo-Angriffen verschont. Es ist offensichtlich, dass der Einsatz dieser Maschine in genügender Zahl auch noch zu diesem Zeitpunkt ein nicht zu unterschätzender Faktor bedeuten würde, der die Luftüberlegenheit des Gegners mit einem Schlag zunichte machen könnte. Aber für diese Überlegungen ist es zu spät, die ersten Anzeichen der beginnenden Auflösung machen sich bei uns bereits bemerkbar.

Im Laufe des Monats März 1945 übergibt Major Hackl die Führung des Geschwaders JG 300 an Major Peters. Mitte März verlegen die Sturmgruppen über Bayreuth nach Schwandorf bei Weiden in der Oberpfalz. Nachdem die alliierten Truppen schon sehr weit ins Reich vorgestossen sind und ihre Jagd-

gruppen nach vorgeschobenen Flugplätzen in der Nähe des Rheines verlegt haben, ist man zu keiner Stunde des Tages mehr sicher vor Tieffliegern. Start und Landung sind die gefährlichsten Momente, denn immer hängen einige «Jäger vom Dienst» über dem Platz auf der Lauer, um, sobald die Maschinen unter der Tarnung hervorgezogen werden, wie die Habichte und aus allen Rohren schießend, herunterzustossen. Das Bodenpersonal steht in diesen Tagen im härtesten Einsatz. In Rekordzeit werden die Maschinen startklar gemacht und ebenso schnell nach der Landung in die schützende Deckung gezogen. Mehr als einmal beweisen die Männer des Bodenpersonals aussergewöhnlichen Mut und Initiative. Eine Begebenheit, die sich bei der II. Sturmgruppe zutrug, soll als Beispiel für viele erwähnt werden. Als die II. Gruppe bei der Überführung nach Weiden in Bayreuth landet, fehlen jegliche Tarnmöglichkeiten für die Maschinen. Während das Bodenpersonal, das mit einer Ju 88 vorher angekommen war, noch damit beschäftigt ist, Planen und Gestrüpp als Tarnung für die Maschinen herbeizuschaffen, stürzt sich auch schon ein Rudel Mustangs und Thunderbolts, wild schießend, auf den Platz. Obergefreiter Felix Schlüter, einer der Warte, springt in die nächste Maschine, lässt den Motor aufheulen und rollt damit aus der Reihe der abgestellten Flugzeuge. Die Soldaten, die in den Einmannlöchern Deckung genommen haben, sind völlig verblüfft und starren gebannt auf die Maschine, die unbeirrt weiter über den Platz rollt. Nach den ersten Schrecksekunden versuchen einige der Soldaten durch Gesten und Zurufe Schlüter zum Umkehren zu bewegen, sie glauben, er habe den Verstand verloren. Aber ihr Rufen geht in dem allgemeinen Lärm unter. Der Atem stockt ihnen als sie beobachten, wie Felix Schlüter mit der Maschine immer weiter rollt, plötzlich, als die ersten Geschosse mit ekelhaftem Pfeifen um ihn herum einschlagen, dass die Erde aufspritzt, da wechselt er seine Taktik und rollt in wildem Zick-Zack-Kurs weiter quer über den Platz. Wie durch ein Wunder wird die Maschine nicht getroffen. Die Aufmerksamkeit der ganzen Meute Mustangs und Thunderbolts konzentriert sich auf diese eine Maschine. Da sehen einige unserer Piloten ihre Chance, sie sprinten zu ihren Flugzeugen und im Alarmstart zieht eine Maschine nach der anderen

hoch, mitten hinein in das nunmehr aufgeschreckte Rudel. Drei Gegner trudeln brennend, immer schneller werdend, der Erde zu, um dann in der Nähe des Platzes am Boden zu zerbersten. Die anderen, inzwischen um den Heimweg bangend, fliegen «heckenspringend» in westlicher Richtung davon.

Felix Schlüter steigt mit weichen Knien, aber über das ganze Gesicht grinsend aus der Maschine, verlegen wehrt er jede Anerkennung ab. Einige Tage später wird ihm für sein unerschrockenes Verhalten das EK I verliehen.

Während der Tage vom 21. bis 24. März werden im Raum Wesel die kleinen Städte und Dörfer, in welche sich unsere gejagten Truppen zurückgezogen haben, pausenlos von schweren und mittelschweren Flugzeugen bombardiert. 2'090 Flugzeuge werfen während dieser Tage allein in diesem Raum 8'500 Tonnen Bomben ab. Die in der Nähe befindlichen Flugplätze werden ständig mit Bomben belegt. Die Startbahnen sind durch zahllose Bombenrichter unbrauchbar. Viele Maschinen werden am Boden vernichtet.

Dies ist die Ouvertüre zu dem Unternehmen «VARSITY», der Operation der Ersten Alliierten Luftlandarmee zur Überquerung des Rheines nördlich und nordwestlich von Wesel, die in der Nacht vom 23. auf den 24. März gestartet wird.

Nach intensiver Vorbereitung durch starkes Artilleriefeuer erfolgt der Angriff bei Tagesanbruch des 24. März und um 6.00 Uhr früh überqueren die englischen und amerikanischen Truppen im Schutze künstlichen Nebels den Rhein. Gleichzeitig setzen 1'572 Flugzeuge und 1'326 Lastensegler die feindlichen Luftlandverbände am gegenüberliegenden Ufer des Rheines ab. 889 Jäger übernehmen die Sicherung des Anfluges, während 2'153 Jagdflugzeuge das Absprungsgebiet sichern und es nach Osten abschirmen. Um die in Mittel- und Süddeutschland liegenden deutschen Jagdverbände vom Angriffsgebiet fernzuhalten, startet der Gegner ablenkende Luftoperationen. Die in Italien stationierte «Fünfzehnte Luftflotte» schickt 150 Bomber in Begleitung von fünf Jagdgruppen auf eine «Rundreise» quer durch Deutschland bis nach Berlin. Weitere Verbände, ebenfalls aus Italien kommend, greifen unsere Flugplätze im Süden an.

Das Bomberkommando der Royal Air Force, das sonst nur nachts fliegt, bombardiert unter mächtigem Jagdschutz am 24. März 1945 Eisenbahnknotenpunkte im Ruhrgebiet.

Die Operation vom 24. März besiegelt das Schicksal Deutschlands. Churchill hatte nicht Unrecht, als er an diesem Tage zu General Eisenhower sagte: *«Mein lieber General, die Deutschen sind geschlagen. Jetzt haben wir sie. Jetzt sind sie fertig»*

General Eisenhowers persönliche Botschaft an die alliierten Soldaten lautet u.a.: *«Ich verlange von jedem Soldaten, dass er dem ihm zugewiesenen Ziel zustrebe, fest entschlossen, dafür zu sorgen, dass die Kapitulation die einzige Rettung für den Feind bleibt: Gebt keinen Fussbreit Boden, den ihr einmal gewonnen habt, wieder preis und lasst keinen einzigen Deutschen durch eine einmal besetzte Linie entkommend»*

Das Luftwaffenkommando West, unter Führung von Generalleutnant Schmid, verlegt nach Limburg/Lahn und nach kurzer Zeit weiter nach Krün bei Mittenwald. Dem Luftwaffenkommando West unterstehen einsatzmässig alle Jagdverbände, die überhaupt noch einsatzfähig sind. Während meine Dienststelle «General der Jagdflieger» von Kladow bei Berlin über Fürth in Bayern nach Bad Wörishofen verlegt, bin ich bei den Verbänden, um, soweit es in meinen Kräften steht, die verstärkt auftretenden Schwierigkeiten in Bezug auf Nachschub und technische Ausrüstung zu beseitigen.

DER VOLKSJÄGER

Am 26. März 1945 fliege ich zusammen mit Oberst Gollob und Stabsingenieur Rauchensteiner vom Stab General der Jagdflieger nach Wien-Schwechat, wo uns bei den Heinkel-Werken die He 162, der sogenannte Volksjäger, vorgeführt werden soll. Als wir auf dem Flugplatz Staaken bei Berlin den Wagen verlassen, peitscht uns ein eisiger Regen entgegen. Wir starten mit der Siebel 104, einem Reise- und Kurierflugzeug um 9.00 Uhr und fliegen zunächst in Richtung Dresden. Zum ersten Male seit den grauvollen Februartagen sehen wir unter uns das riesige Trümmerfeld dieser vollkommen zerstörten Stadt, die einst ein kulturelles Kleinod, in der Welt als deutsches Florenz bekannt war. Geborstene Mauern erinnern an die prachtvollen Gebäude, deren Ruinen, aller Schönheit entblösst, als steingewordene Anklage in den Himmel ragen. Stumpf und tot starren die ausgebrannten, leeren Fensterhöhlen zu uns herauf. Der Regen hat sich inzwischen zum Schneetreiben verdichtet und es scheint fast, als wollten die uns umwirbelnden Schneeflocken die hintergründige Tragik des unter uns liegenden riesigen Friedhofes verharmlosen. Tausende von hoffnungsvollen Menschen wurden in dieser Stadt unter uns von einem gnadenlosen Tod überrascht, wieviele mögen jetzt noch unter den Trümmern begraben sein? Während wir uns abwenden und auf unserem Kurs weiter über das Erzgebirge, über Aussig im Sudetenland, in Richtung Prag weiterfliegen, hängt jeder seinen Gedanken nach. Das Wetter ist sehr schlecht geworden. Die Berge sind in den Wolken, wir fliegen zeitweise im Blindflug nach unseren Instrumenten. Gegen 10.30 Uhr klart das Wetter auf, ein Strahlenbündel durchbricht die Wolken und übergießt für Augenblicke die unter uns liegende unzerstörte Stadt Prag mit flimmerndem Licht. Wir fliegen über die Moldau mit ihren prachtvollen Brücken, am Hradschin vorbei weiter in Richtung Wien über die böhmisch-mährischen Berge. Um 11.30 Uhr taucht vor uns die Donau auf und kurz darauf bietet sich uns ein wundervoller Anblick: In strahlendes

Sonnenlicht getaucht liegt Wien vor uns. Der Stephansdom ragt wie ein Recke aus dem Häusermeer. Unwillkürlich kommt mir der Gedanke, wie 1683 bei der Türkenbelagerung die Stadt dem Ansturm aus dem Osten getrotzt hatte. Wird sie auch dieses Mal standhalten können? Kurz darauf landen wir in Schwechat, dem Flugplatz im Südosten der Stadt. Wir werden von einigen Herren der Geschäftsleitung der Heinkel-Werke in Empfang genommen und nach dem Begrüssungszeremoniell begibt sich Flugkapitän Franke, der Chefpilot der Heinkel-Werke in Schwechat, mit uns sofort zu einigen an der Startbahn aufgestellten He 162 Flugzeugen. Die Heinkel 162 ist ein Schulterdecker, der mit einem Strahltriebwerk BMW 003 ausgerüstet ist und eine Geschwindigkeit von 700/750 km/h erreicht. Die Bewaffnung besteht aus zwei 3 cm-Kanonen. Das Flugzeug, der eigentliche erste Abfangjäger der Welt (Interceptor), ist zur sogenannten Objektschutzjagd vorgesehen. Die ersten Flugzeuge der Serie stehen jetzt vor uns und Flugkapitän Franke weist uns in die technischen Dinge, sowie die Flugeigenschaften der Maschine ein. Nach dem «gekonnten» Vorführungsflug von Flugkapitän Franke, absolvieren Oberst Gollob und nach ihm Stabsingenieur Rauchensteiner ihren Start und sind sichtlich von der neuen Maschine beeindruckt. Mir juckt es schon die ganze Zeit in den Fingern, aber da ich die Maschine etwas genauer kennen lernen wollte, starte ich als Letzter. Nach einigen Rollen, Turns und jagdfliegermässigen Figuren, drücke ich mit hoher Fahrt den Flugplatz an, genau auf die am Platz stehende Gruppe zu. Ich gehe im Tiefstflug bis auf 20-30 Meter an den Boden, ziehe steil hoch und führe beim Hochziehen einige Rollen aus. Da kommt über das FT der knappe Befehl: «*Sofort Flug abbrechen! – Landen Sie sofort!*» Ich quittiere den Befehl, mache mich zur Landung bereit, gehe in eine normale Platzrunde über, fahre das Fahrwerk aus und setze zur Landung an. Alles verläuft planmässig. Auch beim Landungsvorgang ist das Flugzeug einfach zu handhaben.

Nachdem ich zurückgerollt bin und das Flugzeug abgestellt habe, kommt Franke mit betretenem Gesicht auf mich zu: «*Das ist ja nochmal gut gegangen*», sagt er, «*wissen Sie nicht, dass beim Platzandrücken und anschliessender Rolle unser Werkpilot Peter im Dezember 1944 tödlich abgestürzt ist?*»

Etwas verwirrt gehe ich neben Flugkapitän Franke her, der mir nun Einzelheiten von dem tödlichen Verlauf dieses tragischen Fluges berichtet. Am 6. Dezember des vergangenen Jahres hatte der ausgezeichnete Werkpilot Peter die erste Maschine dieses Jagdflugzeugtyps He 162 geflogen. Einige Tage darauf sollte er einem grösseren Kreis von Fachleuten, im Beisein der Presse und der Wochenschau die Maschine vorführen. Als er die vorher geschilderte Flugfigur ausführte, löste sich, beginnend an der Flächennase, die Tragfläche völlig auf, montierte ab und das Flugzeug schlug vor den Augen der Zuschauer am Boden auf. Werkpilot Peter war sofort tot.

Die Wochenschau hatte diesen ganzen Vorgang im Film festgehalten, und man war daher in der Lage, den Hergang des Unfalls genau zu rekonstruieren. Wir konnten uns später anhand des Films von dem Hergang überzeugen. Man hatte sofort den Fehler in der Fertigung abgestellt und die noch vorhandenen Flächennasen verändert. Jedoch sollten mit den so veränderten Maschinen keine derart «waghalsigen» Figuren geflogen werden. Bei der neu aufgelegten Serie wurde dann dieser Fehler völlig behoben.

Nach dieser Belehrung starte ich am Nachmittag noch einmal, um in Ruhe die Flugeigenschaften der Maschine kennenzulernen. Das Flugzeug war leicht zu fliegen und ausserordentlich unkompliziert in der Bedienung. Die He 162 war natürlich mit ihrer Geschwindigkeit von 700/750 km/h nicht annähernd so schnell wie die Me 262. Der von mir geflogene Typ hatte an beiden Flächenenden nach unten angebrachte Klappen, die sogenannten Eselsohren, die der Erhöhung der Stabilität dienten. Die Wendigkeit war sehr gut und die Maschine war weich zu fliegen d.h. sie reagierte schnell und gut auf alle Steuerbewegungen. Ein Nachteil, der mich als Jagdflieger ausserordentlich störte war, dass die Triebwerk-Anordnung hinter dem Führersitz am hinteren Rumpfstück oben, die für den Jäger lebensnotwendige Sicht nach hinten behinderte. Dies bedingte schlechte Sichtverhältnis nach hinten und hinten oben ist jedem Jagdflieger unangenehm und ist nicht dazu angetan, ihm die Maschine sympathisch zu machen.

Die beiden 3 cm Kanonen vom Typ MK 108 waren vorne seitlich links und rechts am Rumpf angebracht. Die Reichweite war sehr begrenzt, aber das Flug-

zeug sollte ja auch in erster Linie zum Objektschutz eingesetzt werden und örtlich so stationiert sein, dass weite An- und Abflüge zwischen dem Startplatz und dem zu schützenden Objekt nicht notwendig waren.

Die Leistung, die bei diesem Volksjäger-Projekt von den Konstrukteuren und Arbeitern der Heinkelwerke vollbracht wurde, ist einmalig und bisher unerreicht. Am 28. September 1944 wurde im Hauptquartier bei Rastenburg/Ostpreussen, in der sogenannten Volksjäger-Besprechung das Programm in allen Einzelheiten festgelegt. Innerhalb von zwei Monaten war die Konstruktion abgeschlossen und gleichzeitig die Serienvorbereitung getroffen. Am 6. Dezember 1944 flog das erste Flugzeug vom Typ He 162 und im Laufe des gleichen Monats wurde mit der Serienproduktion begonnen. Im März 1945 waren 50 Flugzeuge dieses Typs von Heinkel in Wien-Schwechat fertiggestellt. Bis Kriegsende wurden insgesamt ca. 200 Maschinen gebaut.

Von Seiten der Führung setzte man grosse Hoffnung in diese Maschine, die infolge einfacher Konstruktion in Teilfertigung überall im Land, selbst in kleinen Werkstätten, gebaut werden sollte. Tausende dieser Maschinen sollten nach dem Plan der Führung zum Einsatz gegen die feindlichen Bomberverbände kommen. Die Flugzeugführer, die sich vornehmlich aus den Reihen der Flieger-HJ rekrutierten, sollten nach einer kurzen Segelflugausbildung direkt auf dieses Flugzeugmuster umgeschult werden. Die Kriegsergebnisse überstürzten sich aber derart, dass es Gott sei Dank nicht mehr zu dem sinnlosen Einsatz dieser jungen Menschen kam, denn obwohl die He 162 ein unkompliziertes und einfach zu bedienendes Flugzeug war, erforderte der Einsatz selbst mit dieser Maschine einen gut ausgebildeten Piloten, ganz abgesehen von der jagdfliegerischen Ausbildung einschliesslich Luftschiessen etc.

Ich hielt mit dieser meiner Meinung auch nicht zurück, als wir am Abend mit Prof. Heinkel als Gäste in seinem Hause zusammensassen und über das Volksjägerprojekt sprachen. Von der technischen Seite aus hatte ich keine Bedenken, aber ich musste es in meiner Eigenschaft als Inspekteur der Tagjäger ablehnen, dass ausbildungs- wie einsatzmässig derart laienhaften Vorstellungen

Raum gegeben wurde. Gerade zum damaligen Zeitpunkt erforderte der Einsatz gegen die Masse der US-Begleitjäger und Viermot-Bomber einen Piloten, der mehr aufzuweisen hatte als nur die fliegerische Beherrschung des eigenen Flugzeuges. Es war geradezu vermessen zu glauben, dass man mit diesen flüchtig ausgebildeten Piloten und tausend Maschinen, zusätzlich einige schlagkräftige Jagdgeschwader aus dem Boden stampfen und den routinierten Verbänden des Feindes entgegenstellen könne. Mit den ersten fertiggestellten Flugzeugen sollte zunächst die III. Gruppe des JG 300 ausgerüstet werden, aber die Entwicklung der Lage verhinderte auch dies. Lediglich in Wien-Schwechat wurde unter Ritterkreuzträger Leutnant Hachtel, einem alten Stukaflieger, die erste und einzige Staffel mit Heinkel 162 aufgestellt. Leutnant Hachtel meldete sich Anfang April 1945 bei mir, um von Memmingen aus noch Einsätze mit seiner He-162-Staffel zu fliegen. Die Amerikaner standen schon einige Kilometer vor der Stadt Memmingen. Um zu verhindern, dass diese Neukonstruktion in die Hände des Feindes fiel, musste Hachtel sämtliche Maschinen sprengen. Wie ich später erfuhr, sind von den Alliierten einige Flugzeuge dieses Typs erbeutet worden, es ist mir aber nicht bekannt, dass dieses Muster von dem Gegner nach dem Kriege weiterentwickelt wurde.

INDIANER AM EIGENEN GARTENZAUN

Am nächsten Morgen, am 27. März, fliegen wir mit der Siebel 104 von Wien-Schwechat nach Lechfeld bei Augsburg, um dort das Umschulungs-Kommando unter der Führung von Major Heinz Bär zu inspizieren. Während des Fluges suchen wir alle drei gewohnheitsmässig den Himmel nach feindlichen Jägern ab, denn mit unserer unbewaffneten Reisemaschine wären wir eine leichte Beute für die Mustangs und Thunderbolts, durch deren bevorzugtes Jagdrevier wir jetzt dahinschippeln. Es geht alles gut bis wir in Höhe des Starnberger Sees sind. Da entdecken wir zwei Mustangs, die sich verspielt am Himmel tummeln. Wir «verdrücken» uns ganz schnell im Tiefstflug, wir haben keine andere Wahl. Aber die beiden haben uns schon ausgemacht, sie setzen zur Verfolgung an und die ungleiche, wilde Jagd beginnt. Eine verteilte Situation, zwei Jagdflieger mit zusammen mehr als 260 Abschüssen, in einer «lahmen Ente», die höchstens 300 «Sachen» (km/h) auf die Beine bringt! Wir werden gejagt und können nichts tun als versuchen zu entkommen! Gollob, der die Siebel fliegt, knirscht mit den Zähnen, sein Gesicht wird noch um einen Schein blasser, Schweißperlen stehen ihm auf der Stirn, aber er vollbringt eine Meisterleistung. Ruhig und konzentriert fliegt er die tollste Parterre-Akrobatik. Wir springen über Hecken, schleichen eng an den Waldrändern entlang. Er zieht die Maschine hoch, dann drückt er die Nase wieder nach unten, jeden Baum, jede Bodenwelle als Schutz ausnutzend. Er holt das Letzte aus der Maschine. Mir ist ziemlich mulmig bei der Sache, dieses tatenlos dabeisitzen müssen geht mir auf die Nerven, Rauchensteiner schwitzt und gibt klugerweise keinen Laut von sich. Wir sind alle schon darauf vorbereitet, eine schnelle Bauchlandung zu «zelebrieren», als wir feststellen, dass wir die Verfolger abgeschüttelt haben. Die beiden Mustangs haben uns aus den Augen verloren. Tief aufatmend sehen wir einander an und rufen zur Sicherheit per Funk einige

Me 262, die sich im Übungsraum befinden, als Jagdschutz herbei. Schliesslich landen wir, leicht mit den Nerven herunter, glatt in Lechfeld.

Der Flugbetrieb auf dem Fliegerhorst Lechfeld läuft auf vollen Touren. Major Bär, mit seinen 206 Abschüssen Träger des Ritterkreuzes mit Eichenlaub und Schwertern, ist ein «alter Hase» und hat diesen Schnell-Lehrgang für die Umschulung der Piloten auf Me 262 mustergültig aufgezogen. Nadi unserer Besprechung über technische und personelle Fragen gehe ich mit ihm zurück zum Flugfeld, um zum ersten Male die Me 262 zu fliegen. In Brandenburg-Briest hatte ich die Maschine schon eingehend besichtigt und mich über die technische Ausrüstung und die Flugeigenschaften genauestens orientiert, so dass ich schon nach kurzer Einweisung meine erste Platzrunde drehen kann.

