

ADOLF GALLAND

**DIE ERSTEN  
UND DIE LETZTEN**

*Die Jagdflieger  
im Zweiten  
Weltkrieg*



Bei Franz Schneekluth in Darmstadt

3. Auflage  
Alle Rechte vorbehalten – Copyright 1953 by Franz Schneekluth  
in Darmstadt – Einband und Schutzumschlag von Heinrich Wehmeier  
Gesamtherstellung W. Crüwell, Dortmund

Eingescannt mit OCR-Software ABBYY Fine Reader

## 1. KAPITEL

### *Auf und über argentinischer Erde*

Wer aus dem alten Europa nach Argentinien kommt, muss sich daran gewöhnen, dass hier vieles anders ist als drüben, manches sogar umgekehrt. Der Mond zum Beispiel, den der Schöpfer – nach Morgenstern – dazu bestimmte,

«beim Zu- sowohl wie beim Abnehmen  
sich deutschen Lesern zu bequemen,  
ein **a** formierend und ein **z**  
dass keiner gross zu denken hätt.»

Auf der südlichen Erdhälfte jedoch gilt diese heitere Weisheit nicht, denn wenn der Mond hier ein «a» formiert, dann nimmt er zu, und er nimmt ab, wenn die silberne Sichel ein deutsches grosses zu bilden scheint.

Morgenstern ist nicht der einzige Europäer, dessen Erkenntnisse, Lehren und Lebensgrundsätze für Südamerika nur beschränkte oder gar keine Gültigkeit besitzen. Der Einwanderer, der jene unsichtbare Scheidewand zwischen zwei verschiedenen Welten passiert, muss nicht nur seine Uhr um die vorgeschriebene Stundenzahl zurückstellen, sondern sollte auch seinen gesamten Lebensmechanismus auf eine andere Gangart einregulieren.

Ich hatte es leichter als die meisten. Für mich lagen die Unterschiedlichkeiten und Gegensätze mehr am Rande des Lebens. Meine Welt, die des Fliegers, ist hier wie dort so ungefähr die gleiche. Tag für Tag begegnen mir auf Schritt und Tritt aus frühester Jugend vertraute Namen wie Boelcke, Bleriot, Immelmann, Graf Zeppelin. Nach ihnen und vielen anderen Pionieren der internationalen Fliegerei sind die Strassen der Fliegerstadt El Palomar am Rande von Buenos Aires benannt. Dort wohne ich. –

«El Nido de cóndores» wird Palomar auch genannt – «das Nest der Kondore» – der erste Flugplatz auf argentinischem Boden, von dem seit 1910 geflogen wird und wo bereits 1912 eine Fliegerschule eröffnet wurde. Vier Flugzeuge, geflogen von Piloten der Militärfliegerschule El Palomar, nahmen an dem ersten argentinischen Luftmanöver teil. – Das war im Jahr 1914 ... Nach Kriegsende kamen französische und italienische Luftwaffenmissionen nach Argentinien und vermittelten den Anschluss an die durch den Krieg sprunghaft vorangetriebene Entwicklung. 1922 entsteht in

El Palomar der Flugstützpunkt Nr. 1 – «Grupo Nr. 1 de Aviación», die Keimzelle der argentinischen Luftwaffe.

Schon 1926 wird der Grundstein zum ersten nationalen Flugzeugwerk gelegt. In Cordoba, 800 km nordwestlich von Buenos Aires, entsteht die «Fábrica Militar de Aviones» und das «Instituto Aerotécnico». Hier wird nach Deutschlands Zusammenbruch im zweiten Weltkrieg Professor Tank mit seinen deutschen und einheimischen Mitarbeitern den argentinischen Düsenjäger, den «Pulqui II» bauen. Pulqui ist ein Wort aus der Sprache der eingeborenen Indios und heisst Pfeil. Einstweilen fertigt man in Lizenz britische, nordamerikanische und französische Typen, um alsbald auch argentinische Konstruktionen in angemessener Serie herzustellen.

Die Wiedergewinnung der deutschen Luftgeltung nach 1933 wirkte sich bis nach Argentinien aus. Als Schul- und Kunstflugzeug wurde ab 1938 der Focke-Wulf «Stieglitz» in Cordoba nachgebaut. Verschiedene deutsche Flugzeugmuster wurden gekauft, von denen die Ju 52 heute noch im Dienst steht. Argentinische Fliegeroffiziere kamen nach Deutschland, um Erfahrungen zu sammeln. Das Condor-Syndikat fliegt von Europa mit Stützpunkten im Atlantik Südamerika an. Der zweite Weltkrieg unterbrach diese Entwicklung.

Gleichzeitig nehmen Flugsport und Luftverkehr einen beachtlichen Aufschwung. Von der antarktischen Feuerland-Region bis zu den subtropischen Zonen am südlichen Wendekreis spannt sich heute zwischen dem Atlantik und der Andenkette das innerargentinische Luftverkehrsnetz. Vierzehn Linien befliegen planmässig eine Gesamtstrecke von rund 20 000 km. Aber auch nach fast allen anderen Staaten Südamerikas, nach den USA, über Afrika und nach Europa fliegen heute die Maschinen der «Aerolineas Argentinas» im regelmässigen Verkehrsdienst. Noch in anderer Beziehung ist die Luftfahrt von eminenter Bedeutung für das Land. Wald- und Pampabrände sind die verheerenden Plagen, die noch bis vor Kurzem alljährlich Millionen des argentinischen Volksvermögens verschlangen. Argentinien ist ihnen mit dem Flugzeug zu Leibe gerückt. Patrouillen der Forst- und Landgendarmarie fliegen die ausgedehnten Gebiete ab, um sofort zur Bekämpfung zur Stelle zu sein. Löschmannschaften werden dann alarmiert, per Flugzeug an Ort und Stelle gebracht oder springen sogar unmittelbar an der Brandstelle mit dem Fallschirm ab.

Auch Heuschreckenschwärme, die sich früher oft in einer Breite von mehreren 100 Kilometern über das Land ergossen, ohne dass ihnen der Mensch gewachsen war, erbarmungslos die Ernte ganzer Provinzen vernichtend, bekämpft man heute mit modernen amerikanischen Hubschraubern und der sprichwörtlich treuen Ju 52 durch Gift-Bestäubung. Einige deutsche Piloten sind hieran aktiv beteiligt.

Fliegen ist ein argentinischer Volkssport geworden. Wenn ein ausländischer Beobachter diese schnelle Entwicklung mit dem Wort zu charakterisieren versuchte: «Der Argentinier ist vom Pferd direkt ins Flugzeug gestiegen», so mag das etwas übertrieben sein. Aber Reiter- und Fliegegeist sind nun einmal verwandt. Nicht umsonst zog es in Deutschland viele Kavalleristen zu der im ersten Weltkrieg entstehenden Fliegertruppe. Und im Lande der «Gauchos» musste der Gedanke der Fliegerei auf besonders fruchtbaren Boden fallen. Wie der Argentinier ein glänzender Reiter und auch ein besonders begabter und begeisterter Autofahrer, sowohl im Strassenverkehr als im Rennen ist, so besitzt er auch alle Eigenschaften des guten Fliegers. 1951 gab es bereits 138 Motorflug-, 118 Segelflug- und 2 Fallschirmspringer-Clubs. Die über das ganze Land verbreiteten argentinischen Segelflieger nennen sich stolz «Gauchos der Lüfte».