Während der Schulungsrunden erhält jeder Schüler laufend durch Funksprudi von seinem Lehrer Anweisungen über einzuhaltende Höhe, Geschwindigkeit, Ausfahren des Fahrwerks, Bedienen der Landeklappen etc. Er wird also bei den ersten «Gehversuchen» dauernd geleitet und kontrolliert und seine Fehler werden sofort korrigiert. Auch ich werde von Heinz Bär an die «Leine genommen» und fliege genau nach seinen Anweisungen meine ersten Platzrunden. Bald klappt es grossartig und ich lande nach der sechsten Platzrunde, damit die Maschine nachgetankt werden kann. Anschliessend starte ich zu einem längeren Flug in den Übungsraum, der sich zwischen Augsburg und Füssen erstreckt. Zu diesem eigentlichen «Erfliegen» geht man auf Höhe und erprobt dort alle Flugzustände. Ich befinde mich gerade in ca. 6'000 m über Füssen, die Maschine liegt ruhig in der Luft, kein Motor vibriert, der Funksprechverkehr wird nicht durch Nebengeräusche der Zündkerzen gestört, wie dies beim Kolbenmotor der Fall ist. Ich höre nur das gleichmässige, machtvolle Rauschen der Turbinen. Da kommt über das FT der Ruf: *«An alle kleinen Brüder, sofort zum eigenen Gartenzaun kommen – Express – Express! Indianer greifen eigenen Gartenzaun an!»* Blitzschnell habe ich die Lage erfasst, nichts wie weg vom Alpenrand, ich drücke Kurs Augsburg die Maschine nach unten, um so schnell als möglich an den Platz Lechfeld zu kommen.

Ich höre jetzt schon den Funkverkehr der anderen Maschinen, die sich gleich mir in der Luft befinden. Wieder kommt eine Durchsage von der Bodenstelle, 30-50 feindliche Jäger vom Typ Thunderbolt kurbeln wild über dem Flugplatz Lechfeld, sie greifen den Platz und die dort befindliche Flak an.

Nichts wie hinein, denke ich, lade meine Waffen durch und drücke kurz auf die Knöpfe, um zu sehen, ob die vier MK 108 funktionieren. Sie schiessen «wie eine Eins»! Dieses Mal werde ich bestimmt nicht der Gejagte sein! Von Süden her im Anflug auf den Platz erkenne ich Flakfeuer der leichten und mittleren Flak. Ohne Rücksicht fliege ich hinein und sehe gerade, wie eine Thunderbolt eine hereinlandende Me 262, die wahrscheinlich wegen Treibstoffmangel vorzeitig landen muss, beschiesst. Die Me 262 brennt plötzlich lichterloh und stürzt auf den Platz. Noch in der Kurve gehe ich an die Thunderbolt heran, halte vor, drücke auf die Knöpfe und lasse den Gegner durch mein Feuer fliegen. Ich ziehe hoch und da geht auch schon die Thunderbolt flach nach rechts weg und schlägt einen Augenblick später hinter der Flakstellung brennend auf. Wieder kracht es im Kopfhörer, ich höre, dass die «Indianer» vom Platz abdrehen und in südöstlicher Richtung nach Italien abfliegen, von wo sie gekommen waren. Im Tiefstflug gehe ich nach, beobachte den Raum über mir, um die Gegner zu entdecken. Plötzlich sehe ich direkt vor mir eine Thunderbolt, die im Tiefstflug den Ammersee anfliegt, der genau vor uns liegt. Ein kurzer Feuerstoss, die Thunderbolt platzt auseinander. «*Abschuss, Abschuss!*» schreie ich ausser mir vor Freude. «*Gratuliere!*» kommt's von irgendwoher aus dem FT. Ich fliege zurück nach Lechfeld, lande und werde von Gollob und Rauchensteiner, die mich beide am Platz erwarten, beglückwünscht. Gleich beim ersten Flug zwei Thunderbolts abzuschliessen, konnte mir auch nur an meinem Geburtstag, der heute war, passieren. Während wir noch zusammenstehen, fegt eine Me 262 wackelnd über den Platz, es ist Heinz Bär, der ungeachtet der über dem Platz hängenden Thunderbolts während dieses Angriffes gestartet war und jetzt drei Abschüsse nach Hause brachte.

Es stellt sich heraus, dass der Angriff der Thunderbolts völlig überraschend erfolgt war. Sie waren von ihrer Basis von Italien her über die Alpen gekommen und im Tiefstflug vom Alpenrand bis Lechfeld geflogen. Die ausgebrannten Reste von 21 gegnerischen Flugzeugen, die teils rund um Lechfeld lagen, teils den Abflugweg des Angreifers markierten, zeigten deutlich, dass die deutsche Jagdwaffe selbst Ende März 1945 keineswegs kapitulierte.

Während die beiden Thunderbolts vom 27. März mein 102. und 103. Abschuss waren, sind es am 4. April schon 110 Abschüsse, die ich meist in Mitteldeutschland und über Berlin erziele.

Am 1. April 1945, genau eine Woche nachdem englische und amerikanische Truppen, unterstützt von starken Luftlandeeinheiten, bei Wesel den Rhein überschritten hatten, schliesst sich der Ring um das Ruhrgebiet. Unsere Truppen unter Feldmarschall Model, die in verzweifelten Kämpfen versuchten, den Einschliessungsring zu sprengen, müssen sich am 18. April der erdrückenden Übermacht des Feindes ergeben. 325'000 Mann, darunter 30 Generale, marschieren in die Gefangenschaft. General Model erschießt sich in seinem Gefechtsstand, der in einem Waldstück in der Nähe von Ratingen bei Düsseldorf liegt.

Die Fronten rücken nun von drei Seiten täglich immer mehr zusammen. Es ist ein heillooses Durcheinander.

SONDERKOMMANDO ELBE

Vorbei an den Trümmern einer von gegnerischen Jabos zusammengeschoffenen Baracke marschieren drei Luftwaffensoldaten mit der Reichskriegsflagge über das Rollfeld zur Startbahn, den Stahlhelm tief im Gesicht, den Blick starr geradeaus gerichtet. Die Luft ist ohne Bewegung, nur der Marschrhythmus des Fahnenträgers überträgt sich auf das schlaff herabhängende Tuch der Reichskriegsflagge.

Am Start angekommen, stellt sich die kleine Gruppe neben dem Startposten, einem Unteroffizier auf, der jetzt mit einem Blick auf die Uhr eine grüne Leuchtkugel aus seiner Startpistole abschießt.

Es ist der 7. April 1945, ein kalter, klarer Morgen. Hoch steigt die grüne Leuchtkugel in den wolkenlosen Himmel und stürzt nach kurzem Verhalten torkelnd wieder der Erde zu, um sich plötzlich im Raume zu verlieren. Sie gibt das Zeichen zum Start für einen Einsatz der Verzweiflung, für den ersten und einzigen Rammeinsatz des «Sonderkommandos Elbe».

Anlässlich eines Telefongesprächs hatte ich während der letzten Februartage durch Oberst Herrmann von dem Plan eines fliegerischen Sondereinsatzes erfahren, dem weder Oberst Gollob, als General der Jagdflieger, noch ich als Inspekteur zustimmten. Unsere Piloten kämpften immer unter Einsatz ihres Lebens, aber sie hatten doch immer noch eine Chance des Überlebens, und so sollte es auch weiterhin bleiben. Einen Totaleinsatz lehnten wir beide entschieden ab.

Aber wie sich später herausstellte, war unser Einspruch ohne Erfolg geblieben. Es war ja schon die Zeit der «Gesundbeter» angebrochen. Jeder der glaubte, eine Idee zu einer Wunderwaffe zu haben, wurde angehört, jeder der eine Patentlösung für die Vernichtung des Feindes präsentierte, erhielt Sondervollmachten. Sonderbeauftragte und Kommissare tauchten bei den Verbänden auf, die unumschränkte Vollmachten hatten und sie zumeist auch gebrauchten.

So ging auch die Aufstellung des «Schulungslehrgangs Elbe», der später in «Sonderkommando Elbe» umbenannt wurde, vor sich. Der Aufruf an die Piloten, sich freiwillig für einen entscheidenden, gefährlichen Einsatz zur Verfügung zu stellen, verhallte nicht ungehört. Sie kamen: alte, erfahrene Flugzeugführer, für die das Leben sinnlos geworden war, nachdem die Bomben ihre Lieben unter den Trümmern begraben hatten, junge Männer, überzeugt von ihrer Sendung das Vaterland zu retten, die mit tiefer Gläubigkeit an den Wert ihres Opfers glaubten, und es kamen auch die Fanatiker.

Sie unterschrieben bei ihrer Meldung eine Schweigeverpflichtung und der zehntägige Rammlehrgang konnte ungestört in Stendal abgehalten werden.

Einer der wenigen Überlebenden des «Sonderkommandos Elbe», der damalige Oberfähnrich der Luftwaffe Otto Stumpf, der bis zum letzten Tag des Krieges dieser Einheit angehörte, schilderte aus eigenem Erleben die Einsätze dieser Sondereinheit. Seine authentischen Angaben bilden die Grundlage zu dem nachfolgenden Bericht.

Der Ofhr. Otto Stumpf kam von der Luftkriegsschule Dresden-Klotzsche über das Schulgeschwader JG 101 zum Ergänzungs-Jagdgeschwader (EJG) 1 nach Mühldorf am Inn.

Der Ofhr. Stumpf war von jung an ein begeisterter Segelflieger, er hatte ungefähr 200 Starts auf der Me 109, er war gerade 20 Jahre alt geworden und brannete darauf, sein fliegerisches Können unter Beweis zu stellen.

An einem Tag im März 1945 hielt ein höherer Offizier vor den Flugzeugführern des EJG 1 einen Vortrag über die politische und militärische Lage, der in einem Aufruf zur Teilnahme an einem einmaligen, kriegsentscheidenden Sondereinsatz gipfelte.

Aus der Gruppe des Oberfähnrich Stumpf meldeten sich u.a. der

Ofhr. Pollmeyer aus Hamm/Westf.

Ofhr. Pöschel aus Schlesien

Ofhr. Günther aus Güstrow

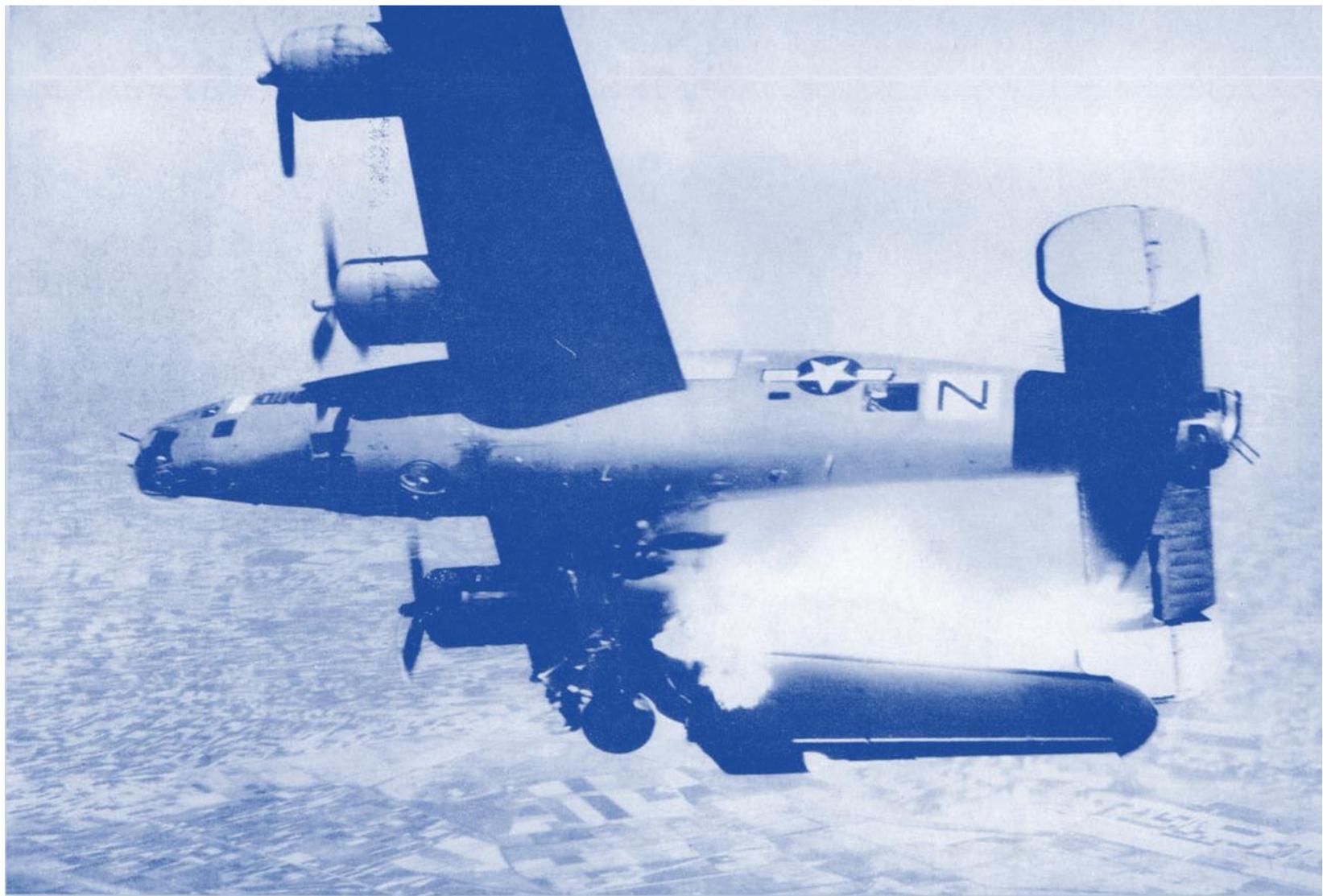
Uffz. Hopp aus Schwegenheim/Pfalz

zu einem Einsatz, der ihnen nicht näher definiert wurde. Sie waren jung, sie waren flugbegeistert und sie liebten ihr Vaterland. Sie liebten das Land, das

durch die gegenerischen Bomben immer mehr in einen Trümmerhaufen verwandelt wurde. Sie sahen das Elend, das der Bomterror über die deutsche Zivilbevölkerung gebracht hatte und noch bringen würde, sie sahen die ausgelöschten Städte und die zerstörten Dörfer und sie glaubten mit der ganzen Kraft ihrer Jugend daran, dass sie mit der Teilnahme an einem Einsatz, auch wenn er ihr Leben fordern würde, ihrem Vaterland helfen könnten. War nicht die Geschichte unseres Volkes reich an Männern, die das Höchste wagten, an Helden die ihr eigenes Leben gering erachteten, wenn es galt, dem Vaterland zu helfen? Und jetzt – so glaubten die jungen Soldaten – jetzt war ihre Stunde gekommen, die Stunde der Bewährung, in der sie trotz der Hoffnungslosigkeit der Lage, oder gerade deshalb, ihrem Vaterland und ihrem Volk helfen konnten.

Parolen gingen um, nach denen es sich um einen Einsatz mit einem sprengstoffgefüllten Flugzeug handeln sollte, das nach Absprung des Piloten in einem feindlichen Bomberpulk zur Explosion gebracht würde. Die Entscheidung der jungen Piloten, sich für den Sonder-einsatz zur Verfügung zu stellen, wurde von diesen Parolen nicht beeinflusst. Otto Stumpf und seine Kameraden kamen nach Stendal, dem Sammelpunkt des Sonderkommandos. Nach der Begrüßung durch den Kommandeur wartete ihrer die erste angenehme Überraschung, die Verpflegungs-Sonderzuteilung, die 1 Flasche Cognak, 1 Flasche Wein und 40 Zigaretten pro Tag einschloss. Das Frühstück-Ei, unter der Bezeichnung «Start-Ei» bekannt, das sonst den Piloten als Empfänger des bevorzugten Verpflegungssatzes auswies, verblasste vor diesen Genüssen. Am nächsten Tag begann man die Piloten mit ihrer zukünftigen Aufgabe vertraut zu machen. Ein Oberfeldwebel, ausgezeichnet mit dem Ritterkreuz, der als Angehöriger der Sturmgruppe schon einen Viermot-Bomber erfolgreich gerammt hatte, gab einen Erfahrungsbericht über die Rammtechnik.

Prof. Härtel vom Reichspropagandaministerium hielt politische Vorträge, die Zeit des 10-tägigen Lehrganges in Stendal war ausgefüllt. Die Piloten standen keineswegs unter Bewachung. Sie konnten sich während dieser Zeit frei bewegen, sie hatten sich lediglich zu verpflichten, nicht über den geplanten Einsatz und ihre Aufgabe zu sprechen.



Die Behauptung, die Angehörigen des Sonderkommandos und des Fliegerhorstes seien von der SS scharf bewacht worden, entspricht allenfalls der Vorstellung phantasiebegabter Schreiber, aber nicht der Wirklichkeit.

Nachdem die etwas eilige Vorbereitung der Piloten in Stendal beendet war, wurden die Angehörigen des «Sonderkommandos Elbe» in vier gleiche Gruppen eingeteilt. In Stendal blieb der Stab mit einer Gruppe, der Feldflugplatz Delitzsch bei Bitterfeld und der Feldflugplatz Mortiz bei Eilenburg nordöstlich Leipzig wurden von den beiden anderen Gruppen belegt. Die Gruppe des Ofhr. Stumpf wurde auf einem Lastwagen nach Gardelegen gebracht, dicht gefolgt von einem zweiten Lkw, der die üppige Sonderverpflegung enthielt. Es war einer der ersten Tage im April, als die beiden Lkws vor dem geräumigen Flügel des Nachrichtenhelferinnen-Heimes hielten, der einzig verfügbaren freien Unterkunft auf dem Fliegerhorst Gardelegen.

Es ist nicht verwunderlich, dass die Tatsache der Anwesenheit von Luftwaffenangehörigen weiblichen Geschlechtes, die in einem abgetrennten Flügel des gleichen Gebäudes unter gebracht waren, die Phantasie gewisser Schreiber beflügelt. Sie lassen das Nachrichtenhelferinnenheim in ihren Berichten zu einem Bordell und die Abende, die die jungen Piloten, zweifellos nicht immer nur unter sich verbrachten, zu Saufgelagen übelster Sorte werden.

Wollte man den Berichten dieser Schreiber Glauben schenken, dann müssten sich auch auf den übrigen vorgenannten Fliegerhorsten, auf denen Angehörige des «Sonderkommandos Elbe» stationiert waren, Bordelle befunden haben. Eingehende Nachforschungen konnten weder das Bestehen einer solchen Institution auf dem Fliegerhorst Gardelegen nachweisen, noch sind Beschwerden der auf den übrigen Fliegerhorsten untergebrachten Flugzeugführer des Sonderkommandos bekannt geworden, die ohne Zweifel bei einer derartigen «Benachteiligung» einzelner Gruppen erfolgt wären.

In Gardelegen fiel die kleine Gruppe von 30 Mann während der 3 Tage ihrer Anwesenheit auf dem Fliegerhorst überhaupt nicht auf. 2 Tage vor dem geplanten Einsatz wurden die Schwärme eingeteilt. Die Flugzeuge vom Typ Me 109 G wurden von der am Platz liegenden II. Gruppe des Jagdgeschwaders

Udet übernommen. Die Schwarmführer waren dafür verantwortlich, dass sich die Piloten, die nicht mehr als 2 oder 3 Starts auf der Me 109 hatten, am Boden mit der Handhabung der Maschine vertraut machten, es wurde einmal eine Anschallprobe gemacht, im Übrigen standen die Flugzeuge weiterhin auf den Liegeplätzen des JG Udet und wurden auch dort gewartet.

Die Spannung bei den Piloten stieg mit jeder Stunde, der Zeitpunkt des Einsatzes konnte nicht mehr fern sein. Sie packten ihr persönliches Eigentum, sie machten ihr Testament, sie schrieben Briefe an Angehörige und Freunde.

Uffz. Hopp liess sich am 6. April ferntrauen. Die für die standesamtliche Trauung der Braut notwendigen Papiere konnten – bedingt durch den Vormarsch der Amerikaner – nicht mehr weiterbefördert werden. Die aus Ostpreussen geflüchtete und zu dieser Zeit in Saalfeld lebende Braut des Unteroffiziers erfuhr erst nach dem Kriege von der damals vollzogenen Trauung.

Der 7. April war der Tag des Einsatzes. Am Morgen wurde der Einflug von 1'300 viermotorigen Bombern und 850 Jägern in Richtung Dessau gemeldet. Bei der Einsatzbesprechung wurde als Einsatzraum die gesamte Lüneburger Heide angegeben. Die Piloten erhielten Anweisung, mit ihren Maschinen auf 11'000 m Höhe zu gehen und sich dann von oben auf die in den Raum einfliegenden Feindverbände zu stürzen. Der Meteorologe gab einen Überblick über die Wetterlage und wies darauf hin, dass in einer Höhe von 11'000 m an diesem Tage mit einer Temperatur von 30° Kälte zu rechnen sei. Diese Wetterlage bedeutete für die Piloten in den unbeheizten Maschinen eine zusätzliche Belastung, auch bestand unter Umständen die Gefahr der Vereisung.

Ab 9.30 Uhr wurden die üblichen Bereitschaftsstufen angeordnet, die Piloten hielten sich in der Nähe der ihnen zugewiesenen Maschinen auf, als plötzlich Unruhe entstand. Es stellte sich heraus, dass ein Grossteil der Einsatzmaschinen nicht betankt war, der Einsatz war in Frage gestellt. Mit schnell herbeigeholten Eimern rannten Warte und Flugzeugführer zu den in der Nähe abgestellten Ju 88 und Ju 52, enttunkten eimerweise die Maschinen um dann ihre Messerschmitts für den Einsatz aufzutanken. In das Hasten und Rennen kam

der Befehl zur Sitzbereitschaft. Um 10.50 Uhr sassen die Piloten der ersten 4 Schwärme startbereit in den Maschinen, die Marschmusik in den Kopfhörern wechselte mit der Durchsage über den jeweiligen Stand der feindlichen Bomber.

Die Piloten der restlichen Schwärme, unter ihnen Ofhr. Stumpf, standen bei ihren Maschinen, die Tanks waren leer, der Benzinvorrat war zu Ende.

Als um 11.16 Uhr die grüne Leuchtkugel von den Einsatzplätzen des «Sonderkommandos Elbe» hoch in den Himmel schoss, starteten die Piloten mit ihren Me 109 in weitem Abstand, einer nach dem anderen heraus aus dem Platz, vorbei an der Reichskriegsflagge und den militärisch grüssenden Soldaten.

Die Maschinen, aus denen die Bewaffnung ausgebaut worden war, mit Ausnahme eines über dem Motor liegenden, gesteuert durch den Luftkreis schiessenden Maschinengewehrs (MG 131), gewannen schnell an Höhe. Die Piloten sassen stumm in ihren Maschinen, in den Kopfhörern dröhnte verzerrt Musik, die immer wieder von den Meldungen über den Standort des feindlichen Verbandes unterbrochen wurde, Funksprechverkehr war nicht möglich, da die Sendeanlagen aus den Maschinen ausgebaut worden waren, um eine absolute Funkstille zu gewährleisten.

Über dem Steinhuder Meer, westlich von Hannover, werden die ersten Bomber des Feindverbandes gesichtet. Die Piloten des «Sonderkommandos Elbe» stürzen sich aus ihrer Höhe auf den Feind. 50 Bomber und 6 Jäger wurden zum Absturz gebracht. Die zweite Welle des Feindverbandes, die vom Begleitschutz gewarnt, um Zeit zu gewinnen, eine Schleife nach Norden flog, erreichte ungehindert das Einsatzziel. Die in grosser Höhe wartenden Me 109 mussten wegen Spritmangel landen. Von den insgesamt 120 gestarteten Flugzeugführern des «Sonderkommandos Elbe» kehrten nur 15 zu ihren Einsatzhäfen zurück. Mehr als die Hälfte hatten bei diesem Einsatz ihr Leben geopfert, die anderen waren mit dem Fallschirm ausgestiegen, sie konnten sich zum Teil zu den eigenen Linien durchschlagen.

Am nächsten Tag verlegte das Sonderkommando mit den Überlebenden nach Pocking bei Passau. Die Verlegung erfolgte mit der Bahn, die Reise ging über

Dresden nach Prag, von dort über Budweis nach Pocking, sie dauerte vier Tage.

Als die Überlebenden in Pocking ankamen, wurde ihnen auf dem Fliegerhorst sofort eine Baracke am Waldrand angewiesen – man blieb unter sich! Oberst Herrmann, der der kleinen Gruppe mit dem Flugzeug «vorausgeeilt» war, stand bereit, die Dekorierung und Beförderung der erfolgreichen Piloten vorzunehmen. Wer das EK I schon hatte, erhielt das deutsche Kreuz in Gold, die Beförderung zum nächsthöheren Dienstgrad war selbstverständlich. Die kleine Gruppe war angetreten, die ersten feindlichen Jabos zischten über den Platz, es wurde eine Beförderung mit Hindernissen. Welle auf Welle Mustangs und Thunderbolts fegten in Abständen über den Platz und beschossen alles was sich im Umkreis des Fliegerhorstes befand. Während der kurzen Pausen zwischen den einzelnen Jabo-Angriffen wurde ein Oberfähnrich zum Leutnant befördert, ein Orden an die Brust geheftet und dann rannte wieder jeder in Deckung, um die nächsten Angriffe des Feindes vorübergehen zu lassen. Die auf dem Abstellplatz aufgestellten Maschinen waren alle in Brand geschossen worden. Für den nächsten geplanten Einsatz des «Sonderkommandos Elbe» mussten neue Maschinen herbeigeschafft werden.

Bücker 181, Siebel 204, Arado 96, alle Maschinen, die überhaupt in der Nähe aufzutreiben waren, wurden angefliegen. Die Piloten erhielten eine komplette Bergausrüstung, denn nun sollte es über die Alpen gehen. Das Ausbleiben der viermotorigen Bomber über Deutschland während der letzten Tage veranlasste Oberst Herrmann zu dem Ausspruch: «Wenn die Amerikaner nicht zu uns kommen, dann müssen wir eben zu ihnen», und er gab seinen Leuten Anweisung, nach Foggia, Rimini und weitere, von den Amerikanern belegte Flugplätzen in Oberitalien zu fliegen, um die dort stationierten Flugzeuge zu sprengen.

Besatzungen zu je 2 Mann wurden zusammengestellt, jeder Mann erhielt drei Kilo-Ladungen Sprengstoff und man brauchte nur noch einige Vollmondnächte, um mit Sicht über die Pässe fliegen zu können, denn für Höhenflüge waren die Maschinen nicht ausgerüstet.

Zu der 15 Mann umfassenden Gruppe hatten sich inzwischen neue Flugzeugführer gesellt. Sie alle warteten auf die Vollmondnächte Ende April, aber mit

dem zunehmenden Mond nahmen auch bei einzelnen die Bedenken zu, und es waren am Ende nur noch wenige, die den Flug über die Pässe wagen wollten. Aber auch für die Skeptiker, die den Italieneinsatz im stillen als Irrsinn bezeichneten, hatte Oberst Herrmann einen Vorschlag, sein Ideenreichtum war noch nicht erschöpft, auch sie sollten eine Möglichkeit haben, ihrem Vaterland in seiner schwersten Zeit zu dienen. Das Unternehmen «Bienenkorb» wurde geboren! Zielsetzung des Unternehmens waren Sabotageeinsätze hinter den feindlichen Linien.

Gegen Ende April wurde von Pocking aus der erste «Bienenkorb-Einsatz» geflogen. Ein Major und 3 Mann flogen mit 2 Bückler 181 hinter die Linien der stetig vormarschierenden Amerikaner und sprengten die Donaubrücke bei Regensburg.

Am Abend, bei Einbruch der Dämmerung, starteten der Ofhr. Stumpf und seine Kameraden nach Klagenfurt. Der Flug über die Pässe, die erste Etappe des Italieneinsatzes, forderte 6 Maschinen, 4 weitere gingen bei der Landung in Klagenfurt zu Bruch. Die Besatzung zweier Maschinen war tot.

Es wären nur noch zehn Maschinen gewesen, die für den Flug nach Italien zur Verfügung standen, wenn nicht in Klagenfurt die Reste der vor den Sowjets geflüchteten ungarischen Luftwaffen-Verbände gelegen hätten. Die Ungarn hatten in ihrer Not bei der Flucht ihre gesamten Familien mitgenommen. Am Rande des Flugplatzes, wo sie mit ihren Frauen, Kindern und Grossmüttern kampierten, fanden sich auch einige Flugzeuge, Störche, die sofort von den Angehörigen des «Sonderkommandos Elbe» übernommen wurden.

Für die erste Vollmondnacht am 29. oder 30. April wurde der geplante Flug nach Oberitalien angeordnet. Am Abend und während der darauffolgenden Nacht goss es in Strömen, so dass der Einsatz verschoben werden musste. Der Regen hielt auch während der beiden nächsten Abende und Nächte an und machte somit die Durchführung des Fluges nach Oberitalien unmöglich.

Inzwischen hatte der Oberste Befehlshaber der Wehrmacht, Grossadmiral Dönitz, mit seinem am ersten Mai an die Truppe gerichteten Tagesbefehl die Linie für künftige Einsätze festgelegt. Das «Sonderkommando Elbe» wurde nun

von Oberst Herrmann für Sabotageeinsätze gegen den russischen Nachschub und die von Ungarn aus vormarschierenden sowjetischen Truppen eingesetzt. Der Ofhr. Stumpf und seine Kameraden erhielten jeder einen Sturmruksack, in dem sich die vorbereiteten Sprengladungen und eine Panzerfaust befanden, sie erhielten eine Pistole und – soweit vorhanden – eine Maschinenpistole. Ihre künftige Aufgabe war es, hinter den russischen Linien in Ungarn unter anderem Brücken und Eisenbahnknotenpunkte zu zerstören.

An Tagen mit günstigen Wetterverhältnissen starteten während der ersten Maitage bei Einbruch der Dämmerung einzelne Maschinen mit zwei Mann Besatzung zum Sabotage-Einsatz. Von Klagenfurt flogen sie über die Semmeringfront im Tiefflug hinein nach Ungarn. Irgendwo auf einer Wiese oder an einem Waldrand, bei Raab, Steinamanger oder Stuhlweissenburg setzte die Maschine auf, die Besatzung machte sich zu Fuss auf den Weg zum Einsatzziel, um dort den Sprengauftrag durchzuführen und sich nach Erledigung des Auftrages, mit oder ohne Flugzeug wieder zu den eigenen Linien durchzuschlagen.

Im günstigsten Falle hatten sie die Möglichkeit, das Flugzeug aus den mitgeführten Kanistern nachzutanken und im frühesten Morgengrauen oder bei Mondlicht wieder in Richtung eigene Front zu starten. Da die Etappe in Ungarn von den Russen kaum belegt war, konnten in der Zeit vom 2. bis 7. Mai einige Sabotageeinsätze erfolgreich durchgeführt werden.

Während dieser Zeit lebte in Pörtschach, unweit des Fliegerhorstes Klagenfurt, einer der prominentesten Flüchtlinge jener Tage, der grösste Gegner der Engländer im Nahen Osten und Vorderen Orient, der Führer der Mohammedaner, Haj Amin el Husseini, der unter dem Titel Grossmufti von Jerusalem bekannt war. Nachdem er aus dem Gewahrsam der Engländer geflohen war, hatte er sich während des Krieges in Rom und Berlin aufgehalten und sass nun, nachdem die Front in Oberitalien zusammengebrochen war und mit den amerikanischen Truppen auch die Engländer über die Alpen nach Kärnten und der Steiermark vordrangen, wie die Maus in der Falle. Es schien nur noch eine Frage von Tagen, bis die Engländer Hay Amin el Husseinis habhaft werden konnten. Für den Feind Nr. 1 der Engländer, für den ein hohes Kopfgeld aus-

gesetzt war, schien es keine Fluchtmöglichkeit zu geben, bis er von den verwegenen Einsätzen der Männer des Oberst Hajo Herrmann hörte. Die Aufgeschlossenheit Hajo Herrmanns gegenüber abenteuerlichen Unternehmungen und seine Bereitwilligkeit, die Männer des «Sonderkommandos Elbe» für neue Taten zu begeistern, gaben dem Grossmufti berechnete Hoffnung, den Engländern in letzter Minute doch noch ein Schnippchen zu schlagen.

Ein zweimotoriger Langstreckenbomber vom Typ Ju 188 wurde auf dem Fliegerhorst in Zeltweg ausfindig gemacht und Fw. Hopp machte sich zusammen mit Uffz. Metzger mit einer Bückler 181 auf den Weg, um den Langstreckenbomber nach Klagenfurt zu holen. Fw. Hopp und Uffz. Metzger kehrten von diesem Flug nicht mehr zurück; um den gegnerischen Mustangs zu entgehen, waren sie bei Einbruch der Dämmerung gestartet und auf dem Wege an einer Felswand zerschellt.

Angesichts der immer näher vorrückenden Engländer und Amerikaner fand Haj Amin el Husseini, dass auch eine zweimotorige Siebel den Zweck erfüllen würde. Nachdem der Langstreckenbomber nun ausfiel, musste man den Fluchtweg in Etappen einteilen. Das erste Ziel sollte die Schweiz sein.

In Eile wurde eine Besatzung zusammengestellt, die – nachdem sie offiziell aus der deutschen Wehrmacht entlassen worden war – in den Dienst des Grossmufti gestellt wurde. Die deutschen Hoheitsabzeichen an der Maschine wurden schleunigst überpinselt, die Maschine aufgetankt.

Am 5. Mai, bei beginnender Dämmerung startete eine Siebel-204 mit dem Grossmufti und der Besatzung, dem aus der Wehrmacht entlassenen Hptm. Burkhardt und einem Unteroffizier, auf dem Flugplatz Klagenfurt. Unter dem Zeichen des Propheten, dem Halbmond, der in frischer Farbe an den Flächen und am Rumpf prangte, flog die Maschine in Richtung Schweiz, dem Ziel der ersten Etappe der abenteuerlichen Flucht Haj Anim el Husseins.

Der letzte Sabotageeinsatz des Sonderkommandos Elbe war für den 8. Mai angesetzt und vorbereitet worden. Ofhr. Stumpf sollte zusammen mit dem Ofhr. Schwarz aus Landsberg/Lech einen Eisenbahnknotenpunkt nördlich Budapest zerstören. Den beiden Oberfähnrichen war es nicht mehr ganz wohl in

ihrer Haut, als sie am Abend des 7. Mai die vorbereiteten Sprengladungen und die Maschinenpistolen empfangen. Für alle Fälle hatten sie sich noch einen zusätzlichen Kanister Benzin organisiert. Am nächsten Morgen, als sie sich um 4.00 Uhr startklar machen sollten, hatte die inzwischen erfolgte Kapitulation sie der Durchführung des Sondereinsatzes enthoben. Der Krieg war beendet.

Nr. 384 A4

Der Fahnj.-Ufiz. Tr. (A)

Ollo Spinnhoff

hat die Erlaubnis zum Führen von Flugzeugen der Luft-
waffe in dem auf Seite 3 ff. ersichtlichem Umfange.

Dresden den 10. Sept. 1944 19

Luftkriegsschule 1

Fahnenjunkerlehrgang

Huber

(Dienststelle und Unterschrift)

Oberstleutnant u. Kommandeur



Ollo Spinnhoff

(Eigenhändige Unterschrift des Inhabers)

Vor- und Zuname

DEUTSCHLAND JENSEITS DER FRONT

Immer mehr schieben sich von drei Seiten die Fronten zusammen. Schlesien, das Saargebiet und nun auch das Ruhrgebiet sind bereits von den Alliierten besetzt. Die wenigen, über den noch unbesetzten Teil Deutschlands verstreuten Industrien sind ganz oder teilweise zerstört. Die Bombenangriffe konzentrieren sich immer mehr auf Süddeutschland, je weiter der Feind ins Reich vordringt. Von den im Westen und im Reich stehenden elf Jagdgeschwadern sind ausser dem JG 7 (Turbo) und dem von Galland geführten Turbo-Jagdverband 44, nur noch knapp die Hälfte einsatzfähig. Die übrigen Geschwader sind durch die verlustreichen schweren Kämpfe der letzten Monate so geschwächt, dass sie kaum über nennenswerte einsatzfähige Maschinen und Besatzungen verfügen. An der Ostfront sind zu diesem Zeitpunkt insgesamt sechs Jagdgeschwader eingesetzt, die zwar auch nicht mehr die volle Kampfstärke haben, jedoch grösstenteils noch intakt sind, und im Gegensatz zum Westen, dem Gegner trotz zahlenmässiger Unterlegenheit noch standhalten und Luftkämpfe mit dem Russen noch durchaus erfolgreich bestehen können.

Die Sturmgruppen verlegen aus der Oberpfalz nun nach Holzkirchen bei München. Der an zwei Seiten von Wald umsäumte Feldflugplatz, mit dem behäbigen Bauernhaus, in dem der Gefechtsstand und das Kasino untergebracht sind, bietet ein Bild des Friedens. Nur das anhaltende Motorengeräusch der immer weiter nach Süden rollenden Kolonnen, das vom Abend bis in die frühen Morgenstunden von der am anderen Ende des Platzes gelegenen Autobahn herüberdröhnt, lässt die Männer nicht vergessen, dass auch sie zu den Gejagten gehören. Nach einigen Schlechtwettertagen, die für die Flugzeugführer eine willkommene Verschnaufpause sind, werden die ersten Einsätze auf aus dem Süden anfliegende Marauderverbände geflogen. Seit dem 10. April werden von den Amerikanern über dem Reichsgebiet nur noch vereinzelt Viermot-Verbände eingesetzt, hauptsächlich sind es die mittelschweren, zweimotorigen

Marauder, die bis in die letzten Tage des Krieges ihre Bomben aus niedrigster Höhe über den Trümmern des in den letzten Zuckungen liegenden Reichsgebietes abladen.

Die Nachschubschwierigkeiten und die Benzinknappheit machen sich immer mehr bemerkbar, so dass unsere Einsätze meist nur in Rotten- und Schwarmstärke geflogen werden. Es ist bei einer Einsatzbesprechung am Morgen, als plötzlich ein Flugzeug im Tiefflug über den Gefechtsstand braust. Der Kommandeur unterbricht die Besprechung, geht zur offenen Balkontür, gefolgt von einigen Flugzeugführern, die ihm neugierig über die Schulter sehen. Sie beobachten eine Bückler 181, die im Tiefflug gemächlich ihre Schleifen über dem Platz zieht und dann in Richtung München abdreht. Da während dieser Zeit alles, was Flügel hat, in der Luft herumschwirrt und die «Sonderkommandos» in allen Köpfen herumgeistern, misst keiner diesem Zwischenfall grössere Bedeutung bei. Und als am Nachmittag Lightnings über dem Platz erscheinen und einige der am Platzrand aufgestellten Flugzeuge in Brand schiessen, denkt schon keiner mehr an die Bückler vom Vormittag.

Am nächsten Morgen stehen drei Flugzeugführer auf dem Liegeplatz vor ihren Maschinen und unterhalten sich, da hebt der eine den Kopf, kneift die Augen zusammen, bedeutet mit einer ungeduldigen Handbewegung den beiden anderen zu schweigen und horcht angestrengt. Natürlich, da ist es wieder, das etwas tuckernde Geräusch, und da kommt auch schon, etwas hochnäsiger, mit dem starren Fahrgestell, die Bückler 181. Wie am Tag vorher fliegt sie ihre Schleife über dem Platz und noch eine über dem Waldrand, ganz gemütlich und ruhig, wie bei einem Sonntagnachmittags-Spaziergang. Wie am Vortag dreht sie wieder ab und fliegt in Richtung München zurück. Gespannt hatten die Flugzeugführer das Manöver der Bückler verfolgt, während der eine ungläubig den Kopf schüttelt, dreht der andere sich um und sagt: *«So ein Idiot, der hat anscheinend noch nichts von Mustangs gehört, oder er scheint lebensmüde zu sein, so mutterseelen-allein in der Gegend herumzufliegen»* *«Und wenns keiner von den unseren ist?»* der Feldwebel kaut an seiner Zigarre, er sieht die beiden anderen nicht an, er lauscht, mit vorgestrecktem Kopf dem sich entfernenden Geräusch

nach. *«Mensch, fang du bloss nicht auch noch an zu spinnen, der eine sieht ,Aschenmännchen' und Du siehst Amis in deutschen Schulmaschinen 'rumgondeln.»* Aber der Feldwebel hat sich schon abgewandt, die letzten Worte hat er schon gar nicht mehr gehört. Die beiden sehen ihm kopfschüttelnd nach, wie er mit weit ausholenden Schritten zu seiner Maschine hinüber geht. Wenig später sieht man ihn mit den Männern des Bodenpersonals die Flugzeuge tief in die Waldschneise schieben. Wenn seine Rechnung stimmt, dann müssen heute Nachmittag wieder die Lightnings kommen, hat er falsch kombiniert, dann ist nichts verloren. Die Flugzeuge stehen gut getarnt tief in der Waldschneise, heute würden sie kein Ziel für feindliche Jäger abgeben.

Wegen der immer katastrophaler werdenden Benzinknappheit dürfen nur noch Einsätze geflogen werden, wenn ein Erfolg gewährleistet ist. Ein Luftkampf mit dieser seit Tagen über dem Platz erscheinenden Übermacht von feindlichen Jägern ist von vornherein aussichtslos. So bleibt nur die Möglichkeit, abzuwarten und dann den «Späher», die Bückler 181, zur Landung zu zwingen oder unschädlich zu machen. Pünktlich am Nachmittag hängen die Lightnings wieder über dem Platz und besiegeln mit ihrem Erscheinen das Schicksal der Bückler 181. Als diese am nächsten Morgen zu ihrem gewohnten «Rundflug» über dem Platz erscheint, da liegt der Feldwebel mit seiner FW 190 schon auf der Lauer. Er kreist auf die Bückler ein und will sie zur Landung zwingen. Die Bückler dreht ab und versucht verzweifelt, durch allerlei Manöver der FW 190 zu entkommen. Ein aussichtsloses Unterfangen! – Der Pilot, offensichtlich mit dem Flugzeug nicht sehr vertraut, reißt die Maschine hoch, überzieht sie und kippt über die Fläche trudelnd ab. Ein Aufschlagbrand hinter dem Wald beendet den Zwischenfall.

Inzwischen stossen die alliierten Truppen immer weiter nach Berlin vor. Die Stadt wird abwechselnd von amerikanischen und russischen Flugzeugen angegriffen.

Von Staaken aus, dem Lufthansaplatz im Westen von Berlin, starte ich täglich mit einigen Kameraden zur «Freien Jagd» über Berlin. Während der Zeit vom 9. bis 19. April 1945 kann ich 13 Abschüsse verzeichnen, in der Hauptsache russische JL 2 und Jak 9.

Am 16. April greift der Russe auf der ganzen Ostfront, von Görlitz bis Stettin, mit überlegenen Kräften an. Der Angriff erfolgt mit einer Frontbreite von mehr als 320 km. Der nördliche Flügel stösst in Richtung Schleswig-Holstein vor, das Zentrum auf Berlin und der südliche Flügel schiebt sich weiter in Richtung Dresden.

Am 19. April 1945, nachmittags um 17.10 Uhr, fliege ich von Staaken aus nach München-Riem. Idi habe ein seltsam beklemmendes Gefühl, als ich aus dem Kessel Berlin herausfliege, in Richtung Trebbin. Unter mir die sanften Hänge, wo einstmal Lilienthal die ersten Gleitversuche machte. Ich fliege ohne Funkverbindung bei tiefliegender Wolkendecke, ich fliege über Deutschland jenseits der Front!

Am nächsten Tag starte ich von München-Riem nach Holzkirchen. Im Süden Münchens tummeln sich einige Mustangs. Souverän ziehen sie ihre Kreise, so als ob niemand etwas dagegen haben könnte. Ich sehe dieses Bild nicht zum ersten Mal, aber gerade heute, wo die Erinnerung an meinen einsamen Flug von Berlin über die Front mitten in Deutschland, mir noch so schmerzlich klar vor Augen steht, packt mich die Wut über so viel Unverfrorenheit. Ich ziehe die Maschine fast senkrecht in die Höhe, schiebe den Gashebel bis zum Anschlag nach vorn und konzentriere mich verbissen auf die bis jetzt noch ahnungslos scheinenden Mustangs. Kein anderer Gedanke hat Raum in meinem Gehirn, ich will denen da vorn nur zeigen, dass wir noch da sind, dass wir uns nicht verkriechen.

Befriedigt verfolge ich das Klettern des Höhenmessers. Ich will den Vorteil der Überhöhung voll ausnutzen, es muss schnell gehen, ich muss den Gegner überraschen. Noch immer scheinen die Amerikaner ahnungslos zu sein. Ich rucke mich in meinem Sitz zurecht, überprüfe noch einmal die Instrumente und drehe in einer steilen Messerkurve auf Gegenkurs. Die erste Mustang ist vor mir, die anderen kümmern mich gar nicht, es kümmert mich überhaupt nichts mehr, ich will dem Gegner nur zeigen, dass man noch nicht ungestraft auf die absolute Alleinherrschaft im Luftraum über unserer Heimat vertrauen darf. Ich habe die Mustang im Visier, zu spät hat der Pilot gesehen, dass ein Feind auf ihn zukommt, der ihn vom Himmel wegfeigen will. Er macht eine erschreckte Abwehrbewegung, meine Kanonen schiessen kurz und hart. Wie

ein sterbendes Tier bäumt sich die Mustang auf, kommt ins Torkeln und geht wie ein brennender Kreisel der Erde zu. Freude? – Erleichterung? Ich empfinde nichts von alledem, noch nicht einmal Genugtuung über den erzielten Abschuss! Früher, da war die Freude über einen Luftsieg wie eine hell auf lodernde Flamme, die mich ganz erfüllte und die mir Zuversicht gab. Aber dieses «Früher» ist eine Ewigkeit entfernt.