Ist es ein Wunder, dass dieses Land ab 1945 auf viele deutsche Flieger, denen durch den Zusammenbruch der Sinn ihres Lebens verloren gegangen zu sein schien, eine magnetische Anziehungskraft ausübte? Ohne Rücksicht auf Grenzen, einengende Fesseln oder Verordnungen versuchten sie, in Argentinien den verlorenen Kontakt mit dem Pulsschlag der Fliegerei wiederzufinden. So stellte sich nach und nach am La Plata eine ansehnliche Gruppe deutscher Luftfahrt-Spezialisten ein. Mich veranlasste das Angebot einer Stellung als Luftwaffenberater in Argentinien zur Reise über den grossen Teich. Zwei Tage nach meiner Ankunft in Buenos Aires wurde ich von dem damaligen argentinischen Luftfahrtminister, Brigadier-Mayor Ojeda, empfangen. Er übermittelte mir die Grüsse des Präsidenten und hiess mich mit einer Achtung und Kameradschaftlichkeit willkommen, die nach den bitteren Jahren der Gefangenschaft und der folgenden Zeit ihren Eindruck auf mich nicht verfehlte. In aller Welt waren noch die Schranken des Hasses gegen alles Deutsche aufgerichtet. Hier in den Kreisen der argentinischen Wehrmacht begegneten wir keiner Voreingenommenheit. In ihren Augen mochten wir wohl den Krieg, nicht aber unsere Ehre verloren haben. Diese Ritterlichkeit wird kein Deutscher, der damals in dieses grosse und zukunftsreiche Land kam, der argentinischen Nation vergessen, gleichgültig wie seine politische Einstellung oder sein privates Schicksal sich auch entwickelt hat.

Persönlich lernte ich General Perón erst später kennen. Es war bei der Vorführung des «Pulqui II» im Aeroparque von Buenos Aires. Als ich dem Präsidenten vorgestellt wurde, sagte er einleitend in der herzlichen und charmannten Art, die ihn allgemein beliebt macht: «Sie also sind der bekannte deutsche Jagdflieger-General. Wären Sie mir auf der Florida begegnet, hätte ich Sie für einen waschechten ‚Criollo‘ gehalten.» Das war wohl so ungefähr das Liebenswertigste und Schmeichelhafteste was mir der Präsident eines Landes sagen konnte, in dem ein so stark ausgeprägter Nationalstolz zu

Hause ist. In der Tat hat man mich in Argentinien immer erst dann als Deutschen erkannt, wenn ich anfang, spanisch zu sprechen.

Auch die ersten Worte übrigens, die Hitler an mich richtete, bezogen sich auf meine wenig «nordisch-germanisch» wirkende äussere Erscheinung. Ich erhielt damals das Eichenlaub zum Ritterkreuz. Kurz vor mir war Mölders aus dem gleichen Anlass bei ihm gewesen. Als ihm nun wieder so ein nachgedunkelter «Schrumpfermane» gegenüberstand, um die damals höchste Tapferkeitsauszeichnung in Empfang zu nehmen, meinte er lachend: «Zum Donnerwetter, wann kommen denn nun endlich die blonden, blauäugigen Germanen?»

Damals war mit Perón und mehreren Ministern alles erschienen, was in der argentinischen Luftfahrt Rang und Namen hat. Natürlich fehlten auch die ausländischen Attachés und unter diesen die Russen nicht. Ganz Buenos Aires schien an diesem 8. Februar 1951 auf den Beinen zu sein. Jeder Argentinier wollte persönlich diesem grossen Ereignis beiwohnen, wenn sich der neue eigene Düsenjäger vor den Augen des Präsidenten zum erstenmal im Flug präsentierte.

Nach der gelungenen und eindrucksvollen Vorführung hielt Perón eine kurze Ansprache, in der er unter anderem sagte:

«Ich möchte bei dieser Gelegenheit meine Dankbarkeit den Männern ausdrücken, die am Bau der Maschine mitgewirkt haben. Ich habe in der Kriegsschule und in der Militärakademie den wertvollen Unterricht zahlreicher deutscher Ausbildungs-offiziere genossen, denen ich einen grossen Teil des militärischen Wissens verdanke, das ich im Lauf meines Lebens erworben habe. Für sie hege ich das Gefühl grösster Dankbarkeit.

In diesen Worten darf man gleichzeitig die Erklärung für Peróns Einstellung zu Deutschland sehen. Sie ist bestimmt durch seine militärische Ausbildung, an der eine ganze Reihe deutscher Offiziere massgeblich beteiligt waren. Zum Teil stand er ihnen persönlich nahe. Clausewitz, Schlieffen und von der Goltz gehören zu seinen bevorzugten militärischen Schriftstellern. Als Hauptmann des Generalstabes und Lehrer an der Kriegsakademie veröffentlichte Perón selbst Arbeiten über Operationen deutscher Feldherren im ersten Weltkrieg. Als er später anlässlich einer militärischen Instruktionsreise durch Europa auch Deutschland persönlich kennenlernte, stand dieses auf dem Höhepunkt seiner Erfolge im zweiten Weltkrieg. Die Leistungen des Polen- und Frankreichfeldzuges mussten seine Achtung vor dem deutschen Soldaten nur noch vertiefen. Er hat sie ihm auch in der Niederlage und nach dem Zusammenbruch bewahrt.

Argentinien's Aussenpolitik wird von dem Wunsch bestimmt, sich nicht zwischen den beiden grossen Mahlsteinen zerreiben zu lassen, die heute allein das Weltgetriebe auszumachen scheinen. Zu Ausgang des letzten Weltkrieges

befand sich Argentinien in einer wirtschaftlich sehr günstigen Lage. Es hatte durch den reissenden Absatz seiner vornehmlich landwirtschaftlichen Produkte zu günstigen Preisen erhebliche Devisenvorräte angesammelt. Sie versetzten Perón in die Lage, die Schifffahrt, die Eisenbahnen, Energieversorgung, Telefon- und Telegrafengesellschaften in den Besitz des argentinischen Staates zu überführen, sowie eine sehr beachtliche Handelsflotte mit modernen Fracht- und Passagierschiffen, Tankern und Walfängern aufzubauen. Ein grosszügiges Industrialisierungsprogramm sollte das Land weiter vom Ausland unabhängig machen.

In dieser Situation kam Argentinien das Brachliegen zahlreicher deutscher Wissenschaftler, Techniker und anderer Spezialisten nach 1945 sehr gelegen. Es sicherte sich auch seinen Anteil daran. Die deutschen Spezialisten, die nach Argentinien gingen, taten dies allerdings ausschliesslich freiwillig und hatten das Gefühl, nicht nur fair behandelt zu werden, sondern auch – einer ihnen sympathisch und ohne Voreingenommenheit begegnenden Nation im gleichzeitigen Interesse des eigenen Vaterlandes zu dienen.

Meine Aufgabe als Berater der argentinischen Luftwaffe besteht darin, dieser Kriegserfahrungen vor allem auf dem Gebiet der Luftverteidigung und des Einsatzes der Düsenflugzeuge zu vermitteln. Ich habe nie, wie in der Presse mehrfach behauptet worden ist, argentinische Flieger-Verbände geführt, oder hier eine Tätigkeit als Inspekteur ausgeübt. Es gibt auch sonst keine deutschen oder nichtargentinischen Offiziere in den nationalen Streitkräften. Argentinien hat keinen Mangel an hervorragenden Flugzeugführern. Was der argentinischen Luftwaffe fehlt, ist die Kriegserfahrung. Seit vier Jahren besitzt sie eine stattliche Anzahl britischer Gloster-Meteor-Jäger. Sie treten bei jeder der alljährlichen grossen Paraden in Buenos Aires in glanzvolle Erscheinung. Die Gefechtsausbildung ihrer Besatzungen, ihre taktische Schulung, die Ausarbeitung von Ausbildungs- und Kampfvorschriften und ähnliches gehört neben anderem zu meinem interessanten Aufgabenbereich. Dabei stehe ich in ständigem Kontakt nicht nur mit dem Luftverteidigungskommando, sondern auch mit den fliegenden Verbänden, zu denen es mich ganz besonders hinzieht. Fliegen ist die Hauptsache! – In der Fachsprache nennen wir das: «Am Drücker bleiben.»