Mechanisch ziehe ich die Maschine wieder hoch, bereit, den jetzt wahrscheinlich aussichtslosen Kampf gegen die übrigen Feindjäger aufzunehmen. Ich kann es kaum fassen, aber es scheint, dass die Mustangs das Fehlen ihres Kameraden bis jetzt noch nicht bemerkt haben. Atemlos beobachte ich, wie sie selbstsicher, mit nonchalanter Eleganz weiter ihre Bahnen ziehen. Ungläubig starre ich den sich immer weiter entfernenden Flugzeugen nach, bis ich endlich begreife, dass mein Überraschungsangriff, von den anderen unbemerkt, vollkommen geglückt ist. Tief aufatmend schliesse ich einen Augenblick die Augen und spüre, wie die Spannung in meinem Körper sich langsam löst. Meine Hand, die bis jetzt wie im Krampf den Knüppel umklammerte, öffnet und schliesst sich, auf-zu-auf-zu-immer wieder, bis das zurückströmende Blut die Starre in den eiskalten Fingern gelöst hat.

Von Holzkirchen aus fliege ich nach einer kurze Lagebesprechung weiter nach Ainring bei Salzburg, um mich beim Chef des Generalstabes der Luftwaffe, General der Flieger Koller, in Berchtesgaden zu melden. Das gesamte Oberkommando der Luftwaffe hatte in die Alpenfestung verlegt. Die einzelnen Dienststellen, darunter auch der Luftwaffenführungsstab und die Dienststelle General der Jagdflieger befanden sich im Raum Berchtesgaden-Reichenhall.

DONAUBRÜCKE DILLINGEN

Ende April beginnt die letzte bedeutende Operation der 7. Amerikanischen Armee. Zur Überquerung der Donau nordostwärts Ulm, bei Dillingen, hatte der Gegner bereits einen starken Brückenkopf gebildet. Um den Vormarsch auf München aufzuhalten, melden sich elf Flugzeugführer der II. Sturmgruppe des JG 300 zum Sondereinsatz auf die Donaubrücke in Dillingen, die als einzige panzertragende Brücke über die Donau noch unzerstört ist.

Am Abend des 20. April findet die Einsatzbesprechung im Bunker des Divisionsgefechtstandes in Neubiberg statt. 250 kg schwere Schwimmbomben mit optischen und thermischen Spezialzündern sollen von den FW 190 im Tiefstflug kurz vor der Brücke flach auf das Wasser geworfen werden, um dann etwa einen Meter unter der Wasseroberfläche mit der Strömung auf die Brücke zuzuschwimmen. Die Spezialzündern, auf den Brückenschatten bzw. die kältere Temperatur des Wassers ansprechend, würden dann die Bombe zur Explosion bringen.

Der Bombenspezialist des KG 51 ist eigens mit dem Fieseler Storch aus Prag gekommen, um das Beladen der Flugzeuge und die Einstellung der Zünder zu überwachen. Die Aufklärer, die am Abend Dillingen und den Brückenkopf der Amerikaner überfliegen, melden starke Flakansammlung und aussergewöhnliche Panzermassierung vor der Brücke. Es ist keine Zeit zu verlieren. Die ganze Nacht wird fieberhaft gearbeitet. Die Nerven der Piloten sind zum Zerreißen gespannt. Immer wieder wiederholen sie in Gedanken alle Einzelheiten des bevorstehenden Angriffes:

- a) Anflug in einer Reihe hintereinander
- b) Tiefstflug, langsam, mit 250 km/h
- c) Auslösen der Bombe 200 m vor der Brücke, dabei Geschwindigkeit bis zur äussersten Grenze drosseln, damit die Bombe flach auf das Wasser fällt und nicht zuerst mit der Spitze eintaucht und auf Grund geht
- d) abdrehen vor der Brücke und im Tiefflug zurück zum Heimathafen.

Ein dünner Nebelschleier liegt über dem Platz als elf FW 190, jede mit einer 250 kg Spezialbombe beladen, zum Sondereinsatz Dillingen starten. Etwa 13 Me 109 fliegen als Begleitschutz mit. Der Luftraum ist ruhig, kein feindlicher Jäger ist zu sehen. Schwerfällig ziehen die Sturmmaschinen im Tiefflug dahin, über ihnen hängen, nach allen Seiten absichernd, die Me 109.

Die Überraschung scheint zu glücken. Es herrscht absolute Funkstille. Jeder Pilot konzentriert sich auf die bevorstehende, komplizierte Aufgabe. Links voraus ragt der Turm des Ulmer Münsters in den aufgehenden Morgen. Ein kurzer Befehl im FT und langsam, immer tiefer gehend, nähert sich der Verband Dillingen. Karl-Heinz Rusack, der verwegene Braunschweiger, führt mit seiner «roten 10» die lange Reihe an, die jetzt, genau in der Mitte des Flussbettes, im Tiefflug stromabwärts auf die Brücke zufliegt. Noch weiter drückt er seine Maschine herunter, so dass sie knapp zehn Meter über dem Wasserspiegel liegt, als er die Bombe auslöst, vor der Brücke abdreht und im Tiefflug in Richtung Holzkirchen dem Heimathafen zurückfliegt. Die ersten Flakgeschütze bellen in den Morgen und zerreißen die spannungsgeladene Stille. Während die Höhengruppe die Aufmerksamkeit der Flak auf sich zieht, lösen die Piloten der FW 190 einer nach dem anderen kurz vor der Brücke fast exzermässig die Bombe und bevor die von der ungewöhnlichen Angriffstaktik überraschte Flak die sich langsam im Tiefflug nähernden FW 190 unter den «zirkus-fliegenden» Me 109 gewahrt, haben die elf Maschinen schon wieder abgedreht und fliegen zum Heimathafen zurück. Das Ablenkungsmanöver ist gelungen, alle Sturmmaschinen landen in Holzkirchen. Der Einsatz forderte zwei Me 109, die durch Flak abgeschossen wurden.

Um einem evtl. Angriff des Gegners auf den Platz vorzubeugen, rollen die Piloten ihre Maschinen auf der Autobahn zu dem 10 km weiter gelegenen Wald in Tarnung. Am Mittag, als die ersten Aufklärermeldungen eintreffen, gibt es eine unangenehme Überraschung. Betroffen hören die Piloten, dass die Brücke Dillingen nicht zerstört ist. Die Meldungen ergeben einwandfrei, dass alle Bomben an einer Pontonbrücke gezündet haben, die die Amerikaner in der Nacht vom 20. auf den 21. April kurz vor der Hauptbrücke gebaut hatten. Der

Angriff muss am nächsten Morgen wiederholt werden. In den Barackenunterkünften der Flugzeugführer spürt man eine nervöse Spannung. Jeder der Piloten weiss, dass ihn morgen vor der Brücke ein Feuerzauber ohnegleichen empfangen wird. Die ungewöhnliche Angriffstaktik von heute wird morgen für den Gegner keine Überraschung mehr sein und die ausserordentlich starke Panzermassierung vor der Brücke zeigt deutlich, wie wichtig gerade dieser Donauübergang für den Gegner ist. In der Nacht wird der Flugplatz Neubiberg von einem starken Bomberverband angegriffen. Die Maschinen der Einsatzgruppe des JG 300, denen offensichtlich dieser Angriff galt, stehen unversehrt in einem Waldstück bei Holzkirchen.

Im Morgenrauen des nächsten Tages starten zehn Focke Wulf und der Höhenschutz von insgesamt nur noch zehn Messerschmitt-Maschinen. Die elfte Focke Wulf fällt durch Rollschaden aus. Karl-Heinz Rusack, der das gestrige Unternehmen geführt hatte, steht wütend am Rande des Platzes. Der Fahrer eines der Wagen, mit denen die Besatzungen zu den Maschinen im 10 km entfernten Wald gebracht worden waren, ist ihm beim Zurückrollen auf der Autobahn mit dem Pkw ins Leitwerk gefahren. Ofw. Ruopp hat nun die Führung des heutigen Einsatzes übernommen.

Wieder sind die durch die Bombenlast schwerfälligen Focke Wulf mit dem überhöht fliegenden Höhenschutz allein im Luftraum. Aber die Stille, die sie gestern mit triumphierender Spannung erlebten, diese Stille ist ihnen heute unheimlich. Sie umgibt die Männer, die in Erfüllung ihrer soldatischen Pflicht einem ungewissen Schicksal entgegenfliegen, wie eine unheilvoll drohende Wand. Bald wird der Verband auf der Höhe von Gundelfingen sein und dann wird die Bombe unter dem Rumpf des Flugzeug nur noch einige gehetzte Atemzüge lang belasten.

«Indianer von vorn», gellt es plötzlich im FT, «Indianer von links» die Rufe überschneiden sich. Sie kommen von vorn, von oben, von allen Seiten, die Thunderbolts und Lightnings, die zum Empfang auf der Lauer liegen. Unser Höhenschutz stösst von oben herunter, nimmt den Kampf mit der Übermacht

des Gegners auf, um den Piloten der Focke Wulf eine winzige Chance zu geben, die Bombe in letzter Minute doch noch in's Ziel zu bringen.

Einigen Focke Wulf-Piloten gelingt es in dem allgemeinen Durcheinander, sich mit ihrer Bombenlast weiter an die Brücke heranzuschieben. Die Geschossgarben der Flak hängen wie ein dichter Feuervorhang vor der Brücke. Ein Rudel Lightnings lauert wie ein doppelrumpfiger Hornissenschwarm dahinter, über der Brücke. Noch 700 m, dann kann die Bombe gelöst werden und auf das Ziel zutreiben, noch 600 m, vielleicht gelingt das fast Unmögliche! Aber da stiebt der Schwarm über der Brücke auseinander, wie Pfeile von einer Riesenhand von der Sehne geschneit, schwirren sie fächerförmig herunter, es gibt kein Entrinnen mehr. Die Bomben müssen im Notwurf gezogen werden. Wasserfontänen spritzen auf von den im Strom, weit vor der Brücke krepierenden Bomben.

Die Focke Wulf stellen sich dem Gegner zum Kampf. Zwischen wild kurbelnden Flugzeugen und brennend abmontierenden Teilen, bläht sich vereinzelt ein Fallschirm auf, der Alptraum ist Wirklichkeit geworden. Verbissen erkämpfen sich unsere Piloten den Rückweg. Einigen gelingt es, «parterre», heckenspringend den Heimathafen zu erreichen. Sechs Maschinen landen glatt in Holzkirchen. Vier Piloten kehren vom Feindflug nicht zurück, die übrigen können ihr Leben am Fallschirm retten.

Am 22. April 1945 überqueren das XXL und VI. Korps der Siebenten amerikanischen Armee die Donau und rücken unaufhaltsam gegen die Alpenfestung vor. Das Chaos wird immer offensichtlicher. Verpflegung für die Truppe muss selbst organisiert werden, die geringen Munitions- und Benzinorräte sind fast völlig erschöpft.

HALALI

Amerikanische und englische Truppen, die nach der Umfassung des Ruhrgebietes schnell quer durch Deutschland vorgestossen waren, um das Land zu durchschneiden und unseren Truppen jegliche Möglichkeit eines geschlossenen Kampfes zu nehmen, treffen am 25. April mit den Russen an der Elbe zusammen. Amerikanische Soldaten des Spähtrupps der 69. Division des V. Korps reichen sich bei Torgau etwa 120 km südlich von Berlin, mit Soldaten der 58. Gardedivision der Roten Armee die Hände. Die Durchtrennung Deutschlands ist erfolgt. –

Der Feind schwärmt über ganz Deutschland aus. Das sich bereits in Todeskrämpfen windende Land bietet dem Gegner kaum noch lohnende Ziele für Bombenangriffe grösseren Stiles, ohne dass die Gefahr besteht, eigene Truppen mit Bomben zu belegen. Aber es gibt kein Dorf, keine Strasse, kein Gehöft, in dem man vor dem jähen Überfall aus der Luft sicher ist, vor den feindlichen Jagdflugzeugen, die Treibjagd auf einzelne Menschen oder Fahrzeuge veranstalten.

Eines Tages fahre ich mit Generalmajor Hentschel, der als Nachfolger von General Huth die 7. Jagddivision übernommen hatte, zur Inspektion nach Landau an der Isar. Als wir am Platz ankommen stehen alle Maschinen in Flammen. Tiefflieger hatten kurz zuvor den Platz angegriffen, innerhalb weniger Minuten brannten die Maschinen wie riesige Fackeln. Die am Platz stationierte leichte Flak hatte vier der Angreifer abgeschossen.

Auch das Jagdgeschwader 300, dessen Führung inzwischen Major Rall übernommen hat, ist eines der bevorzugten Ziele der feindlichen Tiefflieger. Der Platz Holzkirchen wird dauernd von den feindlichen Jägern bewacht. Immer wieder greifen sie den Platz an und es ist fast nur noch Zufall, wenn unsere Piloten mit ihren Maschinen in kleinsten Einheiten ungeschoren von dem Platz starten und später wieder landen können.

Noch sind die feindlichen Truppen nicht bis München vorgedrungen, aber die Meldungen über die Feindlage sind ungenau und oft widersprechend, so dass uns nichts anderes übrig bleibt, als selbst bei «Freier Jagd» Erkundungsflüge durchzuführen, um uns ein Bild von der wirklichen Lage machen zu können.

Am 24. April, nachmittags um 14.00 Uhr, starte ich von Holzkirchen aus mit einem jungen Leutnant als Rottenflieger zu einem solchen Erkundungsflug. Unser Ziel sind die Vormarschstrassen des Gegners auf München, die von starken Jagdverbänden geschützt werden.

Im Tiefflug, dauernd den Himmel über uns beobachtend, erreichen wir ohne Feindberührung die Aussenbezirke Münchens. Westlich der Stadt kommen uns auf Gegenkurs in ca. 3'500 m Höhe, 3 Boeings entgegen, die allein, ohne Jagdschutz in südlicher Richtung abfliegen. Noch tasten unsere Augen den Himmel über uns ab, aber es ist kein grösserer Verband zu sehen. Die 3 viermotorigen Bomber, die wahrscheinlich von ihrem Verband abgeplatzt waren, und die nun versuchen wieder zu ihrer Basis nach Italien zurückzufliegen, scheinen mit uns allein im Luftraum zu sein.

Nach kurzer Verständigung mit meinem Rottenflieger gehen wir auf Höhe, kurven ein und nähern uns in rasender Fahrt von hinten den 3 Feindmaschinen. Gross wie ein Scheunentor habe ich die eine Boeing im Visier und bevor sich auch nur ein Schuss aus dem Heckstand des Bombers löst, haben sich meine Geschossgarben in den riesigen, stählernen Leib gefressen. Eine Stichflamme schießt hoch, Motorteile wirbeln durch die Luft, der Riesenvogel torkelt wie eine brennende Feuerwand der Erde zu. Steil ziehe ich meine Maschine hoch und sehe noch wie die Fläche der zweiten Boeing, die mein Rottenflieger angegriffen hat, abmontiert und in rasender Fahrt in die Tiefe trudelt. Ich will gerade zum Angriff auf die letzte der drei Boeings ansetzen, als ich durch das Krachen im FT meinen Rottenflieger «*Indianer hinter Ihnen*» schreien höre. Ich kurve um mein Leben! Hinter mir ein Rudel feindlicher Jäger. Zahlreiche Treffer der mich nun heftig jagenden Mustangs erschüttern meine Maschine. Immer näher schiebe ich mich an die Flakzone Münchens heran. Es ist meine einzige Chance den Mustangs zu entkommen. Zweier einzelner Jagdmaschi-

nen wegen nehmen sie das Risiko, in das Flakfeuer zu fliegen, nicht auf sich. Mein Rottenflieger wehrt sich verzweifelt gegen die erdrückende Übermacht. Auch er versucht immer näher an München heranzukommen. Endlich gelingt es uns, die Flakzone zu erreichen. Wir fliegen mitten hinein in die jetzt plötzlich überall um uns herum krepierenden Flakgeschosse. Es ist unsere einzige Rettung. Die Mustangs drehen ab und sind so plötzlich wie sie aufgetaucht waren, wieder verschwunden. Der Flugplatz München-Riem liegt wie ausgestorben unter uns. Mein Rottenflieger fährt das Fahrwerk aus und ich beobachte noch wie er glatt aufsetzt und ausrollt. Ich will das Fahrwerk ausfahren, da flammt das rote Licht auf und gleichzeitig setzt der durchdringende Summton ein, der mir anzeigt, dass die Hydraulik zum Ausfahren des Fahrwerks nicht intakt ist. Schnell betätige ich den Notzug, aber vergeblich, das Fahrwerk lässt sich nicht ausfahren. Es bleibt mir nur noch die Möglichkeit, eine Bauchlandung zu machen, denn lange kann die Ruhe über dem Platz nicht mehr anhalten und ich habe nicht die geringste Lust wie eine «reife Pflaume» abgeschossen zu werden.

Ich setze zur Bauchlandung an, es kracht und splittert, die Maschine neigt sich etwas zur Seite und liegt still. Schnell öffne ich das Kabinendach, springe heraus, keine Menschenseele weit und breit. Still wie ein Friedhof liegt der Platz. Ich höre die Stimme meines Rottenfliegers, der meinen Namen ruft, und da sehe ich ihn auch schon wie er mir aus einem Splittergraben heraus zuwinkt. Aha, Teppichalarm! Deshalb diese Leere am Platz! Idi renne hinüber in den Splittergraben, keine Minute zu früh. Eine Gruppe Marauder überfliegt den Platz und lädt ihre Bomben ab. Geduckt hocken wir in unserem Splittergraben und horchen mit angehaltenem Atem auf das ekelhafte Pfeifen der herniederprasselnden Bomben. Bei jedem Einschlag erbebt die Erde um uns. Als das Motorengeräusch der überfliegenden Maschinen verebbt ist, klettern wir verschwitzt und verdreht aus dem Splittergraben und gehen hinüber zu meiner Maschine, die noch immer, leicht zur Seite geneigt, auf dem Rollfeld liegt. 24 Treffer haben wir gezählt! Ein Wunder, dass der brave Vogel mich noch heil bis zum Platz gebracht hatte.

Mit dem Wagen fahre ich am Abend nach Holzkirchen, um mit Major Rall die bevorstehende Verlegung des Geschwaders zu besprechen. Am nächsten Tag, am 25. April, verlegt das Jagdgeschwader 300 mit den erfahrensten Flugzeugführern und dem Stamm des Wartungspersonals nach Salzburg-Ainring. Die in Holzkirchen verbleibenden Offiziere und Mannschaften haben Befehl, sich vom Feind überrollen zu lassen.

Die Nachrichtenhelferinnen, die bis zu diesem Zeitpunkt noch beim Verband sind, werden bei Bauern untergebracht, um sie vor der Gefangenschaft zu bewahren.

Am 26. April telefoniere ich mit dem Luftwaffen-Führungsstab in Berchtesgaden und erhalte von General Koller den Auftrag, die Vormarschstrasse der Amerikaner auf München abzufliegen, um den genauen Stand der Spitze des vormarschierenden Gegners zu erkunden. Mit zwei Flugzeugführern des Nachkommandos des JG 300 starte ich mit einer inzwischen organisierten FW 190 am Nachmittag des gleichen Tages um 15.30 Uhr in den Raum Dillingen/Donau. Wir überfliegen den Starnberger See und den Ammersee und nähern uns, um dem gegnerischen Jagdschutz zu entgehen, in grossem Bogen der Vormarschstrasse. Noch ist der Luftraum ruhig. Nördlich Augsburg sehen wir weit vor uns die Panzerspitze der vormarschierenden Amerikaner, darüber, wie ein schützendes Dach, ein Gewimmel von kurvenden Jagdflugzeugen. Wir machen sofort kehrt, in der stillen Hoffnung, von den feindlichen Jägern unbemerkt, so schnell als möglich wieder unseren Heimathafen zu erreichen. Aber ein Blick nach hinten raubt uns schnell diese Illusion. Einige Mustangs haben sich aus dem über der Panzerspitze hängenden Verband gelöst und jagen uns nach. Wieder kurven wir wie wild in etwa 800 m Höhe, eine Höhe, in der ich mit meiner Focke Wulf den Mustangs im Luftkampf überlegen bin. In einer Wendekurve tauche ich unter meinem Gegner durch, knapp, so knapp, dass ich unwillkürlich den Kopf einziehe. Ein Zittern geht durch den Rumpf, als ich die Maschine hart herumreisse, ich halte vor und schiesse was das Zeug hält. Die Mustang kurvt ein und fliegt direkt in meine Geschossgarbe. Rumpf- und Flächenteile wirbeln durch die Gegend bevor die Maschine kopfüber in die

Tiefe saust. Ich sehe mich um, die Mustangs drehen nach Westen ab, wahrscheinlich waren sie mit ihrem Sprit am Ende. Meine beiden Kettenflieger schliessen auf, wir fliegen im Tiefflug an München vorbei und landen mit dem letzten Tropfen Sprit in Holzkirchen. Es war mein letzter Luftkampf und mein letzter Luftsieg über einen tapferen Gegner. Die Flugzeugführer des Nachkommandos starten gegen Abend noch zum Überführungsflug nach Ainring bei Salzburg. Leergetankt, wie in stummer Anklage, stehen die zurückgebliebenen Maschinen am Waldrand. Langsam, wie bei einem Begräbnis schieben einige Soldaten meine Focke Wulf über den Platz auf die Reihe der zur Sprengung vorbereiteten graugrünen Vögel zu. Die Endgültigkeit unserer hoffnungslosen Lage überkommt mich bei diesem Anblick.

Während wir, als Folge katastrophaler Nachschub-Schwierigkeiten und Benzinmangels, Staffeln auflösen und Flugzeugführer zum Erdeinsatz abgeben müssen, schöpft der Gegner nach wie vor aus dem Vollen. Um die immer schneller vorrückenden Truppen mit dem notwendigen Nachschub zu versorgen, sind im April ständig 1'500 Transportflugzeuge, in der Mehrzahl umgebaute schwere Bomber eingesetzt, die allein in diesem einen Monat u.a. 45'000'000 Liter Benzin befördern. Am Abend des 26. April befand ich mich bei einer Lagebesprechung mit General Koller, als die Nachricht von der Absetzung Reichsmarschall Görings bekannt gegeben wurde. Diese Nachricht löste im Führungsstab ziemliche Beunruhigung aus, eine Meldung jagte die andere. General Koller behielt als Chef des Generalstabes trotz aller sich oft widersprechender Meldungen eiserne Ruhe und vertrat als Altbayer die Ansicht, dass man sich durch nichts verrückt machen lassen solle. Am 27. April wurde die Ernennung des von uns allen hochgeschätzten Generaloberst Ritter v. Greim, Pour-le-Merite-Träger und Jagdflieger des ersten Weltkrieges, zum Oberbefehlshaber der Luftwaffe unter gleichzeitiger Beförderung zum Generalfeldmarschall bekanntgegeben. Diese Ernennung löste bei uns Jagdfliegern Genugtuung aus. Dem Reichsmarschall gegenüber befand sich Ritter v. Greim in keiner beneidenswerten Lage. Auf der einen Seite stand die alte Kameradschaft als Flieger des ersten Weltkrieges, auf der anderen Seite musste er dem

Befehl gehorchen und der Berufung zum Oberbefehlshaber der Luftwaffe in schwerster Stunde folgen.

Während sich die tragischen Ereignisse ihrem Höhepunkt nähern, fahre ich mit einem Holzvergaser zu den verstreut auf kleinen Feldflugplätzen liegenden Verbänden. Es ist überall das gleiche Bild, Spritmangel, knappe Verpflegung, kein Nachschub. Die bange Frage, «*wie soll es weitergehen*», beschäftigt jeden Mann. Trotzdem sind die meisten bereit, noch mit dem letzten Tropfen Benzin zu fliegen, um die Zivilbevölkerung vor der in's Masslose gesteigerten Bedrohung durch feindliche Jäger zu schützen.

Solange die Alliierten noch täglich selbst kleine Städte und Dörfer in sinnloser Weise bombardieren, solange «Jabos» Jagd auf Flüchtlinge, auf Frauen und Kinder machen und sogar die Bauern hinter ihrem Pflug erschiessen, solange hat jeder Soldat die verdamnte Pflicht und Schuldigkeit den Gegner zu bekämpfen, um zu verhindern, dass noch mehr unschuldige Menschen getötet werden.

Am 27. April fliegen die Piloten des Jagdgeschwaders 300, das mit seinen Sturmgruppen in hunderten von Einsätzen in der Heimatverteidigung alte erfahrene Flugzeugführer und die besten Staffelp kapitäne verloren hatte, mit dem Rest des noch vorhandenen Benzins und der letzten Munitionszuteilung, den letzten Einsatz gegen den stetig vorrückenden Feind.

Den Verlauf dieses Einsatzes berichtete mir Karl Heinz Rusack, der der Fünften Staffel der Zweiten Sturmgruppe angehörte und der bei diesem Einsatz als Gefechtsverbandsführer vorausflog:

«Bei der Einsatzbesprechung am 27.4.45 erhielten wir den Befehl, Tiefangriffe auf Nachschubfahrzeuge des Gegners im Raume Landsberg-Schongau-Kaufbeuren zu fliegen. Nach dem Tod des unvergesslichen Ofw. Richard Löffgen und dem Ausfall des verwundeten Rudi Zwesken, wurde ich als Stellvertreter des Verbandsführers, Oblt. Radener, eingesetzt.

Kurz vor 14.00 Uhr kam der Startbefehl. Drei Schwärme Messerschmitt 109 hingen als Höhenschutz schon über dem Platz, da meldete Oberleutnant Radener seine Maschine unklar und ich musste die Führung übernehmen, obwohl

meine «rote 10^a an diesem Tag auch ihre Mucken hatte, denn aus der Serienreihe A 8 war sie auch nicht mehr die Jüngste.

Wir waren 4-5 Schwärme FW 190. Alte Kumpels wie Dieter Oehm, Charlie Schick, Heinz Stoll, Rudi Salfner und Karl Spenst flogen mit. Es war ein ausgezeichnetes Jägerwetter, ungefähr 6-7/10 Quellbewölkung. Unsere Höhengruppe machte dauernd «Holzauge», denn der Himmel hing voller «Geigen». Wir schlichen uns an den Bergen entlang und flogen scharf über den Wolken, um möglichst ungesehen und überraschend an den vorrückenden Gegner heranzukommen und dann von Westen nach Osten hin die Strasse abzukämmen. Als die Bodenstelle auf der Jägerwelle mehrere Verbände Indianer in unserer Nähe meldet, wird es mir doch etwas mulmig und ich nehme einen Kurswechsel nach Norden vor, schlage also einen grossen Bogen längs des Ammer sees in Richtung Landsberg, um so von Nordwesten aus auf Kaufbeuren zu stossen. Wir fliegen in 3 bis 4'000 m Höhe, nach allen Seiten absichernd.

Hinter Landsberg sehe ich plötzlich genau unter mir mit Gegenkurs drei bis vier Schwärme Thunderbolts. Da sie Wolkenunter grenze, wir aber an der Obergrenze flogen, hatten sie uns noch nicht gesehen. Schnell rufe ich noch «Indianer unter uns», werfe meinen Zusatztank ab und stürze an der Spitze meines Verbandes in scharfem Abschwung durch die Wolkenlöcher, bis ich in günstiger Schussposition hinter einem Schwarm Thunderbolts sitze. Ein kurzer Feuerstoss, der erste Gegner geht kopfüber in die Tiefe.

Begünstigt durch die Wolkenfetzen gelingt unser Angriff so überraschend, dass der Gegner erst merkt was gespielt wird, als die ersten Thunderbolts schon brennend der Erde zu trudeln. Die Mustangs ziehen in einer Rechtskurve hoch, schon habe ich mich an meinen zweiten Gegner gehängt und schiesse aus allen Rohren, bis auch er in Flammen gehüllt, wie ein brennender Kreisel vom Himmel fällt. Aber in der Hitze des Gefechts habe ich die Maschine wohl etwas überzogen, gerate in die Propellerböen einer anderen Maschine und schmiere ab. Als ich merke, dass ich die ganze Meute Mustangs am Halse habe, denke ich nur noch «Adelheid es ist so weit!» Mit rasanter Geschwin-

digkeit kommt die Erde immer näher, aussteigen ist die einzige Möglichkeit für mich. Ich werfe die Kabine ab und hänge im nächsten Augenblick auch schon am Schirm. Erst als es mir um die Füße ungewöhnlich kalt wird, merke ich, dass ich beim Aussteigen meine Pelztiefel verloren habe. So pendle ich also fluchend und hilflos am Fallschirm hängend, genau auf die Vormarschstrasse der Amerikaner. Kaum fünf Minuten später werde ich von der amerikanischen Panzerspitze in Empfang genommen. Während ich auf Socken, mit erhobenen Händen vor den amerikanischen Panzern von Buchloe nach Kaufbeuren marschiere, denke ich mit Genugtuung an meinen sechsten und siebenten Abschuss, an die beiden Thunderbolts und ich bin froh, dass es mir erspart geblieben ist, meine brave «rote 10», den «alten Zigeuner», am Ende noch selbst sprengen zu müssen.»

Wer die unter Jagdfliegern weitverbreitete Abneigung gegen Fussmärsche kennt, kann verstehen, dass dieser unfreiwillige 21 km lange Marsch nicht zu Rusacks bevorzugten Erinnerungen gehört.

Bei diesem letzten Einsatz haben die Piloten des JG 300 bei zwei eigenen Verlusten zwölf feindliche Maschinen abgeschossen.

DAS BITTERE ENDE

An einem der nächsten Tage fahre ich von meiner Dienststelle in Königsee bei Berchtesgaden hinüber nach Ainring. Matton, mein Fahrer, macht gewohnheitsmässig den Umweg über den Flugplatz. Schon von weitem sehe ich zwei hochbeinige Maschinen, eine Bücker 181 und einen Stieglitz, an und für sich kein verwunderlicher Anblick, da diese Flugzeuge auch als Kuriermaschinen verwendet wurden.

Lediglich die etwas ungewöhnliche Sonderausrüstung, die Panzerfäuste, die links und rechts unter der Fläche angebracht waren, machten mich stutzig. Um der Sache auf den Grund zu gehen, lasse ich halten. Zwei blutjunge Flugzeugführer kommen hinter den Maschinen hervor, und ich entnehme ihrer zackigen Meldung, dass es sich hier um Angehörige des «*Unternehmen Bienenkorb*» handelt. Die Angehörigen des Unternehmens Bienenkorb hatten den Auftrag, die vorrückenden Panzerspitzen des Gegners mit ihren Panzerfäusten vom Flugzeug aus zu beschiessen oder im Rücken des Feindes zu landen und abgestellte Feindflugzeuge zu zerstören.

Bei der Bewertung des Erfolges solcher Unternehmen darf man wohl nicht unberücksichtigt lassen, dass das Motiv der Befehlsgebung Verzweiflung war. Diese Gedanken bewegen mich, während ich zu den Unterkünften hinüberfahre, um wieder, vielleicht zum letzten Male, mit meinen alten Kameraden vom JG 300 zusammen zu sein. Es sind nur noch wenige darunter, die mit mir die mörderischen zehn Monate seit dem ersten erfolgreichen Einsatz über Oschersleben am 7. 7. 44 überlebten. Jeder der Männer, die hier mit ernsten, von harten Kämpfen gezeichneten Gesichtern um mich herum sitzen, hat mit seinem Einsatz dazu beigetragen, den feindlichen Luftterror zu verringern. Von den täglich, und später in rollendem Einsatz einfliegenden Feindverbänden, die ihre todbringende Last über dem Heimatgebiet abluden, haben die Männer dieses Geschwaders 728 schwere Bomber und 230 Jäger abgeschossen oder ge-

rammt. Sie haben dadurch versucht zu verhindern, dass das Martyrium der hilflosen Alten und Gebrechlichen, der unschuldigen Frauen und Kinder, in's Unermessliche gesteigert wurde. Sie haben verhindert, dass der seit 1940 unaufhaltsam auf Wohngebiete herniederprasselnde Bombenregen, der lt. amerikanischen Angaben 46% der insgesamt über Deutschland abgeworfenen Bombenlast betrug, noch um einige tausend Tonnen erhöht wurde und zusätzlich Verderben und Zerstörung über die von Angst und Not gezeichneten Menschen brachte, die in Kellern, unter den Trümmern unserer einstmals von alter Kultur zeugenden Städte hausten.

Diese Männer haben bis zum Ende ausgeharrt und gegen einen zahlenmässig überlegenen Gegner gekämpft, um das Leben von Müttern, Frauen und Kindern zu retten. Selbst dann, als sie schon die Hoffnungslosigkeit der Lage erkannt hatten, schlugen sie in einem Verzweigungskampf ohnegleichen, ihr Leben in die Schanze.

Die Männer der Sturmgruppen, die sich freiwillig verpflichtet hatten, bei jedem Feindflug einen Gegner abzuschliessen und wenn notwendig, durch Rammstoss zu zerstören, die in die feindlichen Bomberpuls hineinjagten, sich auf die viermotorigen Bomber stürzten und sie mit ihrer tödlichen Last zum Absturz brachten, sie flogen nicht um ein Regime zu retten. Sie waren jederzeit bereit, ihr Leben zu geben, um die Heimat aus ihrer jahrelangen in den Luftschutzkellern geborenen grauenvollen Angst zu befreien. Sie waren keine Selbstmörder, keine Degradierten, die durch ihren Einsatz ihre Ehre wiederherstellen wollten, sie waren auch keine Wunderwaffe. Das Wunder war allein der Aufopferungswille dieser jungen Männer und ihr heldenhaftes Draufgängertum.

Durch ihre ernsten Gespräche schwingt das entsetzliche Bewusstsein des verlorenen Krieges und die Sorge um die Zukunft ihrer Angehörigen. Die wenigen Übriggebliebenen, die während der ganzen Jahre des Krieges nur für die Zukunft ihres Vaterlandes und ihres Volkes gekämpft und die härtesten Entbehrenungen ertragen haben, stehen nun selbst ohne Hoffnung, mit bitterem Herzen vor einer ungewissen Zukunft, schutzlos vor den Trümmern ihrer Heimat, denn sie gehören zu dem Heer der Besiegten.

Bevor ich wieder zu meiner Dienststelle zurückfahre, gehe ich noch einmal hinaus auf das Rollfeld. Die Maschinen stehen leergetankt am Rande. Munition und Treibstoff sind nicht mehr vorhanden, an einen Einsatz ist nicht mehr zu denken.

Beim Näherrücken der amerikanischen Truppen werden die Flugzeuge zur Sprengung vorbereitet. Am Morgen des 4. Mai, der Feind steht dicht vor Salzburg, werden die Maschinen gesprengt. Die Soldaten des JG 300 werden verabschiedet. Einigen gelingt es, sich zu ihren Familien durchzuschlagen, andere verstecken sich wochenlang in den Bergen, die meisten teilen mit Tausenden das harte Los der Gefangenschaft.

Gegen Mittag des 4. Mai marschiert der Feind in Salzburg ein. Am gleichen Tag wird Berchtesgaden eingenommen, das noch am 25. April von der Royal Air Force mit mehreren hundert Lancaster-Bombern angegriffen worden war. Das Hauptziel bei diesem Angriff war der Obersalzberg, der mit schweren Sprengbomben vollständig zerstört wurde.

Inzwischen wurde Grossadmiral Dönitz am 1. Mai, nach Hitlers Tod, Staatsoberhaupt des Deutschen Reiches und Oberster Befehlshaber der deutschen Wehrmacht. Am gleichen Tage erklärt der Grossadmiral in seinem Tagesbefehl an die Wehrmacht, dass der Kampf gegen den Bolschewismus so lange fortgesetzt werde, «bis die kämpfende Truppe und die hunderttausende von Familien des deutschen Ostraumes vor der Versklavung oder Vernichtung gerettet sind. Gegen Engländer und Amerikaner muss ich den Kampf so lange fortsetzen, wie sie mich in der Durchführung des Kampfes gegen die Bolschewisten hindern.»

Der Krieg war für uns verloren. Um den an der Ostfront kämpfenden Truppen die Möglichkeit zu geben, sich nach dem Westen zurückzuziehen und die vor dem Russen flüchtende Bevölkerung zu retten, musste die von den Alliierten geforderte bedingungslose Gesamtkapitulation so lange als möglich hinausgezögert werden. Es ist das ausschliessliche Verdienst des Grossadmirals, dass durch die Verzögerung der Unterzeichnung der Kapitulation bis zum 7. Mai und der damit «erhandelten» 48stündigen Frist, ein Grossteil der an der Ostfront kämpfenden Truppen und tausende von Flüchtlingen sich noch bis zur

damals schon in etwa bekannten westlichen Demarkationslinie durchschlagen konnten.

Die bis zum heutigen Tage unverständliche Haltung der Amerikaner wird am besten durch General Eisenhowers eigene Darstellung der Vorkommnisse gekennzeichnet:

«Uns war es klar, dass die Deutschen Zeit gewinnen wollten, um möglichst viele deutsche Soldaten, die noch im Felde standen, hinter unsere Linien bringen zu können. Ich trug General Smith auf, er solle Jodl sagen, ich würde den Durchgang weiterer deutscher Flüchtlinge durch unsere Linien unter Gewaltanwendung verhindern, wenn sie nicht augenblicklich mit ihrer Verzögerungstaktik aufhörten. Ich hatte es satt, mich dauernd hinhalten zu lassen.»

Unter dem Druck der Worte Eisenhowers, «er werde auf jeden deutschen Soldaten schießen lassen, auch wenn er ohne Waffe auf die amerikanische Front zukäme, um sich zu ergeben,» unterzeichnete Generaloberst Jodl am 7. Mai 1945 nachts 2.41 Uhr in Reims die bedingungslose Kapitulation.

Ich selbst wurde am 7. Mai in Königsee gefangengenommen und von de Gaulle-Truppen nach Berchtesgaden gebracht. Nach zwei Tagen gelang es mir, zusammen mit Major Schmoller-Haldy den Franzosen zu entkommen. In Teisendorf an der Autobahn wurden wir von einem US-Major gestellt und nach unseren Papieren gefragt. Ich war mir darüber klar, dass in meinem Fall Versteckspielen keinen Sinn haben würde und sagte ihm frei heraus wer ich war. Er zog eine Liste aus der Tasche und stellte fest, dass unsere Namen unter «High-ranking Persons» auf geführt waren und nahm uns sofort mit nach Salzburg. Nach kurzem Aufenthalt wurde ich nach Heilbronn transportiert, wo ich mit tausenden von deutschen Soldaten auf freiem Feld kampierte, bei anhaltendem Regen, wie Vieh zusammengepfercht, bei kärglichster Nahrung.

Über allem steht die bedingungslose Kapitulation des Besiegten, die in dem abschliessenden Bericht des Kommandierenden der amerikanischen Luftwaffe, General Arnold, deutlich zum Ausdruck kommt: «Die Abrüstung der deutschen Luftwaffe», so sagt der General, «bedeutet nicht, dass wir ihr nur die Giftzähne ziehen, wir werden ihr das Gehirn ausreissen. Was immer die Deut-

schen an Werten besitzen, es wird uns gehören. Eine unserer Aufgaben wird die Herstellung einer Karte Deutschlands sein, die uns anhand von Luftaufnahmen das gesamte eroberte Gebiet aus der Vogelperspektive zeigt. Just in case! – Für alle Fälle! Diesen Krieg zu gewinnen war ein hartes Stück Arbeit!» Am 22. Mai wurde ich nach England gebracht und dort in einem Sonderlager der Luftwaffe, zusammen mit Generalleutnant Galland, Generalfeldmarschall Milch, Oberst Petersen, Oberst Baumbach, Oberst Rudel und vielen anderen, wochenlang vernommen. Die Behandlung war gut, die Unterbringung, gemessen an dem Heilbronner Lager, sogar komfortabel. Zu zweit und zu dritt waren wir in Zimmern eingeschlossen, die mit Abhörvorrichtungen versehen waren. Eines morgens kam einer der Vernehmungsoffiziere in unser Zimmer und forderte mich auf, meine Sachen zu packen. Während ich die für einen Kriegsgefangenen unersetzlichen Habseligkeiten in meinen organisierten, etwas rampontierten Rucksack packte, ging natürlich das Raten los. Von der Entlassung in die Heimat bis zur Verbannung nach Cayenne waren alle Möglichkeiten offen. Nachdem ich mich von meinen Kameraden verabschiedet hatte, schloss der Posten hinter mir die Tür und schob mich durch die geöffnete Tür der gegenüberliegenden Zelle. Meine Reise war beendet! Mit grossem Hallo begrüsstete ich hier wiederum einige Kameraden und später war uns klar, dass die darauffolgende Unterhaltung von den an den Abhörgeräten sitzenden Vernehmungsoffizieren mitgehört wurde. Natürlich fiel auf den Trick jeder nur einmal herein.

Die Unterhaltung mit den Kameraden brachte mir wieder die Ereignisse der letzten Kriegstage zum Bewusstsein. Die disziplinierte Haltung der deutschen Zivilbevölkerung, die dem Bombenregen von mehr als 2'700'000 Tonnen Bomben, der in pausenlosen Tag- und Nachtangriffen auf die Städte und Dörfer herniederging, standhielt, ist ohne Beispiel. Es gab keine Spur von Panik, kein Zeichen von Auflösung oder Zersetzung. Bis auf wenige Ausnahmen herrschte bis zum letzten Tage, bis zum bitteren Ende, Ordnung und Disziplin.

Grossadmiral Dönitz würdigt diese Haltung in dem letzten Wehrmachtsbericht vom 9. Mai 1945 mit folgenden Worten:

«Seit Mitternacht schweigen nun an allen Fronten die Waffen. Auf Befehl des Grossadmirals hat die Wehrmacht den aussichtslos gewordenen Kampf eingestellt. Damit ist das fast sechsjährige ehrenhafte Ringen zu Ende. Es hat uns grosse Siege, aber auch schwere Niederlagen gebracht. Die deutsche Wehrmacht ist am Ende einer gewaltigen Übermacht ehrenvoll unterlegen. Der deutsche Soldat hat, getreu seinem Eide, im besten Einsatz für sein Volk für immer Unvergessliches geleistet.

Die Heimat hat ihn bis zuletzt mit allen Kräften unter schwersten Opfern unterstützt. Die einmalige Leistung von Front und Heimat wird in einem späteren Urteil der Geschichte ihre endgültige Würdigung finden.

Den Leistungen und Opfern der deutschen Soldaten zu Wasser, zu Lande und in der Luft wird auch der Gegner die Achtung nicht versagen. Jeder Soldat kann deshalb die Waffen aufrecht und stolz aus der Hand legen und in der schwersten Stunde unserer Geschichte tapfer und zuversichtlich an die Arbeit gehen für das ewige Leben unseres Volkes.

Die Wehrmacht gedenkt in dieser schweren Stunde ihrer vor dem Feind gebliebenen Kameraden. Die Toten verpflichten zu bedingungsloser Treue, Gehorsam und Disziplin gegenüber dem aus zahllosen Wunden blutenden Vaterlands

Und während ich des endlosen Heeres der vor dem Feind gebliebenen Kameraden gedenke, sehe ich mitten unter ihnen den kleinen, frechen Bolowski, den blonden, zurückhaltenden Ekkehard Tichy, der noch mit einem Auge gegen die Viermots flog und der bei jedem Abschuss in's FT schrie «hat ihm schon», Bretschneider, der Page von Hochburgund, und Franz Schwaiger, der nach glücklichem Absprung vergeblich um sein Leben rennt. Mit ihnen die vielen anderen, die gleich ihnen vom Feindflug nicht zurückgekehrt sind, die sich selbst, ihr Glück, ihr Leben geopfert haben. Sie alle werden, was auch immer die ungewisse Zukunft bringen mag, in unseren Herzen weiterleben!