Diese Verbindung von Schreibtischarbeit und praktischer fliegerischer Tätigkeit macht meine Aufgabe für mich so befriedigend. In Argentinien bin ich das Gefühl losgeworden, das mich während meiner zweijährigen Gefangenschaft nach dem Kriege und noch oft danach überfiel: einzurosten, brachzuliegen, den Anschluss zu verpassen. Hier stehe ich seit fünf Jahren wieder mitten in der lebendigen Weiterentwicklung meiner Waffe.

Das Verhältnis zu den Offizieren der argentinischen Luftwaffe, mit denen ich dienstlich oder privat zu tun habe, ist denkbar herzlich. Flieger halten in

aller Welt gute Kameradschaft. Eine ganze Reihe argentinischer Piloten gehören daher zu meinem engeren persönlichen Freundeskreis.

Argentinien ist ein Land, das von dem Neueinwanderer mit Haut und Haar Besitz ergreift. Und die Hauptstadt Buenos Aires ist ein menschenverschlingender Moloch. Diese Stadt, mit deren Wachstum die statistische Zählung nie mitkommt, zieht jeden in ihren unpersönlichen Bann. Mit ihrer Vitalität, ihrer fast hektischen Geschäftigkeit lässt sie ihn nicht wieder los. Rund ein Drittel der gesamten Einwohner Argentiniens ist in seiner Hauptstadt konzentriert. Kein Wunder, dass die Wohnungen knapp, die Verkehrsmittel ständig überfüllt sind. Buenos Aires ist die Stadt ohne Ruhe. Seine Menschen hasten durcheinander, immer gehetzt, immer verspätet, immer auf der Jagd nach dem Peso, getrieben von der Hoffnung, schnell reich zu werden, die sich doch nur Wenigen unter so vielen Millionen erfüllt.

Hier fließt der Strom des Lebens nicht in einem wohlregulierten Bett, wie drüben im alten Erdteil. Hier gelten in gewisser Weise noch die harten und rücksichtslosen Gesetze der Pionierzeit. «Bewähr dich oder geh unter!» – lautet eines von ihnen.

So macht jeder, der von drüben neu ins Land kommt, die Erfahrung, dass er mit seiner Zeit einfach nicht ausreicht. Die in der Heimat zurückgebliebenen Freunde und Verwandten wundern sich oft, dass der schlechte Kerl kaum einen Brief schreibt. – Von den deutschen Fliegern sind nur ganz wenige in ihrem alten Beruf untergekommen. Alle anderen haben sich auch hier umstellen und meist ganz von vorne beginnen müssen.

Natürlich kennen wir uns alle. Man hört voneinander und hilft sich wo man kann, mit Ratschlägen, Empfehlungen und «cunas» (wörtlich: Keile = Beziehungen), die hier so wichtig sind. Aber an eine enge, regelmässige oder gar organisierte Verbindung ist gar nicht zu denken.

Am Wochenende fahre ich oft hinaus, um draussen auf dem Camp, zu Pferd oder zu Fuss, zu jagen, wenn es die Jahreszeit zulässt. In der näheren Umgebung von Buenos Aires gibt es nur Niederwild. Doch findet man in Argentinien, das in seinen Grenzen alle Landschaften und alle Klimata vereinigt, viele Wildarten: vom Reh-, Rot-, Dam- und Schwarzwild bis zur Antilope, zum Puma, Guanaco und Vogel Strauss. Nur Zeit müsste man haben ...

Sie reicht kaum dazu, ab und an auch ausserdienstlich den Steuerknüppel wieder in die Hand zu nehmen. Zum Wochenende machen in der Umgebung von Buenos Aires die «Sonntagsflieger» der Aero-Clubs, die Mieter von Luft-Taxis oder Eigentümer kleiner Maschinen die Luft unsicher. Zu ihnen gehöre auch ich. Ich erwarb den argentinischen Verkehrs-Flugzeugführerschein, der mich berechtigt, jedes Sport- oder Reiseflugzeug zu fliegen. Sonntags lasse ich gelegentlich eine kleine Piper oder etwas ähnlich Harmloses aus dem



### *Wieder fliegen dürfen*

Hangar rollen, klemme mich auf den Sitz, gebe Gas und sehe mir die Welt mit nur halb geöffneten Augen von oben an. Es macht mir Spass, dazu Freunde einzuladen, die so einen Spaziergang in der Luft zu geniessen verstehen.

Hätte uns deutschen Fliegern Argentinien nichts anderes geboten als die Erfüllung der Sehnsucht, wieder fliegen zu dürfen, fast keiner hätte die Gelegenheit, die sich ihm bot, ausgeschlagen. Fliegen ist mehr als Sport und mehr als Beruf. Fliegen ist Leidenschaft und Ruf, der ein Leben ausfüllt.

## 2. KAPITEL

### *Flieger will ich werden...*

Als ich das erste Mal ein Flugzeug steuerte, war ich 17 Jahre alt. Es war ein Segelflugzeug. Bis zu diesem, damals wohl bedeutendsten Augenblick meines bisherigen Lebens war ein langer Weg. Nirgends trifft das Wort mehr zu, dass die Götter vor den Erfolg den Schweiß gesetzt haben, als beim Segelflug. Selbst der Misserfolg kostet Ströme von Schweiß. Denn wenn man nach monate-, manchmal jahrelanger Werkstattarbeit endlich an der Reihe ist, das Produkt so vieler Mühe und Arbeit selbst zu steuern, dann sind es anfangs im besten Fall wenige Sekunden, die man sich in der Luft halten kann. Schlimmstenfalls geht die Maschine zu Bruch. Und neue Wochen und Monate mühevoller Arbeit vieler fleissiger und selbstloser Helfer sind nötig, den Vogel wieder startfähig zu machen.

Das war zehn Jahre nach Ende des ersten Weltkrieges. In Versailles war Deutschland der Motorflug zunächst praktisch verboten worden. Ich habe das nie richtig verstehen können. Wohl war das Flugzeug zu einem Kriegsinstrument geworden. Also war sein Gebrauch den Besiegten vom Sieger verboten worden. Nach dem zweiten Weltkrieg war man noch konsequenter und untersagte nicht nur den Motor- sondern auch den Segelflug. Aber war nicht auch das erdgebundene Kraftfahrzeug in Gestalt der motorisierten und gepanzerten Divisionen zu einem machtvollen Kriegsinstrument geworden? Dann hätte man doch eigentlich nicht nur das Fliegen, sondern ebenso das Autofahren als gefährliche vormilitärische Betätigung verbieten müssen. Na und die Infanterie, die Königin der Waffen? Gegen Ende des Krieges waren sich doch die Militärexperten aller Nationen einig, dass selbst der moderne technische Krieg ohne Infanterie nicht gewonnen werden kann. Und die Infanterie bewegt sich zu Fuss fort. Hätte man nicht also den Deutschen konsequenterweise auch das Gehen verwehren müssen?

Das war offenbar unsinnig. Aber es war auch gefährlich. Als dem deutschen Volk in Versailles das Fliegen verboten wurde, befand sich die Menschheit in einem Entwicklungsstadium, in dem sie sich die dritte Dimension, den Luftraum und die Bewegung in ihm eroberte. Ein uralter Menschheits Traum stand im Begriff, in Erfüllung zu gehen. Wer konnte ernstlich annehmen, dass eine so gewaltige Bewegung an den Grenzen des besiegten

Deutschland Halt machen würde? Wer durfte glauben, dass sich ein grosses, technisch fortschrittliches und sportfreudiges Volk durch ein Verbot davon würde ausschliessen lassen? Es liess sich nicht ausschliessen. Die vom Fliegen Besessenen fanden einen Ausweg. Der Motorflug war ihnen verwehrt. Also versuchten sie es – wie Lilienthal im vorigen Jahrhundert – ohne Motor. Der Segelflug entstand, wurde eine eigene Disziplin des internationalen Flugsports, mit eigenen Gesetzen und eigenen Reizen. Das Ausland übernahm ihn begeistert. Doch Deutschland, das besiegte Deutschland, dem man das Fliegen untersagt hatte, blieb auf diesem Gebiet mit dem Vorsprung, den ihm das Diktat von Versailles verschafft hatte, führend und bahnbrechend.