*Hauptmann Moritz und Major Dahl
mit den Piloten der Sturmgruppe nach einem Einsatz*

BILDERLÄUTERUNGEN

Bild Seite 3

Oberst Dahl

Träger des Eichenlaubs zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Aus dem Heer hervorgegangen. Meldet sich 1938 als Infanterie-Offizier freiwillig zur Ausbildung zum Flugzeugführer. Nach viermonatiger Schnellausbildung als Flugzeugführer zunächst Verwendung als Fluglehrer. Dann auf Grund freiwilliger Meldung Ausbildung zum Jagdflieger. Versetzung zu Major Lützow in dessen Geschwader JG 3 (Frühjahr 1941). Erringt als Adjutant und Staffelkapitän in Russland und 1941/42 im Einsatz über Malta 51 Luftsiege. 1943 in der «Reichsverteidigung». Hier persönliche Abschusserfolge und grosse Erfolge der von ihm geführten Jagdgruppe, bes. bei den beiden Luftschlachten von Schweinfurt und während der «grossen Woche» im Februar 1944. Verleihung des Ritterkreuzes. Im Mai 1944 zum Geschwaderkommodore ernannt, übernimmt er nach Beginn der Invasion die Sturmgruppe IV. JG Udet und das Jagdgeschwader 300, bildet Gefechtsverband und erringt bei der «Blitzluftschlacht von Oschersleben» durch Abschuss von zwei geschlossenen fliegenden viermotorigen US-Bombenverbänden (58 Bomber) einen einzigartigen Erfolg. Schoss selbst insgesamt 128 Flugzeuge ab, darunter 36 viermotorige Bomber. Im November 1944 zum Oberstleutnant und im April 1945 zum Oberst wegen Tapferkeit vor dem Feinde befördert, wird er am 26. Januar 1945 zum Inspekteur der Tagjäger ernannt. Führt bis zum letzten Tage des Krieges diese Aufgabe durch. Im Mai 1945 in US-Gefangenschaft in England. Ende 1945 entlassen. Jetzt in der Industrie tätig.

Grossadmiral Dönitz

Träger des Eichenlaubs zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Als junger Seeoffizier erfolgreicher U-Bootkommandant des ersten Weltkrieges, im Oktober 1918 wurde sein U-Bot im Mittelmeer zwischen Sizilien und Malta durch englische Seestreitkräfte nach hartem Kampf versenkt, er wurde mit dem grössten Teil seiner Besatzung gerettet und geriet in englische Gefangenschaft. 1919 entlassen, trat er dann in die neue Reichsmarine ein und wurde in verschiedenen Stellungen der Überwasserstreitkräfte verwendet, als Torpedobootkommandant, Chef einer Torpedobootsflottille und Kommandant des Auslandskreuzers «Emden». Im Jahre 1935 wird er Befehlshaber der U-Boote, führt als Verantwortlicher den U-Bootkrieg und schlägt die gigantische «Atlantikschlacht» der U-Boote. Mitte Januar 1943 zum Oberbefehlshaber der Kriegsmarine ernannt, in Nachfolge des in den Ruhestand getretenen bisherigen Oberbefehlshabers Grossadmiral Dr. h.c. Raeder. Am 1. Mai 1945 wurde Grossadmiral Dönitz, nach dem Tode Hitlers, Staatsoberhaupt des Deutschen Reiches und zugleich Oberster Befehlshaber der deutschen Wehrmacht. Es fiel ihm die schwere Aufgabe zu, die Kapitulation der Wehrmacht im Mai 1945 durchzuführen. Sein geschichtliches Verdienst ist es, durch geschickte und mutige Verzögerung der Gesamtkapitulation und das Gelingen der Teilkapitulation gegenüber der englischen Armee, Millionen Deutschen das Leben gerettet zu haben. Es wurden dadurch neben den 1,5 Millionen Menschen, die in den vorhergehenden drei Monaten durch die Kriegsmarine über See nach Westen gerettet wurden, mindestens 1,5 Millionen Menschen auf dem Landwege vor den anrückenden Sowjets in Sicherheit gebracht. Es waren dies meist Flüchtlinge aus den Ostgebieten des Reiches, Soldaten und Verwundete. Am 23. Mai 1945 wurde die Deutsche Regierung und das Oberkommando der Wehrmacht, an der Spitze Grossadmiral Dönitz, auf Befehl Eisenhowers abgesetzt und verhaftet. Grossadmiral Dönitz wurde im Herbst 1945 als einer der 22 «Hauptangeklagten» vor das Nürnberger Tribunal gestellt. Obwohl er und die von ihm

geführte deutsche Kriegsmarine wegen des U-Boot- und Seekrieges im Nürnberger Prozess nicht verurteilt werden konnten, – eine Tatsache, die bis zum heutigen Tage der Weltöffentlichkeit verschwiegen wird – erfolgte eine Verurteilung des Grossadmirals zu zehnjähriger Haft in Spandau (Nürnberger Urteil am 1.10.1946), die er bis zum letzten Tag verbüßte. Eine Anrechnung der Untersuchungshaft von Mai 1945 bis zur Verurteilung im Oktober 1946 wurde von den Alliierten abgelehnt, so dass der Grossadmiral insgesamt elfeinhalb Jahre inhaftiert war. Am 1. Oktober 1956, 0.00 Uhr, öffneten sich endlich die Tore der Strafanstalt in Spandau für den Grossadmiral.

Bild Seite 19

Generalleutnant Schmid

Träger des Ritterkreuzes des Eisernen Kreuzes.

Nach dem 1. Weltkrieg Offizier der Reichswehr. Bei Aufstellung der Luftwaffe 1935 in deren Generalstab versetzt, 1939/40 als Oberst i. G. Chef Ic der Nachrichtenabteilung im Generalstab der Luftwaffe, in diese Phase fällt die Tätigkeit der berühmten «Roten Kapelle». 1942/43 als Kommandeur der Division «Hermann Göring» im Einsatz Nordafrika. Verleihung des Ritterkreuzes, Einsatz «Tunis», wird mit den Resten seiner Division bei der Aufgabe von Tunis von dort nach Deutschland geflogen. Im Herbst 1943 zum Kommandierenden General des I. Jagdkorps ernannt, dem die Aufgabe der «ReichsVerteidigung» zufiel. (Unterstellung aller Tagjagd- und Nachtjagdkräfte im Reich) Ab Februar 1945 Befehlshaber des Luftwaffenkommandos West. Nach Entlassung aus Kriegsgefangenschaft in Augsburg wohnhaft, 1956 verstorben.

Bild Seite 20

Oberstleutnant von Kornatzki Gefallen am 12. September 1944

Träger des deutschen Kreuzes in Gold.

Begründer und «Vater der Sturmidee». Aktiver Fliegeroffizier im Frieden, Oberleutnant und Adjutant der «Reklamestaffel Mitteldeutschland» (Sommer 1934 – April 1935), dem späteren «Jagdgeschwader Richthofen». Begründete als Major 1943/44 die erste «Sturmstaffel», aus der dann die Rammjäger hervorgingen. Im Sommer 1944 zum Oberstleutnant befördert, übernahm er als Kommandeur die II. Sturmgruppe des Jagdgeschwaders 4, die er selbst im August 1944 aufgestellt hatte. Er fiel beim zweiten Sturmangriff seiner Gruppe, an deren Spitze fliegend, getreu seiner Sturmidee!

Bilder Seiten 49 bis 52

Erklärung der Abschussmeldung vom 7. Juli 1944.

Um die Anerkennung von Seiten des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe zu erhalten, mussten folgende Bedingungen erfüllt sein:

1. Der Abschuss musste durch mindestens einen einwandfreien Zeugen beobachtet und anschliessend schriftlich bestätigt werden.
2. Die vollständige Vernichtung des feindlichen Flugzeuges musste erwiesen sein. Es musste entweder durch den Schützen und den Zeugen der Aufschlag am Boden einwandfrei beobachtet worden sein, bzw. bei einem Zerplatzen in der Luft diese Tatsache nachgewiesen werden.
Waren diese beiden Grundbedingungen nicht erfüllt, so konnte der Abschuss zur Anerkennung *nicht* eingereicht werden.
Diese Bestimmungen waren sehr korrekt und man handelte strikt danach. Zuwiderhandlungen oder Verstösse, auch fahrlässiger Art, wurden streng bestraft.

Zunächst musste eine offizielle Abschussmeldung ausgefüllt werden, wie das Bild auf Seite 49 zeigt. Es waren dies 21 Punkte, die genau beantwortet werden mussten. Diese Abschussmeldung wurde auf einem vorgedruckten Formular

erstellt. Als Anlage dazu musste der Schütze seinen Gefechtsbericht abgegeben. (Siehe Bild Seite 50) Ebenfalls als Anlage erfolgte der Zeugenbericht; meist Luftkampfzeuge. Aber es kam auch öfters vor, dass Erdzeugen einwandfrei festgestellt werden konnten, die ihre Beobachtungen dann schriftlich meldeten. (Siehe Bilder auf Seite 50 und 51; ein Luftzeuge, ein Erdzeuge).

Diese Abschussmeldung mit Anlagen ging auf dem Deinstweg zum Geschwader (über Staffel und Gruppe). Jeder Vorgesetzte musste den Vorgang prüfen und Stellung dazu nehmen. Der Geschwaderkommodore gab anschliessend sein Urteil ab und reichte den erwiesenen Abschuss auf dem Dienstweg weiter zum Oberkommando der Luftwaffe, von wo aus dann die amtliche Abschusserkennung erfolgte. (Siehe Abbildung Seite 52).

Bild Seite 55

Der Tod am Himmel! Das sind sie! Die «Fliegenden Festungen», welche Tod und Verderben über Deutschland brachten. Das Bild zeigt einen Verband amerikanischer Bomber vom Typ B-17 (Boeing) im Moment des Bombenwurfes, aufgenommen von der amerikanischen Luftwaffe bei einem Angriff auf die Reichshauptstadt Berlin, im Sommer 1944.

Der Konstrukteur dieser Bombenflugzeuge und Besitzer der gleichnamigen Flugzeugfabrik «Boeing» ist deutscher Abstammung. Der Grossvater ist noch im Westfälischen wohnhaft gewesen. Dies ist auch eine deutsche Tragik!

So sah der deutsche Jagdflieger die viermotorigen, feuerspeienden Ungetüme beim Angriff! Sie schossen, wie der Jagdflieger sich auszudrücken pflegt, «aus allen Knopflöchern»! Die im Verband fliegenden Maschinen gaben sich, im sog. «Pulk» fliegend, gegenseitig Feuerschutz. Sie konnten nach allen Seiten das Feuer leiten! Sie waren wirklich mit ihrer starken Feuerkraft von 12 Waffen in 7 Ständen die «Fliegenden Festungen».

Bild Seite 56

Wellen von Consolidated B-24-Liberators («Befreier» genannt!) fliegen über dem Zielgebiet, eine Ö raffinerie in Deutschland, die getroffen ist und brennt. Man erkennt die explodierenden Flakgranaten zwischen den einzelnen Bombern.

Das Flugzeug hatte eine neunköpfige Besatzung, von denen vier Mann Bord-schützen waren. Die Leistungen waren ungefähr die gleichen wie bei der Boeing-B-17, nur war die «Liberator» etwas langsamer und bei Beschuss empfindlicher, sie brannte leichter.

Dieses Bild ist von der US-Air-Force während des Angriffs auf genommen worden.

Bild Seite 65/66

Erklärung der Luftangriffe

Diese Karte, die in sogenannte «Planquadrate» eingeteilt ist, stellt drei Angriffe von Kampfverbänden der amerikanischen Luftwaffe auf das Reichsgebiet 1943/44 dar. Dabei sind die Feindkräfte in roten Linien (Bomber) und roten Pfeilen (Begleitjäger) dargestellt, die eigenen Jagdkräfte sind mit blauen Linien eingezeichnet. Die eingezeichneten Linien erklären den Verlauf folgender Luftschlachten:

1. Darstellung rechts unten: Angriff auf Steyr am 23. Februar 1944,

2. Darstellung Mitte links: Angriff auf Schweinfurt am 14. Oktober 1943

3. Darstellung oben: «Blitzluftschlacht von Oschersleben» am 7. Juli 1944.

1. Beginnen wir mit der Darstellung rechts unten. (Angriff auf Steyr am 23. Februar 1944.)

Feindeinsatz:

Kampfverbände der 15. US-Air-Force (ca. 200 viermotorige Bomber vom Typ «Liberator» und ca. 150 Begleitjäger vom Typ «Lightning») kommen in 7'000

m Höhe von ihrer italienischen Basis aus dem Raum Foggia-Bari, überfliegen die Adria in Höhe Ancona, fliegen weiter über Istrien-Triest (11.00 Uhr) nach Kärnten und weiter dem Ziel Steyr entgegen. Während des Anmarsches dieser Bomber fliegen die Begleitjäger (rote Pfeile) an deren rechter Flanke, um gegen deutsche Jagdkräfte abzuschirmen, die aus dem Wiener Raum erwartet werden.

Eigener Einsatz:

Die III./Jagdgeschwader Udet ist unter Führung von Major Dahl um 11.15 Uhr aus dem Raum Memmingen (Wörishofen) gestartet, steigt im Anflug, der über Rosenheim-Salzkammergut führt, auf Kampfhöhe, «hält dabei vor», d.h. es wird versucht, dem Feindverband den Anmarsch abzuschneiden, um ihn noch vor Erreichen des Zieles angreifen zu können. Dies gelingt, da rechtzeitig bekannt wurde, dass der Angriff sich gegen die Rüstungsindustrie im Gebiet von Steyr (Waffen- und Fahrzeugindustrie) richten wird. In 7'000 m Höhe wird der Feindverband etwa 80 km südlich Steyr um 11.50 Uhr, über den Alpen fliegend, gesichtet. Die Jagdgruppe geht auf Angriffsposition und eröffnet den Angriff sofort. Der Feindverband fliegt weiter in Richtung Steyr, wirft aber unter dem Drucke der Angriffe teilweise seine Bomben im Notwurf, dreht in grosser Linksschleife ab und fliegt zurück. Mehrere Angriffe werden von Major Dahl und seiner Jagdgruppe durchgeführt, dabei entwickeln sich heftige Luftkämpfe mit den «Lightning»-Begleitschutzjägern.

Feindverbände werden auf dem Rückweg nach Süden verfolgt. Begleitjäger schirmen jetzt nach Westen ab (rote Pfeile).

Eigener Einsatz: 24 Me-109

Eigener Erfolg: 26 Abschüsse (21 «Liberator», fünf «Lightnings»)

Eigene Verluste: 2 Flugzeugführer gefallen
1 Fallschirmabsprung
2 Bauchlandungen

Der Verfasser schoss selbst bei diesem Einsatz zwei «Liberator» und eine «Lightning» ab.

Diese Gefechtsangaben erfolgen laut Eintragungen im Kriegstagebuch der III./Jagdgeschwader «Udet» und auf Grund der amtlichen Abschussanerkennungen des Verfassers.

2. Darstellung Mitte links. (Angriff auf Schweinfurt am 14. Oktober 1943.)

Feindeinsatz:

Kampf verbände der 8. US-Air-Force (226 viermotorige Bomber vom Typ «Boeing Fortress II» («Fliegende Festungen» mit ca. 200 Begleitjägern) aus England kommend, überfliegen gegen 12.30 Uhr den Kanal. Anflugweg über Brüssel Richtung Rhein-Main-Gebiet. Die Begleitjäger können infolge ihrer 1943 noch geringeren Reichweite nur bis in den Raum Koblenz mitfliegen, sie schirmten bis dahin nach Süden ab. Angriff auf Schweinfurt (Kugellagerindustrie) wird erwartet.

Eigener Einsatz:

Die III./Jagdgeschwader Udet ist unter der Führung von Hauptmann Dahl um 13.08 Uhr in Wörishofen (Raum Memmingen) gestartet und fliegt über Stuttgart-Mannheim in Richtung Koblenz, dabei auf Kampfhöhe steigend. Um 14.05 Uhr südlich Koblenz in 7'000 m Höhe Feindsichtung mit ca. 180 «Boeings», feindliche Jagdverbände nicht zu erkennen. Hauptmann Dahl dreht mit seiner Gruppe auf den Feindverband ein, kommt ostwärts Frankfurt/Main in Angriffsposition, greift mehrmals bis zum Ziel in *geschlossenem Angriff von vorne* die Feindverbände an, dabei werden Abschüsse erzielt. Geschlossener Bombenabwurf auf Schweinfurt wird durch laufende massierte Angriffe aller beteiligten Jagdgruppen und Zerstörerverbände (300 Maschinen) vereitelt. Reste der Feindverbände drehen von Schweinfurt nach Nordwesten ab und fliegen mit Kurs 290 Richtung England ab.

Eigener Einsatz: 25 Me-109

Eigener Erfolg: 18 Abschüsse (Bomber «Boeing Fortress II») Eigene Verluste: 1 Flugzeugführer gefallen

Gesamterfolge der deutschen – an der Luftschlacht von Schweinfurt beteiligten – **Jagd- und Zerstörerverbände:**

61 Abschüsse von «Boeing Fortress II»

140 «Boeing Fortress II» schwer beschädigt,

nur 25 von den 226 gestarteten «Boeing Fortress II» kamen unbeschädigt nach England zurück. Diese Zahlen sind amtliche amerikanische Angaben über die Verluste von Schweinfurt.

Deutsche Gesamtverluste: 35 Flugzeug-Total-Verluste.

Diese Gefechtsangaben erfolgen laut Eintragung im Kriegstagebuch der III./Jagdgeschwader Udet und auf Grund der Abschusserkennung des Verfassers sowie amtlicher amerikanischer Meldungen.

3. Darstellung oben. («Blitzluftschlacht von Oschersleben» am 7. Juli 1944.)

Feindeinsatz:

Kampfverbände der 8. US-Air-Force (ca. 1'000 viermotorige Bomber «Boeing Fortress II» und «Liberator» mit starkem Jagdschutz von ca. 500-600 Begleitjägern aller Typen) fliegen schon am frühen Morgen von England aus in mehreren Wellen zum Angriff auf Mitteldeutschland. Bereits ab 5.30 Uhr ist die Versammlung in England von unseren Horchgeräten in Holland erfasst worden. Um 7.10 Uhr Antreten der US-Kampfverbände aus ihrem Versammlungsraum zum Einflug über die Nordsee-Rotterdam-Dortmund/Hamm in Richtung Mitteldeutschland. Es wird ein Angriff auf die mitteldeutschen Flugzeugwerke und Hydrierwerke (Leuna) erwartet. Gegen 8.00 Uhr sind die Verbände über Holland mit Kurs Ost.

Eigener Einsatz:

Der Gefechtsverband unter Führung von Major Dahl startet um 8.25 Uhr aus dem Raume Ansbach. Der Verband besteht aus der IV./ Sturmgruppe/,, Jagdgeschwader Udet» unter Führung von Hauptmann Moritz und zwei Begleitgruppen (I. und II. Gruppe Jagdgeschwader 300), Geschwaderstab mit drei Maschinen an der Spitze des Gefechtsverbandes fliegend. Kurs NNO, Richtung Mitteldeutschland (Leipzig), dabei auf Kampfhöhe steigend. Über Stadt-

gebiet Leipzig eigenes Flakfeuer, dabei vier Ausfälle. Gefechtsverband schwenkt nun nach Westen, Richtung Harz, erhält kurz darauf Feindsichtung und unterfliegt die Feindverbände, da durch Flakbeschuss bei Leipzig Höhe verloren. Erneutes Steigen des Gefechtsverbandes, in Höhe ostwärts Nordhausen in Angriffsposition (6'000 m). Erster Angriff auf die etwa 600 «Liberator» um 9.35 Uhr. US-Bomberverbände (etwa 10-12 «Pulks» «Liberator») drehen nun nach Norden ab, werfen teilweise Bomben im Notzug. Dann Sturmangriff der IV./Sturmgruppe unter Hauptmann Moritz und II./JG 300 (Focke-Wulf-190) unter Major Dahl. Dabei werden insgesamt 58 «Liberator» total innerhalb von zwei Minuten vernichtet. Zwei geschlossene Verbände werden vom ersten bis zum letzten Flugzeug abgeschossen. Sturmgruppe Moritz schießt 30, II./JG 300 unter Major Dahl 28 Bomber ab. Die Begleitgruppe I./JG 300 schießt in harten Jägerluftkämpfen mehrere US-Jäger ab, insgesamt schießt der Gefechtsverband noch 24 Begleitjäger in den anschliessenden Jägerluftkämpfen ab.

Eigener Einsatz: 90 Jagd-Maschinen (60 FW-190, 30 Me-109)

Eigener Erfolg: 58 «Boeings» und 24 Jäger abgeschossen

Eigene Verluste: 5 Total Verluste

4 Fallschirmabsprünge

3 Bauchlandungen

Diese Gefechtsangaben erfolgen auf Grund der Eintragungen im Kriegstagebuch des Jagdgeschwaders 300 und laut amtlicher Abschussanerkennung des Verfassers.

Anmerkung:

Die grünen Doppelbuchstaben (wie z.B. DA bei Memmingen) stellen die Bezeichnung der Planquadrate dar, nach denen geführt und geflogen wurde. Es wurden zur Geheimhaltung und Tarnung keinerlei Namen oder geographische Bezeichnungen genannt. Man bediente sich dieser Planquadrats-Bezeichnungen.