Ich nannte das Verbot damals nicht nur unsinnig, sondern auch gefährlich. Gefährlich deshalb, weil sich der junge deutsche Segelflugsport in einer Atmosphäre nationaler Verdrängungen entwickelte. Über allem, was die jungen, begeisterungsfähigen Segelflieger unternahmen, stand das Wort: «Trotzdem.» Diese Massnahme der Alliierten wurde als Siegerwillkür empfunden. Und wer diese Fesseln einmal endgültig sprengen würde, konnte sicher sein, die deutsche Fliegerjugend begeisterten Herzens hinter sich zu haben.

So weit war es noch lange nicht. Zu Beginn des Jahres 1928 tauchten in der Umgebung meines Heimatortes Westerholt in Westfalen die ersten Segelflieger auf. Mein Vater war Rentmeister der reichsgräflichen Familie von Westerholt wie alle unsere Vorfahren, seit im Jahre 1742 der erste Galland als Hugenotte aus Frankreich nach Deutschland gekommen war. 1942 hatte sich dieses Amt 200 Jahre lang in ununterbrochener Folge in unserer Familie vom Vater auf den Sohn vererbt. Die ersten Schuljahre hatte ich in der Westerholter Volksschule absolviert und es damals gerade auf dem Hindenburg-Gymnasium in Buer mit Gottes und der Nachbarn Hilfe bis zur Obersekunda gebracht. Mich interessierten Physik und Technik, Natur und Sport. Bedauerlicherweise legten meine Lehrer jedoch mehr Wert auf Griechisch und Latein und zahlreiche andere Disziplinen, die ich damals als sinnlosen und unerträglichen Zwang empfand.

Zu dem von meinem Vater verwalteten Besitz gehörten auch die sogenannten Borkenberge, eine leichtgewellte braun-rote Heidelandschaft ostwärts der Bahnlinie Haltern–Münster, am Nordrand des Ruhrgebietes, aus deren schwermütig schöner Monotonie sich einige nach einem ausgedehnten Waldbrand kahle Hügelketten und -kuppen erheben. Hier, zwischen Waustberg, Rauhem Hang und Steinberg hatten die Segelflieger des Luftfahrtvereins Gelsenkirchen ihr erstes Lager aufgeschlagen. Hier sah ich zum erstenmal, wie ein Segelflugzeug, von der Startmannschaft in die Luft geschneilt, leicht und scheinbar schwerelos dahinglitt. Das war ein Ziel, dem ich fortan meine ganze Energie zuwandte. Die Teilnahme an einem der Lehrgänge, die von

dem Luftfahrtverein Gelsenkirchen zusammen mit der städtischen Gewerbeschule abgehalten wurden, war von der Genehmigung durch Eltern und Schule abhängig. Man befürchtete – nicht zu Unrecht –, dass dadurch meine Leistungen in der Schule beeinträchtigt würden. Aber es gelang mir, Bedenken bei Eltern und Lehrern zu überwinden.

Mein Vater schenkte mir schliesslich sogar ein kleines Motorrad, mit dem ich zweimal in der Woche die 30 Kilometer nach Gelsenkirchen hin und zurück bewältigen konnte, um an der theoretischen und handwerklichen Ausbildung teilzunehmen. Mir machte diese Arbeit grosse Freude. Schon als Junge hatte ich, angefangen beim Stabil-Baukasten, mit Begeisterung gearbeitet. Auch Flugzeug-Modelle mit und ohne Motor waren dabei entstanden. Jetzt lernte ich von der Pike auf all die handwerklichen Fertigkeiten und Künste, die ersten Grundlagen der Aerodynamik, der Meteorologie und sonstiger Kenntnisse, die für die Praxis des Segelfliegers unentbehrlich sind.

Jedes Wochenende verbrachten wir in den Borkenbergen. Vorläufig war gar nicht daran zu denken, selbst einen der unter unendlichen Mühen und Opfern gebauten Vögel zu fliegen. Die Beschäftigung von uns Jungen war, die Kisten nach jedem Start wieder auf den Berg zu schleppen, das Startseil mit keuchenden Lungen auszuziehen und dann dem schwebenden Flugzeug sehnsüchtig und von Mal zu Mal fachmännischer nachzusehen. Ausserdem wurde ständig an den zunächst äusserst primitiven Unterkünften und Zufahrtswegen gearbeitet. Todmüde aber glücklich fiel man am Sonntag spät abends ins Bett und hatte kaum Zeit, sich über die wieder einmal vernachlässigten Schularbeiten besondere Sorgen zu machen.

So konnte es nicht ausbleiben, dass ich Ostern 1927, wie es so schön heisst, das Ziel der Klasse nicht erreichte. Das war eine schöne Bescherung. Mir selbst machte es, offen gestanden nicht viel aus. Aber mein Vater, der uns vier Brüder scharf an der Kandare hielt, wurde meinen luftsportlichen Ambitionen gegenüber durch diesen Fehlschlag nicht geneigter. Nur das ernsthafte Versprechen, über der Fliegerei die Schule in Zukunft nicht mehr zu vernachlässigen, ermöglichte eine Fortsetzung meiner Tätigkeit im DLV.

Mein erster Start in den Borkenbergen wurde natürlich ein Reinfall. Als ich auf dem Brettchen über der Gleitkufe, den Steuerknüppel zwischen den Knien, von den Kameraden angeschnallt wurde, klopfte mir das Herz bis zum Halse. In der Theorie beherrschte ich jeden Griff, jede Reaktion; wie würde es jetzt in der Praxis werden?

Achtung ... Ausziehen ... Laufen ... Los!!!

Wie ein Pfeil von der Sehne schnellte die Maschine mit mir in die Luft. Krampfhaft umklammere ich den Steuerknüppel. Aber ehe ich noch das unbekannte Gefühl des von der Erdschwere Losgelöstseins überhaupt erlebe, rauscht meine Maschine wie ein Fahrstuhl zur Erde. Ich muss wohl zu

sehr «am Höhensteuer gezupft» haben. Es gibt einen heftigen Bums. Gott-seidank, die Kiste scheint heil geblieben zu sein. Nur ein paar Spannkabel sind gerissen. Da ist auch schon der Fluglehrer zur Stelle. Und es gibt eine gewaltige «Zigarre».

Das nächste Mal ging es schon besser. Aber ich habe noch manchen Anpfiff bezogen. Und ich bin unserem Fluglehrer – er hiess der «Lange» oder Ismer und wurde einer meiner besten Freunde – für jeden von ihnen dankbar. Denn wir lernten sauber fliegen bei ihm. Im Herbst 1929 durfte ich bereits bei dem ersten westdeutschen Segelflugwettbewerb mitfliegen.

Das tiefblaue Abzeichen mit der einen weissen Möwe, das ich nach Bestehen der sogenannten A-Prüfung stolz im Knopfloch tragen durfte, war mir offen gestanden viel wichtiger, als dass ich die Unterprima noch einmal durchmachen musste. Besonders, da mir der lange Ismer nach meinem 34-Sekunden-Flug anerkennend auf die Schulter geklopft und gemeint hatte, ich sei vielleicht doch kein so ganz hoffnungsloser Fall.

Ich war es wohl nicht, denn noch während des gleichen Lehrgangs schaffte ich die fünf für die B-Prüfung vorgeschriebenen Flüge. Die C-Prüfung jedoch, die einen Flug von 5 Minuten Dauer verlangt, schien damals in den Borkenbergen nicht erreichbar zu sein. In die Geheimnisse des thermischen Segelfluges, der die durch unterschiedliche Sonnen-Erwärmung entstehende vertikale Luftbewegung ausnützt, waren wir noch nicht eingedrungen. Wir brauchten Wind, der an Berghängen sich in Aufwind verwandelt, Nordost-Wind, um am Rauhen Hang ohne Höhenverlust segeln zu können. Und die Tücke des Geschicks wollte es, dass ich immer, wenn dieser ideale Wind blies, über irgendeiner dummen mathematischen oder griechischen Arbeit sass, die sorgfältig zu erledigen ich feierlich versprochen hatte. Und war man dann endlich draussen in den geliebten Borkenbergen, so blinzelte die Sonne listig durch friedliche Schäferwolken, und kein noch so leises Lüftchen rührte sich. Der Borkenberge-Rekord stand damals bei 4 Minuten 45 Sekunden. Ich kam bis auf 3 Minuten 15 Sekunden.