Bild Seite 75 oben

Als im Jahre 1937 auf einem internationalen Wettbewerb für Militärflugzeuge auf dem Flugplatz Dübendorf bei Zürich der damals neu entstandene Messerschmitt-Jagdeinsitzer Me-109 überraschend sämtliche Wettbewerber schlug und sich damit als bestes Jagdflugzeug der Welt erwies, war das Erstaunen nicht gering. Deutschland, dem die Beschäftigung mit Kriegsflugzeugen laut Versailler Vertrag seit Ende des ersten Weltkrieges strikt verboten war, hatte sozusagen «auf Anhieb» den technischen Stand des Auslandes auf diesem Gebiet eingeholt und sogar überboten! Tatsächlich war das Flugzeugmuster Me-109 ein grosser Wurf, eine Meisterleistung des Flugzeugbaues. Der Erfolg der Me-109 war umso erstaunlicher, als ihr Konstrukteur, Professor Messerschmitt, bis dahin nur Segelflugzeuge, Sport- und Verkehrsflugzeuge entwickelt und gebaut hatte. Entstanden aus dem Reiseflugzeug Bf. 108 «Taifun» der Bayerischen Flugzeugwerke, aus denen später die Messerschmitt AG. hervorging, war der Jagdeinsitzer Me-109 vorzugsweise auf hohe Geschwindigkeitsleistungen gezüchtet. Bereits bei der ersten Ausführung war die aerodynamische Durchbildung des Flugzeuges vorbildlich: sie ist bei den im Laufe der Kriegsjahre weiterentwickelten Baureihen dann noch verbessert worden. Der oval geschnittene Rumpf, dessen windschlüpfige Form von der grossen Nabenhaube bis zu dem freitragenden Leitwerk gewahrt bleibt, war frei von störenden Anbauten. (Dieses Prinzip konnte leider bei den letzten Baureihen nicht mehr eingehalten werden, als man durch die Verhältnisse gezwungen war, durch taktisch-einsatzmässig bedingte Zusatzgeräte an Rumpf und Flächen Anbauten anzubringen. (Siehe Seite 96) Das Gewicht der Me-109 betrug 3,5 t, Spannweite 9,92 m, Länge 8,85 m. Die Flugzeit war P/2 Stunden, mit 300 l-Zusatztank etwa 2V4 Stunden. Geschwindigkeit: 450 km/h. Der Flugzeugrumpf trug an der Unterseite nur einen kleinen Ölkühler, die Flüssigkeitskühler des Motors waren dagegen in das Flügelinnere verlegt und boten lediglich mit den Kühlerklappen nur geringen zusätzlichen Widerstand. Der Tiefdeckerflügel war freitragend, er besass zur Herabsetzung der Landegeschwindigkeit einen Spaltvor-

flügel im Querruderbereich und Wölbungsclappen. Fahrgestell und Spornrad waren einziehbar, die Betätigung erfolgte hydraulisch über eine vom Motor angetriebene Ölpumpe. Die Kabine war nach rechts aufklappbar, der Sitz war nach der Höhe verstellbar, er hatte Rücken- und Kopf-Panzerung. Die Stirn-Sichtscheibe war aus 40 mm-Panzerglas! Unter dem Sitz befand sich der Flugzeugtank (zuerst 300, dann 400 Liter). Als Triebwerk diente ein flüssigkeitsgekühlter Hochleistungsmotor Daimler-Benz (DB 601 A bis DB 605 in den verschiedenen Baureihen, mit Leistungen von 1200 PS bis 1800 PS) mit selbsttätig geregelter Verstell-Luftschaube. Die Me-109 war als Ganzmetallflugzeug unter überwiegender Verwendung von Leichtmetall gebaut. Bemerkenswert ist, dass die Flügelbauweise auf die Erfahrungen des Segelflugzeugbaus zurückging; ein Hauptholm bildete mit der Flügel Nase zusammen einen biege- und drehsteifen Kasten. Die Festigkeit dieser Bauweise war sehr hoch und hat sich im Luftkampf mit seinen Beanspruchungen in scharfem Kurvenkampf und Sturzflügen sehr gut bewährt. Die Bewaffnung bestand zunächst aus zwei Maschinengewehren MG 17 mit einem Kaliber von 7,9 mm, später aus zwei MG 131 (13 mm) über dem Motor liegend, welche mechanisch gesteuert durch den Luftschaubenkreis schossen. Der Daimler-Benz-Motor hatte eine, für die Anbringung einer weiteren Waffe sehr günstige Konstruktion. Durch seine V-Form mit hängenden Zylindern war es möglich, eine 2-cm, später 3-cm-Kanone, zwischen den beiden Zylinderreihen einzubauen, die durch die Propellerwelle schoss. Im Jahre 1943 erwies sich diese Art der Bewaffnung im Kampf gegen viermotorige Bomber als zu schwach und man entschloss sich, die sogenannten «Gondelwaffen» (2-cm-MG 151/20) unter den Flächen anzubringen. Die Me-109 hatte je eine solche Kanone unter jeder Tragfläche. Unser Bild zeigt dies deutlich. Diese zusätzlichen Waffen waren im Kampfe gegen die «Viermots» sehr wirksam, behinderten jedoch im Luftkampf gegen feindliche Begleitjäger sehr. Mit dem massierten Auftreten der US-Begleitjäger im Frühjahr 1944 mussten die «Gondelwaffen» entfernt werden. Die dann verstärkt bei der Truppe eingeführte Kanone MK-108 (3-cm) bewährte sich gut, ihre Feuerkraft war enorm und sie hatte den Vorteil, im Inneren des Flugzeuges eingebaut zu sein und somit aerodynamisch keine

Nachteile zu bringen. Das Funkgerät (FuG-16) war im Rumpfe hinter dem Führersitz eingebaut, ebenfalls befand sich dort der Sanitätspack.

Der Flugzeugführer schoss mit seinen starr eingebauten Waffen mit Hilfe des «Reflexvisiers». Dies soll kurz erklärt werden: In Augenhöhe des Piloten erschien nach Einschalten des Reflexvisiers (in der Jagdfliegersprache kurz «Revi» genannt) ein elektrisch beleuchteter Kreis, der mit einem Fadenkreuz versehen war. Dieser Effekt wurde mittels Reflektion erzielt. Durch diesen Kreis mit Fadenkreuz visierte der Pilot seinen Gegner an. Wenn dieser Kreis nun gleichmässig beleuchtet war, dann stimmte die Visierlinie. War er nur teilweise beleuchtet, dann musste der Pilot solange korrigieren, bis die Beleuchtung wieder eine gleichmässige war. Übrigens wurde dabei nicht, wie bei «Kimme und Korn» üblich, mit einem Auge, sondern mit beiden Augen visiert! Das im Visierkreis sich befindliche und deutlich sichtbare Fadenkreuz ermöglichte ein ziemlich genaues Entfernungsschätzen, da die Spannweite des jeweiligen Gegners dem Jagdflieger bekannt war und er mit Hilfe einer Faustregel wusste, wann er das Feuer eröffnen konnte oder musste. So bestand z.B. bei den Sturmjägern für die Bekämpfung der «Viermots» die Faustregel, dass mit Feuerstössen zu beginnen ist, wenn der Bomber voll im Revikreis erscheint (300 m). Wenn er beim weiteren Herankommen so gross im «Revi» war, dass nur noch die Flächen mit den vier Motoren zu sehen waren (150 m), wurde Dauerfeuer mit allen Waffen geschossen bis auf Rammnähe. Bei dieser letzten Phase des Angriffs und Schiessens hat der Verfasser persönlich die meisten Viermot.-Abschüsse erzielt.

Bild Seite 75 unten

Die FW-190 war eine Konstruktion des bekannten Flugzeugkonstruktors Professor Kurt Tank, der damals als Chefkonstrukteur der Focke-Wulf-Flugzeugwerke tätig war. Sie war gegenüber der leichten und schlanken Me-109 gedrungener und hatte in Normalausführung das für ein Jagdflugzeug stattliche Gewicht von 4,5 t, in der Sturmausführung von über sechs Tonnen. Ausgerüs-

tet mit dem starken, luftgekühlten 14-Zylinder-Doppelstermotor BMW-801 mit 1'800 PS, war sie in der Lage, einen noch stärkeren Motor (bis zu 3'000 PS) ohne Schwierigkeiten aufzunehmen. Sie war, wie die Me-109, ein Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Spannweite 10,50 m, Länge 8,84 m. Die Flügel bestanden aus einem Stück und hatten dadurch eine unerhörte Festigkeit, was besonders bei gerissenen Kurven und beim Stürzen dem Piloten eine grosse Sicherheit gab. Das Fahrwerk war sehr breitbeinig angebracht und wurde nach innen eingeschwenkt (Betätigung elektrisch). Auch das Spornrad war einziehbar. Der Ölkühler war mit einem Panzerring versehen und befand sich an der Stirnseite des Motors. Alle Geräte und Waffen waren innerhalb der Flugzeugzelle angebracht. Der Tankinhalt hatte 530 l, dazu 300-l-Zusatztank, abwerfbar unter dem Rumpf, mit einer Flugzeit von zwei bzw. drei Stunden. Geschwindigkeit: 540 km/h bei Vollgas in Bodennähe. Das Flugzeug war den gegnerischen Jagdflugzeugen, auch der Spitfire, kurvenmässig und hinsichtlich der Steigleistung in Höhen bis zu 7'000 m überlegen und stellte einen grossen Wurf dar. Das Flugzeug hatte eine Schiebekabine, vorn eine Panzersichtscheibe in 40 mm-Stärke, der Führersitz war mit Rücken- und Kopfpanzer versehen. Funksprechgerät: FuG 16. Die Focke-Wulf war das erste Jagadflugzeug, das eine so enorme Bewaffnung und Munitionsmenge mitführen konnte. Sie hatte vier Kanonen 151/20 (2-cm-Kaliber) in den Flächen und zwei MG-131 (13-mm-Kaliber) auf dem Motor, sechs Waffen also mit 800 Schuss 2-cm-Munition und 1200 Schuss für die 13 mm-Waffen! Bei der Sturmausführung bestand die Bewaffnung aus: zwei Kanonen MK-108 (3-cm-Kaliber), zwei Kanonen 151/20 (2-cm-Kaliber) und zwei MG 131 (13 mm-Kaliber) mit der entsprechenden Munitionsmenge. Zur Bekämpfung der viermotorigen Bomber war die Focke-Wulf-190 mit dieser Bewaffnung geradezu prädestiniert! Wenn man mit diesen Waffen in einem Angriff auf die «Viermots» auf etwa 150 m in einem längeren Feuerstoss Treffer erzielte, war der Absturz des Bombers besiegelt. Es flog einem dann so allerhand «eisenhaltige Luft» um die Ohren (wegfliegende Teile des Bombers beim Beschuss!), dass man Mühe hatte, auszuweichen, um nicht in diese hineinzufliegen.

Die Focke-Wulf-190 war ein robustes Jagdflugzeug, sie hat sich als Sturmmaschine bei den Rammjägern sehr gut bewährt. Beim Rammen verlor der Oberfeldwebel Zwesgen II. (Sturm-JG 300) etwa 1,20 m seiner rechten Fläche. Er flog den nächsten Flugplatz an, war kaltblütig genug, um noch das Fahrwerk auszufahren und landete glatt die Maschine. Eine einmalige Leistung von Pilot und Maschine! Hier trat auch der seltene Fall ein, dass im Kriege für Nichtbefolgen eines Befehls der Betreffende, anstatt bestraft zu werden, belobt und ausgezeichnet wurde. Es bestand ein Befehl, bei Beschädigungen an der Maschine diese «bauchzulanden», d.h. das Fahrwerk nicht auszufahren. Oberfeldwebel Zwesgen wollte die Maschine vor weiterer Beschädigung retten und riskierte die Landung. Es war ihm dies hoch anzurechnen, da zu jener Zeit der Flugzeugbestand äusserst schwach war. Dieser Vorfall ist ein Beweis der Robustheit der FW-190 und grossen Festigkeit ihrer Bauweise, insbesondere der Flächenkonstruktion.

Bild Seite 76

Major Moritz

Träger des Ritterkreuzes des Eisernen Kreuzes.

Gruppenkommandeur der IV. (Sturm) / Jagdgeschwader Udet, der ersten Sturmgruppe der deutschen Luftwaffe. Hatte sich 1940 im Norwegenfeldzug vor Stavanger durch Versenkung eines englischen U-Bootes ausgezeichnet. Im November 1944 zum Major befördert, gab er dann das Kommando über die Sturmgruppe ab, um in der Ausbildung und Auslese der jungen Sturmjäger tätig zu sein. Ist nach dem Kriege ausgewandert und soll in Südamerika leben.

Bild Seite 93

Generalleutnant Galland

November 1941 bis März 1945 General der Jagdflieger.

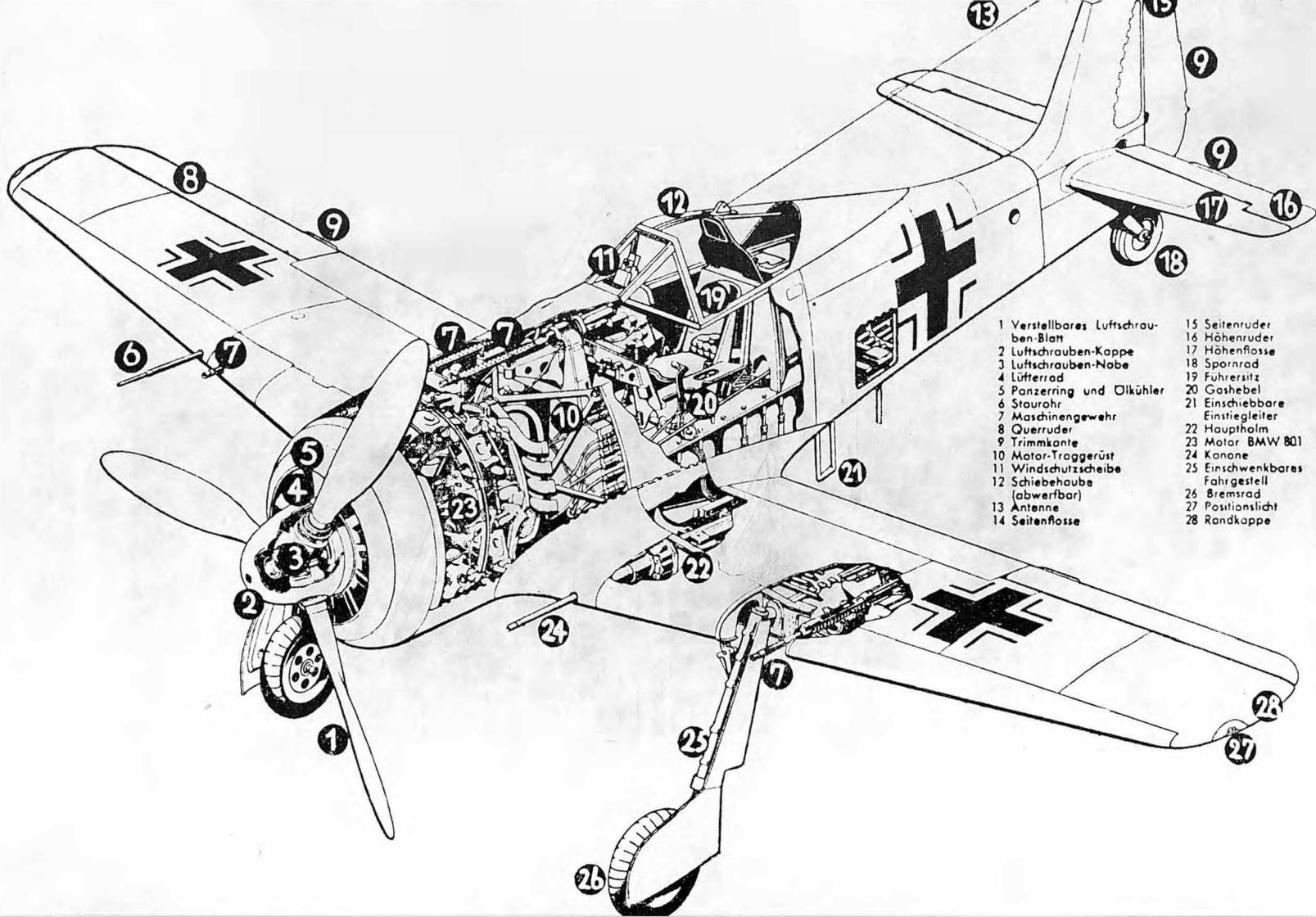
Träger des Ritterkreuzes des Eisernen Kreuzes mit dem Eidienlaub mit Schwertern und Brillanten.

Die höchste Kriegsauszeichnung Deutschlands wurde ihm als 2. Soldaten der deutschen Wehrmacht (nach Oberst Mölders) verliehen. Sieger in 103 Luftkämpfen (nur Westabschüsse!) war er zusammen mit Oberst Mölders der erfolgreichste Geschwaderkommodore in den Kämpfen am Kanal und in der Luftschlacht über England. War vorher, 1937/38 bei der «Legion Condor» in Spanien. Nach dem Tode von Oberst Mölders im November 1941 dessen Nachfolger als General der Jagdflieger. Im November 1942 im Alter von 30 Jahren zum Generalmajor befördert. (Damals jüngster General der deutschen Wehrmacht). 1945 zum Generalleutnant befördert. Das von ihm 1953 veröffentlichte Buch «Die Ersten und die Letzten» schildert in packender Weise, wahrheitsgetreu und objektiv die deutsche Jagdfliegerei in ihrem sieghaften Aufstieg bis zum bitteren Ende. Übernahme nach Ablösung als General der Jagdflieger im März 1945 eines Me-262-Verband, den «Jagdverband 44» und erzielte grosse Erfolge. Bei Kriegsende verwundet in US-Gefangenschaft geraten, 1947 entlassen, ging dann als Berater der argentinischen Luftwaffe nach Buenos Aires, kehrte von dort 1955 wieder nach Deutschland zurück und ist seither in der Industrie tätig.

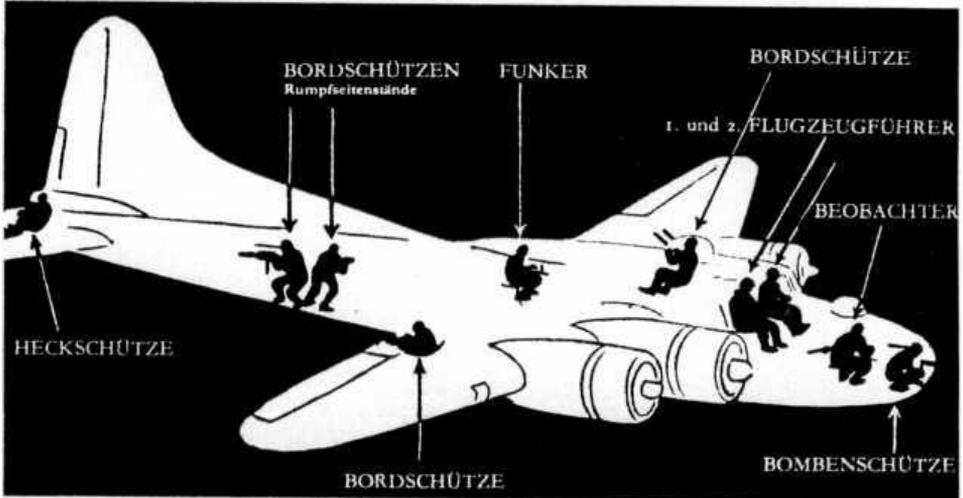
Bild Seite 94

Der Reichsmarschall am 30. November 1944 bei seiner Ankunft in Jüterbog – Fliegerhorst Altes Lager.

Von links nach rechts: Oberst Mettig (Fliegerhorstkommandant), der Reichsmarschall, der die Meldung des Autors über die Luftlage entgegennimmt. Hinter dem Autor (mit Schirmmütze) der Chefadjutant des Reichsmarschalls, Oberst im Generalstab v. Brauchitsch, dazwischen mit Bergmütze der Fahrer des Reichsmarschalls. Im Vordergrund rechts neben Oberst v. Brauchitsch, mit dem Rücken zur Kamera, der Geschwaderadjutant, Hauptmann Feuerlein,

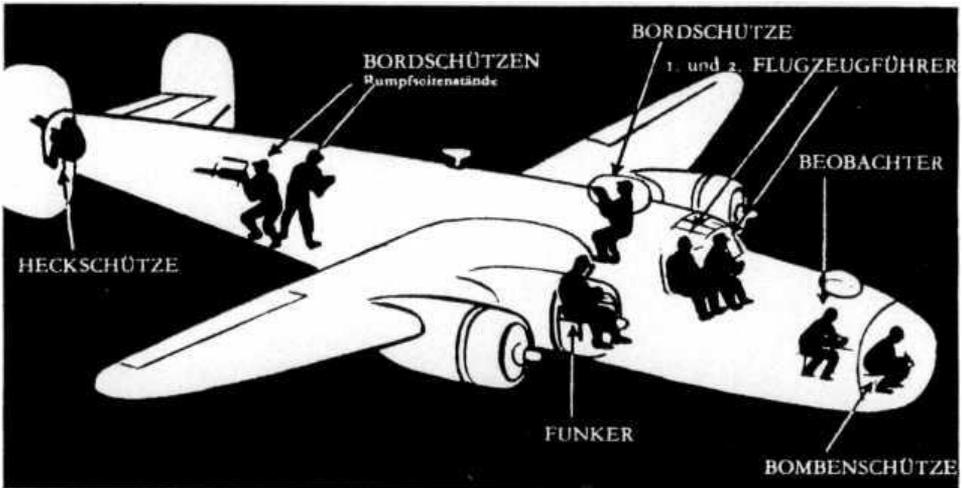


- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| 1 Verstellbares Luftschrauben-Blatt | 15 Seitenruder |
| 2 Luftschrauben-Kappe | 16 Höhenruder |
| 3 Luftschrauben-Nabe | 17 Höhenflosse |
| 4 Lüfterrad | 18 Spornrad |
| 5 Panzerring und Ölkühler | 19 Führersitz |
| 6 Stauraohr | 20 Gashebel |
| 7 Maschinengewehr | 21 Einstiegbare |
| 8 Querruder | 22 Hauptholm |
| 9 Trimmkante | 23 Motor BMW 801 |
| 10 Motor-Traggerüst | 24 Kanone |
| 11 Windschutzscheibe | 25 Einschwenkbares |
| 12 Schieberhaube (abwerfbar) | 26 Fahrgestell |
| 13 Antenne | 27 Bremsrad |
| 14 Seitenflosse | 28 Positionslight |
| | 28 Randkappe |



BOEING 17

LIBERATOR



ganz rechts mit Ledermantel und Stock Reichsleiter Bouhler in der Uniform eines SS-Obergruppenführers.

Im Hintergrunde dieser Szene der schwere Wagen des Reichsmarschalls und sein Begleitkommando. (Siehe Seite 154 ff.)

Bild Seite 111

Vier amerikanische Begleitjäger vom Typ P-38 «Lightning» («Der Blitz») in Gefechtsformation.

Dieses zweimotorige Jagdflugzeug (man beachte die interessante Doppelrumpf-Konstruktion!) wurde einsitzig geflogen und verfügte über eine starke Bewaffnung. Zwei überschwere Maschinengewehre schossen aus der Flugzeugrumpf-Spitze und je zwei weitere Kanonen waren an der Oberseite jeder Motorgondel in Höhe des Flächenansatzes angebracht und schossen gesteuert durch den Luftschraubenkreis. Auf diesem Bild ist bei der Maschine im Vordergrund diese Bewaffnung gut zu erkennen.

Dieser Jagdflugzeug typ war im Kurvenkampf wendig, jedoch uns unterlegen. Das Flugzeug verfügte über eine verhältnismässig lange Flugzeit, es erreichte mit zwei Zusatztanks die beachtliche Eindringtiefe von 800 km und galt als ausgesprochener Langstreckenjäger.

Die Pilotenkabine war im oberen Teil als Vollsichtkanzel ausgebaut, der Pilot hatte somit eine hervorragende Sicht nach allen Seiten, besonders auch nach hinten, was beim Jagdflugzeug von ausschlaggebender Bedeutung war und für den Piloten oft «das halbe Leben» hiess!

Im Frühjahr 1944 traten diese «Lightnings» besonders in Süddeutschland und über dem Alpenraum von ihren italienischen Luftbasen kommend als Begleitjäger auf. Der Verfasser hatte des öfteren Luftkämpfe mit «Lightnings» und schoss vier Flugzeuge dieses Typs ab.

Dieses Luftbild ist über dem Ruhrgebiet von der US-Air-Force im Jahre 1944 aufgenommen worden.

Bild Seite 112

Die US-Aufnahme zeigt die 374. Jagdflieger-Staffel des 361. Geschwaders. Eine Gruppe amerikanischer Begleitjäger P-58 «Lightning» (28 Maschinen) im Tiefflug beim Sammeln nach dem Start, um zur Flug- und Gefechtsformation aufzuschliessen.