Da durfte ich Ostern 1931 – eben nach Oberprima versetzt – zur Rhön. Hier, auf der Hohen Schule des deutschen Segelfluges, wo Hirth, Gronhoff, Kronfeld und viele andere Experten ihre Aufsehen erregenden Leistungen vollbrachten, sollte ich an einem Kursus für die Segelflieger-C-Prüfung teilnehmen. Hier durfte ich zum erstenmal nicht nur die bewunderten Meister des deutschen Segelfluges sehen, sondern auch selbst die damaligen Hochleistungs-Segelflugzeuge fliegen. Schon am vierten Tage meines Aufenthaltes auf der Wasserkuppe segelte ich mit einem «Falken» hoch über dem Übungsgelände bis mich – viel zu früh – nach zehn Minuten Flugdauer die Leucht-kugel des stets um seine Zöglinge besorgten Fluglehrers zur Landung auf-forderte.

Im Herbst des gleichen Jahres kam ich noch einmal auf die Wasserkuppe, um zusammen mit einigen Kameraden des Gelsenkirchener Luftfahrtvereins am alljährlichen traditionellen Internationalen Rhön-Segelflug-Wettbewerb teilnehmen. Wir brachten zwar keine Lorbeeren mit nach Hause, aber mir gelang mit unserem Hochleistungsflugzeug «Meyer II» von 20 Meter Flügelspannweite ein schöner Stundenflug. Damit hatte ich die Bedingungen zur Erlangung des amtlichen Segelflugzeug-Führerscheins erfüllt. Er wurde mir nach meiner Rückkehr vom Oberpräsidenten der Provinz Westfalen ausgestellt. Ich war damit der dritte Segelflieger in meiner Heimatprovinz, der die Berechtigung erhielt, Segelflugzeuge aller Typen auch ausserhalb der Übungsgelände zu fliegen. Damit durfte ich Überlandflüge, Segelflüge über Städten und Schauflüge bei Flugveranstaltungen durchführen sowie als Fluglehrer selbst Segelflieger ausbilden. Damals war ich 19 Jahre alt.

Einstweilen sass ich freilich noch selbst auf der Schulbank. Das Abitur rückte in bedrohliche Nähe. Ich musste mich erheblich auf den Hosenboden setzen. Ein nicht zu unterschätzender Ansporn war dabei, dass mir ein eigenes Segelflugzeug versprochen worden war. Ich durfte es mir nach eigener Wahl bei einer Flugzeugfabrik bestellen. Das war die Erfüllung des kühnsten Wunsches, den ich bis dahin je gehegt hatte. Ich suchte mir das Grunau-Baby aus, das noch heute in der ganzen Welt geflogen und gebaut wird. Und während es in Schlesien gefertigt wurde, machte ich mich mit meinen Westholter Segelflieger-Kameraden daran, nach eigenem Entwurf einen Transportanhänger zu basteln.

Das Fahrzeug wurde genau termingerecht fertig. Wir hatten Hunderte von Arbeitsstunden und jeden Pfennig, den wir ersparen oder zusammenschnorren konnten, darangewendet. Ich wundere mich heute noch über den Idealismus, den wir – und vor allen Dingen meine völlig selbstlosen Helfer – damals aufbrachten. Endlich war es soweit. Am 15. Februar traf per Bahn das langersehnte Grunau-Baby ein. Mein Grunau-Baby. Denn am 11. und 12. Februar hatte am Hindenburg-Gymnasium in Buer die Prüfung der 24 Abiturienten stattgefunden. In dem Reifezeugnis, das mir der Direktor feierlich überreichte, stand in der Rubrik «Zu ergreifender Beruf»: «Galland will Flieger werden.»

### 3. KAPITEL

#### *Es wird langsam ernst*

Einige Zeit vor meinem Abitur nahm mich mein Vater auf einen Spaziergang mit. Das hatte er schon lange nicht mehr getan. Früher als kleiner Junge hatte ich ihn oft begleitet. Er war es, der mir die Liebe zur Natur und die Lust am Waidwerk vererbte und dabei mein Lehrer war. Unter seiner Anleitung hatte ich mit sieben Jahren den ersten Hasen geschossen, anschliessend die erste Pfeife geraucht und danach in die Hose gemacht. «Nur so kann man Jäger erziehen», sagte mein Vater.

Unser gemeinsamer Spaziergang hatte einen besonderen Grund. Wenn Väter ihre halberwachsenen Söhne auf einsame Gänge mitnehmen, dann haben sie meist irgendwelche persönlich schicksalsschweren Fragen auf dem Herzen. So war es auch an diesem Tag. Ziemlich unvermittelt kam die Frage: «Sag mal, mein Junge, hast du dir eigentlich schon Gedanken darüber gemacht, was du werden willst?» – Ich hatte mir Gedanken gemacht. Das heisst, es war für mich eigentlich ganz selbstverständlich. Und so zögerte ich keinen Augenblick mit der Antwort: «Flieger.»

Über die Reaktion meines Vaters konnte kaum ein Zweifel bestehen. Ich wusste, dass er von meiner Fliegerei natürlich längst nicht so begeistert war wie ich. Er hatte mir zwar nie Schwierigkeiten in den Weg gelegt, mir im Gegenteil immer wieder geholfen. Aber meine Leidenschaft war durch ihn doch sozusagen gebändigt und in vernünftige Bahnen gelenkt worden, so dass andere Aufgaben, die er für wichtiger hielt, nicht zu sehr darunter litten. Vor allem aber wusste ich, dass er für Fliegen als Lebensberuf keine Meinung besass. Die Möglichkeiten, die sich damals in Deutschland für einen Berufsflyer boten, waren tatsächlich verschwindend gering. Für die wenigen Luft-hansa-Piloten standen die Bewerber tausendfach an. Fliegen gehörte in jenen Tagen in Deutschland noch zu den brotlosen Künsten.

Zudem schien meinem Vater der Beruf eines Verkehrsfliegers einige Verwandtschaft mit dem eines Taxichauffeurs oder Lokomotivführers zu besitzen, zwei Berufe, die er sicher für durchaus ehrenwert aber doch eigentlich nicht für ein erstrebenswertes Lebensziel seines Sohnes hielt. Das sagte er mir ohne alle Umschweife. Er betonte, dass er keinerlei Druck auf mich ausüben wolle. Ich solle den Beruf erwählen, zu dem ich mich wirklich berufen fühle. Aber es sei seine Pflicht, mich auf die Erfordernisse des praktischen Lebens, in das

ich nun bald eintreten würde, aufmerksam zu machen. Ich könne, wenn ich Lust hätte, irgendein Studium ergreifen. Er sei zum Glück in der Lage, seinen Söhnen eine gründliche Ausbildung in jedem von ihnen erwählten Beruf zu ermöglichen, aber nur in einem.

«Dann lass mich bitte Flieger werden», entschied ich mich. Und mein Vater willigte ein. «Wenn du es dir richtig überlegt hast, mein Junge...» Ich habe seit damals für meinen Vater über das allgemeine Gefühl der Zuneigung des Sohnes hinaus die allergrösste menschliche Hochachtung. Denn was ich wollte, erschien unter den damaligen Verhältnissen wirklich ziemlich unvernünftig und aussichtslos. Aber er kannte seinen Sohn wohl schon gut genug, um zu vermuten, dass seine Leidenschaft fürs Fliegen nicht nur eine Laune, eine vorübergehende Marotte war, sondern dass sich mit ihr von Anfang an eine starke Zielstrebigkeit verband.

Es gab bald Gelegenheit, das zu beweisen. Zur Aufnahme in die deutsche Verkehrsfliegerschule in Braunschweig hatten sich ausser mir noch rund 4'000 Bewerber gemeldet. Nur 20 hatten Aussicht angenommen zu werden. In dieser enormen Zahl spiegelte sich nicht nur die Flugbegeisterung der deutschen Jugend dieser Zeit, sondern auch die furchtbare Arbeitslosigkeit, die im Jahr 1932 in Deutschland ihren Höhepunkt erreichte. 6 Millionen Erwerbslose lasteten wie ein Alp auf der deutschen Volkswirtschaft. Riesige Schlangen grauer Elendsgestalten drängten sich vor den städtischen Stempelstellen. Millionen Jugendlicher gelang es überhaupt nicht, von der Schulbank aus irgendwie in das Berufsleben eingereiht zu werden. Zum grossen Teil fielen sie der Propaganda der radikalen Parteien zum Opfer und füllten die Reihen politischer Kampfbünde, die sich in blutigen Strassenschlachten gegenseitig die Köpfe einschlugen.

Mit durchaus gemischten Gefühlen reiste ich nach Braunschweig. Zehn Tage sollte die Aufnahmeprüfung für die Verkehrsfliegerschule dauern. Von diesen zehn Tagen würde mein zukünftiger Lebensweg abhängen. Die Chancen, angenommen zu werden, standen 1 : 200. Nur einer von 200 oder 20 von 4000 Bewerbern kamen für den Lehrgang in Frage. Die angelegten Massstäbe waren daher ungewöhnlich scharf. Die Lufthansa konnte es sich leisten, eine strenge Auslese zu fordern. Wir wurden zehn Tage lang nach allen Regeln der Kunst in die Zange genommen, mussten unzählige medizinische und psychotechnische Untersuchungen und Tests über uns ergehen lassen. Die Prüfungen auf den verschiedensten Gebieten waren ausserordentlich streng. Schliesslich bestanden ganze 18 Prüflinge das wohl schwerste Examen ihres Lebens. Ich war dabei.

Überglücklich und voll froher, aber schon verantwortungsbewusster Zukunftshoffnungen kehrte ich noch einmal in die Heimat zurück. Hier wollte ich meinen lang gehegten Plan, eine eigene Westerholter Segelfliegergruppe



### *Der erste Rekord*

innerhalb des deutschen Luftsport-Verbandes auf die Beine zu stellen, verwirklichen. Anstoss zu diesem Plane gab die Tatsache, dass ich mit meinem neuen Grunau-Baby durch einen in westdeutschen Fliegerkreisen sensationell wirkenden Dauerflug die ideale Eignung der Borkenberge als Segelfluggelände bewiesen hatte. Die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit war erregt. Die lokale Presse berichtete spaltenlang und begeistert über den Erfolg. Viele neue Freunde unseres Sportes, sowohl ältere, «die Zahlenden», wie jüngere, «die Fliegenden», wurden gewonnen.

Ich war, kaum dass mein Grunau-Baby in Westerholt eingetroffen war, mit ihm und meinen Freunden hinaus in die Borkenberge gefahren. Schon der erste Start begeisterte mich für den neuen Vogel, obwohl ich ihn nur wenige Minuten in der Luft halten konnte. Am nächsten Tage gelangen ein Flug von 17 und einer von 22 Minuten. Das war die richtige Maschine, um den Borkenberge-Rekord zu brechen. Das hiess jetzt, länger als 47 Minuten fliegen. Ob ich es schaffte, würde vom Wind abhängen.

Er liess uns einstweilen im Stich. Aber dann, am Sonnabend, es war der 27. Februar 1932, bläst uns ein kräftiger Nordost aus dem Strohlager. Es ist hundekalt. Noch bei Dunkelheit schleppen wir die «Kiste» auf den Rauhen Hang, der bei uns längst «Kalvarienberg» heisst. Dichtes Schneegestöber nimmt jede Sicht. Klappernd vor Kälte sitze ich angeschnallt am Steuer. Jetzt wird die Sicht etwas besser. Ich gebe Kommando und brause ab in die dicke, kalte Milchsuppe hinein. Gesicht, Brille und Maschine sind im Nu vereist. Macht nichts, wenn nur der Wind bleibt. Aber er flaut ab. Knirschend setzt das Baby im steifgefrorenen Heidekraut wieder auf.

Nur zögernd kommt meine Startmannschaft heran. Kein Wunder, dass ihnen bei diesem Wetter die Lust vergeht. Schimpfend, aber langsam warm werdend ziehen wir das recht gewichtige Baby von Neuem den Hang hinauf. Um 9 Uhr frischt der Wind merklich auf. Ich mache alles fertig zum Start. Sorgfältiger als sonst schnalle ich mich an. «Wenn du jetzt nicht länger als eine Stunde oben bleibst, bekommst du heute Mittag nichts von der Erbsensuppe ab», droht einer.

9.25 Uhr: Baby schiesst in die Luft. Die Aufwindzone ist schmal und kurz. Aber Baby macht seine Sache gut, klettert in ständigen scharfen Kurven höher und höher. 100 Meter bin ich schon über dem Hang. Unten führt man Freudentänze auf. Die halbe Stunde ist schon überschritten. Und noch immer bläst der Wind fast ideal aus Nordost.

Wendekurve – scharf – noch schärfer über den Flügel – ran an den Hang! In den Aufwind hinein!

Aufgepasst! Oben fegt der Wind kräftig über den Kamm. Da versucht ein mächtiger Sog meinen Vogel nach unten zu reissen. Er sackt, wird grausam geschüttelt und – steigt schon wieder.

Neue Wendekurve. Ab mit hundert Sachen, ran an den Hang. 40 Minuten. Die Stoppuhr tickt ruhig vor sich hin. Unten gibt man mir Zeichen. Ich weiss es auch so: in sieben Minuten ist ein neuer Rekord fällig. Nur durchhalten!

46 – 47 – 48 Minuten. Hurra, der alte Borkenberge-Rekord lebt nicht mehr! Ich breche eine Tafel Schokolade durch und werfe eine Hälfte meinen Freunden zu, die vor Begeisterung närrische Dinge aufführen.

Der Wind wird stark böig. Es gibt viel zu tun. Eine Stunde. Die Erbsensuppe ist gesichert. Unten schwenken sie Tücher und Decken.

Eine Stunde und 30 – 40 – 50 Minuten – zwei Stunden. 320 Wendekurven habe ich hinter mir. Die Querruderkael meines neuen Vogels haben sich so gereckt, dass das Steuern immer schwieriger wird. Wenn so ein schlafes Steuerseil aus einer der zahlreichen Rollen springt, ist es aus. Schweren Herzens entschliesse ich mich zu landen. Noch einmal fliege ich ganz niedrig über die Startstelle und rufe den Kameraden zu: «Kommt nach Hause, ich lande!»

Dann schleift die Landekufe über den immer noch hart gefrorenen Boden. Die Stoppuhr zeigt 2 Stunden, 6 Minuten und 5 Sekunden. Ein neuer nordwestdeutscher, nicht nur ein örtlicher Segelflugrekord ist aufgestellt. Das Baby hat sich glänzend bewährt, und die Borkenberge haben sich als hervorragend geeignetes Segelfluggelände qualifiziert.

Das war der Auftakt für die Gründungsversammlung unserer Westerholter Ortsgruppe im DLV. Allerlei Prominenz und viel begeisterte Jugend kam in Westerholt zusammen. Mittelpunkt des Festaktes war die Taufe meines Flugzeuges auf den Namen «Strolch». Viele schöne Reden wurden gehalten, Vereins-Statuten aufgesetzt und ein Vorstand gewählt. Alles wie es sich gehört. Anschliessend Tanz. Für mich wurde es der Abschied von der Jugend. Wenige Tage später ging mein zweites Lebensjahrzehnt zu Ende. Der Ernst des Lebens begann.