Klar zu erkennen ist die Vierer-Gliederung (Schwarmformation), bei der jeweils vier Flugzeuge eine Kampfeinheit bilden. Hier auf dem Bild sind sieben Schwärme zu je vier Flugzeugen, insgesamt also 28 «Lightnings», aus der Überhöhung von einem anderen Flugzeug aufgenommen. Die mit Streifen-Anstrich versehenen Doppelrumpf-Jagdflugzeuge heben sich scharf und hell gegen den dunklen Untergrund ab. Dieses Bild ist über Frankreich von der US-Air-Force aufgenommen, kurz nach dem Start der Flugzeuge.

Bild Seite 125

Diese Darstellung des Rammens einer «Boeing» durch eine Focke-Wulf-190 wurde unmittelbar nach einem Luftkampf der Rammjäger durch einen Kriegsberichterstatter der Luftwaffe auf Grund der Luftkampfschilderungen der am Luftkampf Beteiligten gezeichnet.

Die Focke-Wulf-190 im Vordergrund rammt gerade die linke Tragfläche der Boeing-Fortress, («Fliegende Festung»), die wegnickt. Der äussere Steuerbord-Motor der «Boeing» bricht weg. Er ist von der rechten Tragfläche der Focke-Wulf aus seiner Befestigung gerissen worden. Dabei ging die Tragfläche und die Luftschraube bei der Focke-Wulf entzwei. Der Flugzeugführer der Focke-Wulf hat soeben die Kabine weggesprengt; sie fliegt durch den Luftstrom nach hinten. Der Flugzeugführer ist gerade im Begriff, aus seiner Maschine auszusteigen», um mit dem Fallschirm abzuspringen. Im Hintergrund unter dem wegbrechenden Motor der «Boeing» erkennt man eine Staffel «Sturmjäger», die einen «Pulk» viermotoriger Bomber geschlossen angreift.

Bild Seite 129

Oberst Lützow

Träger des Ritterkreuzes des Eisernen Kreuzes mit dem Eichenlaub mit Schwertern.

Sieger in 103 Luftkämpfen. Aus der Reichswehr als Offizier hervorgegangen, kam er 1937/38 als Jagdflieger der «Legion Condor» nach Spanien und zeichnete sich dort aus. Im Mai 1940 wird er Geschwaderkommodore des JG 3, fliegt am Kanal, wird als einer der ersten Jagdflieger mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, 1941 wird der Verfasser von ihm persönlich angefordert und zu ihm als Ordonnanzoffizier in den Geschwaderstab versetzt. Verfasser fliegt die ersten Einsätze in Russland mit ihm zusammen und erringt ersten Luftsieg unter seinen Augen. Oberst Lützow gibt im August 1942 das Jagdgeschwader 3 «Udet» ab. Er selbst hat 103 Abschüsse errungen. Das Geschwader hat unter seiner Leitung und persönlichen Führung über 3'000 Abschüsse erzielt! Oberst Lützow wird Inspizient der Jagdflieger-West, dann Kommandeur der Vierten Fliegerschuldivision (Ausbildung von Jagdfliegern) in der Dienststellung eines Divisionskommandeurs. Nach seiner schweren Auseinandersetzung mit dem Reichsmarschall wird er als Jagdfliegerführer in Oberitalien verwendet, meldet sich zum «Jagdverband 44» des Generals Galland (Düsenjäger-Me-262) und fällt als Jagdflieger bei einem Einsatz am 22. April 1945 über Süddeutschland.

Bild Seite 130

Oberst Gollob

Träger des Ritterkreuzes des Eisernen Kreuzes mit dem Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten.

Diese höchste deutsche Kriegsauszeichnung wurde ihm als dritten Soldaten der deutschen Wehrmacht verliehen. Sieger in 160 Luftkämpfen. 1941 Gruppenkommandeur der II./Jagdgeschwader Udet. Der Autor flog als Adjutant mit

ihm in über 100 Feindflügen. Oberst Gollob wurde 1942 Geschwaderkommandore des Jagdgeschwaders 77 und des Jagdgeschwaders 52. Bis Ende 1944 war er an der Entwicklung neuer Jagdflugzeuge, bes. der Me-163, führend beteiligt. Er wurde Ende Januar 1945 zum General der Jagdflieger ernannt. Ist jetzt in der Industrie tätig.

Bild Seite 147

Dies war die typische Gefechtsformation der «Mustang»-Begleitjäger der Amerikaner (Einmotorige US-Begleitjäger, Bezeichnung: P-51). Dieses Bild ist eine Luftaufnahme der US-Air-Force, die bei einem Angriff über Deutschland gemacht wurde. Die «Mustang»-Jäger flogen diese «Schwarm-Formation», bei welcher der Schwarmführer die zweite Maschine von rechts gesehen fliegt. Diese Flug- und Gefechtsformation hatten die Engländer und später die Amerikaner von der deutschen Jagdwaffe als zweckmässig übernommen. Der «Erfinder», besser gesagt, der Begründer dieser Jagdtaktik war Oberst Werner Mölders, der unvergessene erfolgreiche Geschwaderkommandore und Inspekteur der Jagdflieger, welcher am 22. November 1941 den Fliegertod fand. Unter den Tragflächen der hier abgebildeten vier Mustangs sind deutlich die Zusatz-Tanks erkennbar, welche bei den Flugzeugen dieses Typs unter jeder Fläche angebracht waren und die Reichweite der Flugzeuge erheblich vergrösserten. Die Tanks waren ab werfbar und wurden zu Beginn des Luftkampfes mit deutschen Jägern im Notzug gelöst, um die Schnelligkeit, vor allem aber die Wendigkeit der Maschine zu verbessern. Aus diesem Grunde war eine beliebte deutsche Taktik, die US-Begleitjäger anzugreifen, um den Gegner zu zwingen, seine Zusatztanks abzuwerfen, womit die Eindringtiefe dieser US-„Mustangs« wesentlich verkürzt wurde und diese oft zwang, umzukehren.

Dies sollte durch Einsatz der deutschen Düsenjäger vom Typ Me-262 erreicht werden, die schon über Holland und Belgien in die Masse der Begleitjäger der Amerikaner «fahren» sollten, um diese zum Abwerfen ihrer Zusatztanks zu zwingen und damit zu erreichen, dass die Bomber den letzten Teil ihres Weges

zum Ziel und einen Teil des Rückfluges ungeschützt zurücklegen mussten. (Siehe auch Seite 140)

Die Mustang P-51 verfügte über zwei Kanonen und zwei Maschinengewehre, sie war an Schnelligkeit der Messerschmitt 109 ebenbürtig, unsere Focke-Wulf-190 war in Höhen bis zu 5'000 m der Mustang überlegen.

Bild Seite 148

«Die Bomber kommen!» Geschlossener, gleichzeitiger Bombenwurf eines US-Bomberverbandes durch die Wolkendecke mit Hilfe des Radar-Zielanfluggerätes. Das Bild zeigt eine Gruppe US-Bomber vom Typ Boeing-B-17 «Flying Fortress» («Fliegende Festung») des amerikanischen 92. Bombergeschwaders.

Der gleichzeitige Bombenwurf der hier abgebildeten 13 Bomber ist sehr gut zu erkennen. Die Bomben verlassen die Bombenschächte in waagrechter Lage wie an einer Perlenkette aufgereiht. Durch den Schwerpunkt am vorderen Ende neigt sich die Bombe nach vorn unten und schlägt dann senkrecht auf.

Dies ist das typische Bild, wie ein sogenannter «Bombenteppich» geworfen wurde, bei dem auf engstem Raum die Bomben trafen und vernichtende Wirkung vor allem in Wohnvierteln hatten. Das Bild zeigt einen Bombenwurf auf München im Juli 1944. Aufgenommen von der US-Air-Force.

Bild Seite 181 oben

H-162 (Heinkel – «Volksjäger»). Das Flugzeug ist abgestellt, Kabine und die hinter dem Führersitz oben auf dem Rumpf angebrachte Turbine sind abgedeckt. Man erkennt deutlich die Einzelheiten der Maschine, so z.B. vorn an der Rumpfnase die 3-cm-Kanone MK-108 und die seitlich an der linken Fläche angebrachte Stabilisierungsfläche, die sog. «Eselsohren».

Bild Seite 181 unten

Düsenjäger Messerschmitt-262 am Start. Der Flugzeugführer ist deutlich zu sehen, ebenso Einzelheiten der beiden Turbinen und die Schlitze der Kanonen (MK-108) am Bug des Rumpfes.

Bild Seite 182

Das Gesicht des Luftkrieges. Die amerikanische Beschreibung dieses Bildes lautet:

«Kondensstreifen in der Sub-Stratosphäre geben den Bombenflugzeugen das Aussehen von Mars-Ungeheuern. ‚Fliegende Festungen‘ der 8. US-Air-Force lassen ihre Spuren am Himmel zurück.»

Die aufwärtsführenden Kondens-Bogen stammen von den Begleitschutzjägern der Amerikaner. An der Boeing-B-17 im Vordergrund sind deutlich Einzelheiten zu erkennen. Hier einige technische Daten dieses Bombers:

31,62 m Spannweite (von Flügelende zu Flügelende)

22,20 m Länge

30 Tonnen Eigengewicht

6 Tonnen Bombenlast

4 Motore (Kolbentriebwerk) mit zusammen 4800 PS Antriebskraft

12 schwere Maschinengewehre auf 7 Ständen

4'000 km Aktionsradius

10 Mann Besatzung

Das Bild zeigt Bomber des 390. US-Bombergeschwaders, 13. Staffel, von der US-Air-Force über Deutschland aufgenommen.

Bild Seite 199

Eine Boeing-B-17 «Fliegende Festung» vom Seiten-Maschinengewehrstand einer anderen Maschine aufgenommen. (Aufn.: US-Air Force)

Der amerikanische Bomber fliegt mitten im gutliegenden Feuer der deutschen Flak. Die Bombenschächte sind geöffnet, dies bedeutet, dass der Bomber soeben seine Bomben geworfen hat. Dieses Bild wurde über Mannheim-Ludwigshafen am 29. 1. 1944 aufgenommen. Der amerikanische Text für dieses Bild lautet: «Beides, die deutsche Abwehr und die Wolken waren dick am 29. 1.1944 über Mannheim-Ludwigshafen (Germany).»

An diesem Tage führte der Verfasser den Angriff gegen diese US-Bomber mit seiner Jagdgruppe. Hier der Bericht: Das Kriegstagebuch der III. Jagdgeschwader Udet enthält zu diesem Einsatz folgende Eintragungen:

Feindeinsatz. Am Tage flogen 5 Wellen 4-mot. Flugzeuge, Gesamtstärke etwa 200, in das Gebiet der Oberrheinischen Tiefebene ein. *Bombenwurf* Frankfurt/Main, Mannheim, Ludwigshafen. Durch Bombennotwurf wurden ausserdem einige andere Ortschaften getroffen. *Eigener Einsatz.* Nach dem Befehl zur Sitzbereitschaft kam um 10.08 Uhr Startbefehl. Die Gruppe startete mit 28 Bf. 109, wurde mit Y-Führung nach Mannheim geführt und bekam um 10.52 Feindberührung mit 56 Boeing-Fortress II über Mannheim-Ludwigshafen. Bis zum Angriff der Gruppe mussten noch 1500 m gestiegen werden. Nachdem sich die Gruppe geschlossen in Position gesetzt hatte, wurde der Feindverband einmal geschlossen *von vorn angegriffen*.

Während der nachfolgenden Luftkämpfe, die auf beiden Seiten mit erbitterter Heftigkeit geführt wurden, wurden 12 Abschüsse und 3 Herausschüsse erzielt.

Erfolge Major Dahl, 2 Abschüsse

Ofw. Gräf, 2 Abschüsse

Lt. Stahlberg, 1 Abschuss

Lt. Koch, 1 Abschuss

Lt. Bolowski, 1 Abschuss

Lt. Hoerschelmann, 1 Abschuss

Fw. Birnstill, 1 Abschuss

Uffz. Clemens, 1 Abschuss
Uffz. Hedermann, 1 Abschuss
Fw. Papendick, 1 Abschuss
Lt. Tichy, 1 Herausschuss
Uffz. Pankalla, 1 Herausschuss
Uffz. Hamberger, 1 Herausschuss

Verluste Lt. Bolowski, gefallen

Uffz. Bloch, gefallen

*FallschirmabSprünge Lt. Koch, Uffz. Hedermann, Uffz. Wellstein. Verwundet
Lt. Stahlberg.*

Die Luftkämpfe spielten sich über einer geschlossenen Wolkendecke, die in 2'200 m lag, ab und zogen sich von Mannheim bis in die Gegend südl. Trier hin.

Bild Seite 200

Von einem «Rammjäger» vernichtend getroffener viermotoriger US-Bomber vom Typ B-24 «Consolidated Liberator». («Befreier»)

Das Bild zeigt den Bomber im Moment des Absturzes. Die ganze rechte Fläche des Bombers ist weggebrochen, der äussere Steuerbord-Motor hat sich herausgelöst, das Flugzeug brennt und stürzt über die rechte Fläche ab. An weiteren Einzelheiten sind zu erkennen:

Zwischen dem Rumpf der Maschine und der wegbrechenden Fläche ist in dem hellen Rauch der herausgebrochene Steuerbordmotor mit einem Luftschraubenblatt deutlich auszumachen. An der Trennstelle der Fläche erkennt man das Laufrad des rechten Fahrwerks, das weggeht. Beide Kanonen des Heckstandes hängen nach unten. An der Rumpfseite zwischen dem US-Stern und dem grossen Buchstaben «N» sieht man die Gestalt eines Besatzungsmitgliedes, das aus dem offenen seitlichen MG-Stand soeben mit dem Fallschirm «aussteigt». Dieser viermotorige Bomber hatte neun Mann Besatzung, zehn überschwere Maschinengewehre auf sieben Ständen.

Diese Aufnahme wurde aus einem US-Bomber gemacht und stammt vom 7. Juli 1944, der «Blitzluftschlacht von Oschersleben».

Bild Seite 209

Luftwaffen-Flugzeugführerschein (Seite 2) des Oberfähnrichs Otto Stumpf, zum Zeitpunkt der Ausstellung als Fahnenjunker-Unteroffizier-Tr. (A) (Tr. (A) = Truppenoffizier-Anwärter)

Bild Seite 233

Eine Formation US-Begleitjäger vom Typ P-47 «Thunderbolt» im Dezember 1944 von der US-Air-Force über Norddeutschland aufgenommen.
Man erkennt sechs dieser einmotorigen, einsitzigen US-Jagdflugzeuge (Begleitjäger) in Gefechtsreihe nach hinten unten gestaffelt, wie diese auf der rechten Seite einen US-Bomberverband schützen. Links im Bild ist die Tragfläche eines der Bomber zu sehen. Die «Thunderbolt» war ein ebenso schneller wie gefährlicher Gegner. Besonders im Stürzen war diese Maschine sehr schnell durch ihr grosses Gewicht und den starken Sternmotor. Bewaffnung: vier überschwere Maschinengewehre.

Bild Seite 234

Hauptmann Moritz, der Gruppenkommandeur der IV. (Sturm)/Jagdgeschwader Udet und der Geschwaderkommodore Major Dahl in einer Nachbesprechung des Einsatzes am 7. Juli 1944, der «Blitzluftschlacht von Oschersleben», mit den Flugzeugführern der Sturmgruppe. Noch spiegelt sich in den Gesichtern der ganze Kampf wider, tiefer Ernst liegt auf den Zügen der jungen Piloten. Trotz des grossen Erfolges, den sie alle an diesem Tage errangen, blieben sie ernst, gefasst und bescheiden.

Bild Seite 251

Das Jagdflugzeug Focke-Wulf-190.
Beschreibung siehe Seite 247.

Bild Seite 252 oben

Boeing B 17 «Flying Fortress II», Baureihe G, mit vier Motoren «Wright Cyclone-GR-1820-97» mit je 1200 PS Leistung und je 1380 PS Kampfleistung (Turbolader).

Geschwindigkeit: 420 km/h.

Besatzung: 11 Mann (einige Muster mit 12 Mann).

Bewaffnung: 12 überschw. MGs 12,7 mm auf 7 Ständen.

Anordnung der Bewaffnung: 2 Waffen in der Bugnase, 2 Waffen im oberen Drehturm, 2 Waffen im unteren Drehturm (in der Bodenwanne), 2 Waffen im Heckstand, 2 Waffen nach hinten oben (durch den Funker bedient), je 1 Waffe im Rumpf-Seitenstand rechts und links.

Technische Daten:

Spannweite: 31,60 m

Länge: 22,20 m

Höhe: 6,50 m

Leergewicht: 30 Tonnen

Dienstgipfelhöhe: 12'000 m

Reichweite: 4'000 km

Flugzeit: 9 Stunden

Maximale Bombenlast: 6 Tonnen

Bild Seit 252 unten

Consolidated Liberator – B 24, mit vier Motoren «Pratt & Whitney R 1830-65» mit je 1200 PS Leistung und 1350 PS Kampfleistung (Turbolader).

Geschwindigkeit: 380 km/h.

Besatzung: 9 Mann (einige Muster mit 10 Mann).

Bewaffnung: 10 überschw. MGs mit einem Kaliber von 12,7 mm in 6 Ständen.

Anordnung der Bewaffnung: 2 Waffen in der Bugnase, 2 Waffen im oberen Drehturm, 2 Waffen im unteren Drehturm (auf Bild nicht sichtbar, da in der Bodenwanne), 2 Waffen im Heckstand, je 1 Waffe im Rumpf-Seitenstand links und rechts.

Technische Daten:

Spannweite: 36,5 m

Länge: 21,8 m

Höhe: 6 m

Leergewicht: 34 Tonnen

Dienstgipfelhöhe: 9500 m

Reichweite: 3'000 km

Flugzeit: 7½ Stunden

Maximale Bombenlast: 5 Tonnen

Anmerkung

zur Seite 98, 2. Absatz (Do-335):

Die vom Verfasser im Februar 1945 geflogene Do-335 war eine Sonderausführung zur Erprobung. Sie hatte anstelle des Heckmotors ein Düsen-Aggregat. Die Normalausführung der Do-335 hatte zwei Daimler-Benz DB 603-E-Motore mit je 1800 PS Leistung, die in Tandem-Form im Rumpf dieses Jagdeinsitzers eingebaut waren. Der vordere Motor (im Bug) hatte eine Zug-Luftschraube, der Heckmotor war mit einer Druck-Luftschraube versehen.

zur Seite 114

Im zweiten Absatz in der ersten Zeile muss es heissen:

Der «Wetterfrosch» hatte auch für den nächsten Tag Qbi vorausgesagt.



Besitz stirbt

Sippen sterben

Dit selbst stirbst wie sie.

Eins nur weiss ich:

Dass ewig lebt der Toten Tatenruhm!

INHALTSVERZEICHNIS

Wir geloben	13
Luftrüstung vor 1939	15
Die Reichs Verteidigung	32
Die grosse Woche	38
Jagdgeschwader z. b. V.	40
Feuertaufe	43
Die Blitzluftschlacht von Oschersleben	46
Auslese und Ausbildung	67
Sonderausrüstung und Taktik	73
US-Bomber	85
V1	90
Jagdflugzeuge der deutschen Luftwaffe 1944/45	96
Am Boden zerstört	101
Stichwort: Walküre	108
Tod am Fallschirm	116
Abschiessen oder rammen	124
Der schwarze Dreizehnte	128

INHALTSVERZEICHNIS

Rominter Heide – Wolfsschanze	134
Neukonstruktionen in Heimarbeit	142
Sonderwaffen	146
Idi lasse Sie füsilieren	154
Unternehmen Bodenplatte	166
Wachablösung	168
Die Hölle	175
Trotz allem	180
Der Volksjäger	187
Indianer am eigenen Gartenzaun	192
Sonderkommando Elbe	196
Deutschland jenseits der Front	210
Donaubrücke Dillingen	215
Halali	219
Das bittere Ende	227
Bildbeschreibungen	235
Quellennachweis	267

BILDNACHWEIS:

Privatarchiv des Verfassers, 14 Fotos,

Air Photographie and Charting Service (MATS), United States Air Force
(Air Force Photo), 10 Fotos.

«Deutsche Soldatenzeitung und Nationalzeitung», Mündien-Pasing, 1 Foto.

PK-Kriegsberichter der Luftwaffe, 1 Foto.

«Der Adler», Berlin-Charlottenburg (Ausgaben 1944), 2 Fotos.

QUELLENNACHWEIS:

Kriegstagebuch der III./Jagdgeschwader Udet (J.G. 3)

Kriegstagebuch des Jagdgeschwaders 300

Grossadmiral Dönitz: «Zehn Jahre und zwanzig Tage», Athenäum-Verlag,
Bonn 1958.

General Marshall: «The War Reports» of General of the Army George C. Mar-
shall, Chief of Staff.

General of the Army H. H. Arnold, Commanding General, Army Air Forces,
J.B. Lippincott Company, Philadelphia & New York.

Eisenhower: «Crusade in Europe», Copyright 1948 by Doubleday & Com-
pany, Inc.

Adolf Galland: «Die Ersten und die Letzten», Franz Schneekluth, Darmstadt.

«Der Adler», Luftwaffenzeitschrift, Hefte 1940-1944, Druck und Verlag
August Scherl, Nachf., Berlin SW. 68.

«Das Reich», Deutsche Wochenzeitung, Berlin, Ausgabe Juli 1944.

Charles Bewley; «Hermann Göring», Copyright 1956 by Göttinger Verlags-
anstalt.

Hans Rumpf: «Das war der Bombenkrieg», Copyright 1961 by Gerhard Stal-
ling Verlag, Oldenburg und Hamburg.

Royal Air Force: «Flying Review» by Royal Air Force Review Ltd.,
180 Fleet Street, E.C. London / Ausgabe März 1957.

Jahrbuch des Völkerrechts VIII. Band: «Die Friedensschlüsse 1918 bis 1921»,
Herausgegeben von Prof. Dr. Theodor Niemeyer. Verlag: von Duncker &
Humblot, München und Leipzig 1922.

Im gleichen Verlag erschienen

HANS-GÜNTHER PRESCHER

211 mal 7 Tage

Skizzen aus Gefangenschaft

*32 Seiten, gebunden, mit mehreren
Zeichnungen, DM 4,80.*

JUSTINUS KERNER

Magikon · Blätter aus Prevorst

*Beobachtungen aus dem Gebiet der
Geisterkunde, Erlebnisse und Berichte
der Seherin von Prevorst.*

Bearbeitet von E. Umbeck, Zürich.

*472 Seiten, Ganzleinen, mit faksimilierten
Originaltiteln, DM 28,50.*

ORION-VERLAG · HEUSENSTAMM