#### 4. KAPITEL

### *Vom Segelflug zum Motorflug*

Ich kann an diese Zeit, die jetzt mehr als 20 Jahre zurückliegt, nicht anders als mit leiser Wehmut denken. Nicht weil nachher Kommiss und Krieg, Zusammenbruch und Gefangenschaft, Diskriminierung und Fremde kamen, sondern weil damals in uns Jungen das reine Feuer einer völlig uneigennütigen Begeisterung brannte. Fliegen war zu jener Zeit, ganz sachlich und von einem nur materiellen Standpunkt aus betrachtet, ziemlich sinnlos. Als Beruf kam es nur für einen verschwindenden Bruchteil der Fliegerjugend in Betracht. An die Militärfliegerei dachte ernstlich niemand von uns. Die Preise, die bei Wettbewerben winkten, waren rein symbolischer Natur. Professor Georgi i, der gleiche, der jetzt hier in Argentinien wissenschaftlich tätig ist, drückte das mit sehr schönen Worten aus, als ich aus seinen Händen beim Westdeutschen Segelflugwettbewerb in den Borkenbergen 1933 den 1. Preis entgegennahm. Er habe keine Reichtümer zu vergeben, sagte er etwa, aber die deutsche Jugend fliege ja auch nicht um Geldeswert, sondern weil eine innere Sendung sie dazu zwingt. Dieser Idealismus habe die deutschen Segelflieger zu ihren in aller Welt anerkannten Leistungen befähigt.

Wir hatten materiell wirklich nichts von der Fliegerei zu erwarten. Im Gegenteil. Jeder Pfennig, der nur irgend erübrigt werden konnte, wurde der Sache geopfert. In Deutschland durfte der Segelflug-Sport im Gegensatz zu allen anderen Ländern, mit keinerlei staatlicher Subvention rechnen. Und Segelfliegen ist ein teurer Sport. Die Maschinen, das Zubehör, ihr Transport zu den Wettbewerben, die Anlagen der Übungsgelände verschlangen Riesensummen, zumindest gemessen an den Geldbeutel derer, die diesen Sport ausübten. Denn das waren keine Millionärssöhnchen, die dort an den Hängen der Rhön, auf den Sanddünen von Rossitten oder in den Borkenbergen Westfalens zusammenkamen. Im Gelsenkirchener Verein, dem ich zunächst angehörte, waren nur 25% der Jugendlichen Schüler. Die restlichen 75% waren Handwerker, Arbeiter oder Angestellte, der grösste Teil von ihnen erwerbslos. Sie fanden sich zu dem einen grossen Ziel zusammen, dem sie ihre ganze Zeit, ihre Kraft und ihr Geld opferten. Und dieses Ziel hiess: Fliegen.

Aus diesem Idealismus der deutschen Jugend zog der Nationalsozialismus seine Kraft. So wie später die hündische Jugend in den Organisationen der Partei aufging, so wuchs auch die deutsche Fliegerjugend in die sich 1933

bereits in ihren ersten getarnten Anfängen bildende Luftwaffe und in die vormilitärischen Fliegerformationen der Partei hinein. Nicht gezwungen, nicht mit Gewalt, sondern voller Begeisterung für eine, wie es ihr schien, gute und gerechte Sache.

Damals jedenfalls, in jenen glücklichen Jahren, war unser fliegerischer Idealismus völlig ungetrübt. Als ich von meinen Westerholter Kameraden nach der Taufe meines «Strolch» Abschied genommen hatte, ahnte ich, dass dies ein tiefer Einschnitt in mein Leben sein sollte. Mit den Borkenbergen, auf denen ich so manchen Tropfen Schweiß vergossen, zum erstenmal das Glück zu fliegen, die erste Verzweiflung über Misserfolge und eigene Unzulänglichkeit empfunden und meine ersten Erfolge errungen hatte, verließ ich einen eindrucksvollen Erlebnis-Kreis. In seiner Unverfälschtheit und Intensität will er mir heute wie ein verlorenes Paradies erscheinen.

In Braunschweig wurden wir hart rangenommen. Es wurde praktisch und theoretisch viel von uns verlangt. Man hatte zwar vom Segelflug her eine gewisse fliegerische Grundlage. Aber zwischen Segel- und Motorflug besteht eben doch ein ähnlicher Unterschied wie zwischen einem Segelboot und einem Motorschiff. Noch im Sommer machte ich meine ersten Prüfungen und den sogenannten B-I-Schein.

Über uns Flugschülern schwebte ständig das Damoklesschwert der Ablösung. Wer den gestellten Anforderungen nicht entsprach, musste jederzeit erwarten, mit 50 Mark und Reiseverpflegung nach Hause geschickt zu werden. Tausende warteten darauf, an seine Stelle zu treten. Und für die meisten hätte das Ausscheiden bei der damaligen miserablen Wirtschaftslage Arbeitslosigkeit bedeutet.

So nahm ich mir schon mein erstes Pech, bei dem das Fahrgestell einer Albatros L 101 leicht zu Bruch ging, ziemlich zu Herzen. Kritisch wurde es, als ich später eine Kette von Klemm-Übungsflugzeugen führte und dabei zwei Maschinen so zusammenknallten, dass der eine Pilot aussteigen musste und der andere noch gerade so nach Hause kam. Eine hochnotpeinliche Untersuchung wurde angestellt, bei der man mir vorwarf, dass das Unglück beim Einnehmen einer Flugform passierte, die nicht ausdrücklich befohlen worden war.

Ich machte mir schwerste Sorgen. Mein beruflicher Werdegang, der sich bisher zwar nicht ohne Widerstände, aber im Ganzen doch erfolgreich gestaltet hatte, erschien mir höchst gefährdet. Um nun für den Fall einer Ablösung nicht auf der Strasse zu sitzen, bewarb ich mich um Einstellung als Offizier-Anwärter in das Infanterie-Regiment Nr. 18 in Paderborn. Auch die Reichswehr konnte damals nur einen kleinen Teil der Einstellungsgesuche berücksichtigen. Ich glaubte also nicht ernstlich daran, dass aus meiner Bewerbung etwas werden könnte. Immer noch als Angehöriger der Verkehrsfliegerschule absolvierte ich die erforderlichen Untersuchungen und Prüfungen. Damit

hatte ich das Gefühl, nichts unterlassen zu haben, um beruflich nicht allein auf dem einen, auch mir jetzt leider ziemlich wackelig erscheinenden Fliegerbein zu stehen.

Inzwischen war über die Klemm-Angelegenheit Gras gewachsen. Ich atmete erleichtert auf. Denn meine Meldung zur Infanterie war sicher nicht aus Begeisterung erfolgt. Im Gegenteil, ich habe nie etwas höher geschätzt, als die persönliche Freiheit, die ja nun einmal in jeder Wehrmacht der Welt notgedrungen erhebliche Einschränkungen erfährt.

Um nicht missverstanden zu werden: Ich bin später durchaus «Mit Lust und Liebe» Soldat und Offizier gewesen, aber eben in dem ersehnten Metier der Fliegerei. Was wir Kommiss nannten, und was man in jüngster Vergangenheit vielfach als «preussischen Militarismus» bezeichnet, habe ich zwar als harte und unabänderliche Notwendigkeit anerkannt und mich ihm auch, wenn es notwendig war, unterworfen. Ich bin aber ehrlich genug zuzugeben, dass ich es nie begeistert tat, dass der Kommiss meinem innersten Wesen zuwiderlief und dass ich ihn nie als Glück sondern stets als unerbittlichen Zwang, aber auch als Teil unseres deutschen Schicksals empfand.

So war ich also einigermassen entsetzt, als ich im Herbst 1932 eine portopflichtige Dienstsache erhielt, in der mir kurz und militärisch mitgeteilt wurde, meine Bewerbung sei angenommen, ich habe mich dann und dann da und da einzufinden. Mit diesem Gestellungsbefehl ging ich zum Leiter der Schule, dem späteren Generaloberst und Luftflotten-Befehlshaber Keller, um ihn um Rat zu fragen. Als ich sein Zimmer verliess, hatte ich rote Ohren vor Freude und Glück. Meine Fliegerlaufbahn war gesichert. Man hatte mir nicht nur mein weiteres Verbleiben an der Schule, sondern sogar weitgehende Unterstützung und Förderung zugesichert. Ich konnte dem Infanterie-Regiment Nr. 18 leichten Herzens eine Absage erteilen. Wie einfach war das damals noch!

Auch bei der DVS in Braunschweig wurde Segelflug betrieben. Aber mit wenig Verständnis und wenig Schwung, hingegen immer bei viel Wind, der bekanntlich in der Ebene nichts hilft. Ich nutzte daher jede Gelegenheit aus, wieder unter zünftigen Segelfliegern zu sein. Die junge Westerholter Gruppe hatte sich inzwischen prächtig entwickelt. Mit einem wahren Bienenfleiss hatten die Jungens in wenigen Monaten eine eigene Maschine nach der Konstruktion Ismers gebaut. Sie sollte bereits an dem alljährlichen Herbstwettbewerb in den Borkenbergen teilnehmen.

Ich musste dabei sein! Schon weil man den Vogel auf meinen Spitznamen taufen wollte. Es wurde eine sehr nette Feier. Der Jungfernflug dagegen misslang. So sauber und sorgfältig die Kiste auch gebaut war, irgendetwas stimmte nicht. Sie erwies sich, leider zu spät, als unverschämt schwanzlastig. Und sofort nach dem Ausklinken des Auto-Schleppseiles geriet ich mit ihr

ins Trudeln, das erst dort, wo Luft und Erde sich berühren, sein Ende fand. Bei dem ziemlich heftigen Aufschlag kam ich mit einer kleinen Gehirnerschütterung und einem leicht lädierten Gesicht davon. Ein paar Tage musste ich in der Horizontalen verbringen, konnte dann aber doch noch am Wettbewerb selbst teilnehmen und mit meinem «Strolch» gegen starke Konkurrenz den 2. Preis herausholen.

Ein Unfall beim Wettbewerb im nächsten Jahr lief nicht so glimpflich ab. Der Berliner Segelflieger und Flugzeugkonstrukteur Dr. Meyer trat mit seiner Hochleistungsmaschine «M II» zu einem Versuch an, den von mir mit «Strolch» aufgestellten Borkenberge-Rekord zu brechen. Es herrschte an diesem letzten Wettbewerbstage ein solches Unwetter, dass ein Start heller Wahnsinn war. Aber Meyer kam von Gelsenkirchen im Flugzeugschlepp und hängte sich an den Rauhen Hang. Meine Kameraden bestürmten mich, uns den Rekord nicht kampflos wegholen zu lassen. Wider meine Überzeugung liess ich mich also ebenfalls hochschleppen. Eine halbe Stunde lang etwa kurvte ich zusammen mit Dr. Meyer an der sehr ungünstigen Südseite des Hanges. Er zeigte sich bei diesem Wettkampf auf engstem Raum ausserordentlich ritterlich. Ein toller Sturm schüttelte unsere Maschinen, dass wir kaum dagegen ansteuern konnten. Es war wirklich Wahnsinn. Ganz plötzlich packte mich ein Gefühl, dass dies kein gutes Ende nehmen könnte. Ich gebe auf derlei Gefühle sonst nicht sonderlich viel. Habe sie auch so ausgeprägt nur selten wieder gehabt.

Jedenfalls brach ich den Flug kurz entschlossen ab und landete. Meine Startmannschaft war gar nicht damit einverstanden. Wir waren mit unserer Kritik untereinander sehr offen. Es fielen harte Worte. Während wir noch diskutierten, und ich meine Befürchtungen über das Risiko der Fortsetzung eines Fluges unter diesen Bedingungen erklärte, geschah das Unglück. Meyers Maschine war in der Luft einfach zerbrochen. Er stürzte mit dem steuerlosen Flugzeug senkrecht ab. Der Tod dieses Kameraden ging mir sehr nahe.

Ich bin dann nur noch selten in die Borkenberge gekommen. Mein Beruf nahm mich zu stark in Anspruch. So holte ich meinen «Strolch» nach Braunschweig, wo ich ihn immer wieder im Schleppflug vorführen musste. Meine besondere Spezialität war damals der Auto-Schleppstart. Den konnte man von jeder Strasse aus durchführen, die baumfrei war und eine Geschwindigkeit von 70-80 km/Std. für das Schleppauto zuliess. Die Sache war damals noch neuartig und machte mir einen Heidenspass. Der Polizei weniger, die - nicht zu Unrecht - der Ansicht war, die Strassen müssten in erster Linie dem Verkehr vorbehalten bleiben. Sie legte mir das Handwerk.

Mir kam in dieser Zeit der Flugzeug-Transport-Anhänger sehr zustatten, den meine Westerholter Kameraden so unermüdlich und selbstlos mit mir zusammengebaut hatten. Bald brachte ich es sogar zu einem eigenen kleinen

Auto, was doch unbedingt dazu gehörte. Die notwendigen Barmittel hatte ich auf eine sehr einfache, wenn auch ziemlich «krumme Tour» zusammenbekommen. Mein Vater musste der Fliegerschule allmonatlich 350 Mark als Unkostenbeitrag überweisen, wovon ich 50 Mark als Taschengeld ausbezahlt bekam. Eines Tages nun wurde das Schulgeld erlassen. Ich konnte die Sekretärin jedoch dazu bewegen, nur mich davon zu benachrichtigen, und die weiterhin von meinem Vater eingehenden Beträge an mich «umzuleiten». Sie bildeten ohnehin, beruhigte ich mein Gewissen, wie der Wechsel für meinen studierenden Bruder, einen festen Posten im Etat meines Vaters. Und das Geld wurde ja auch nicht verschwendet, sondern wertbeständig angelegt in Gestalt eines kleinen Wagens, mit dem ich eines Tages vor dem Elternhaus vorfuhr. Mein Vater machte natürlich erstaunte Augen und fragte, von wem und womit das Auto bezahlt worden sei. «Von mir» antwortete ich wahrheitsgemäss, «mit dem Geld, das die Schule mir ausbezahlt». Ich bezog ein anerkennendes Lob für meine Sparsamkeit. Später habe ich dann meinen Vater aufgeklärt, was er mit «du Gauner» und der Feststellung quittierte, er hätte es an meiner Stelle wahrscheinlich genauso gemacht.

30 Kilometer von Braunschweig entfernt gab es am sogenannten «Schäferstuhl» in der Nähe von Salzgitter ein Segelfluggelände, auf dem einige junge Enthusiasten, wie wir einst in den Borkenbergen, sich ihre segelfliegerischen Kinderschuhe abliefen. Bisher waren hier nur Sprünge von wenigen Sekunden Dauer gelungen. Mein «Strolch» schaffte erst 70 Minuten, dann über 2 Stunden und schliesslich einen Flug von mehr als 5 Stunden, der in der deutschen Segelfliegerei damals Aufsehen erregte. Damit erhielt auch das Gelände von Salzgitter wie vorher die Borkenberge die amtliche Anerkennung als Reichssegelfluggelände. Ich habe mich hier noch lange in jeder Stunde meiner freien Zeit als Fluglehrer betätigt. Ehemalige Angehörige der Gruppe schreiben mir noch heute ins ferne Argentinien.

Im Herbst 1932 kam ich zur Kunstflugausbildung nach Schleissheim bei München. Rollen, Loopings, Rückenflug, Sturzflug, Trudeln – hier drang man in ein ganz neues Gebiet der Fliegerei ein, das dem Segelflieger von damals noch verschlossen war.

Bald danach gings zur seemännischen und seefliegerischen Ausbildung nach Warnemünde. Wir mussten ausser dem Unterschied zwischen Back- und Steuerbord viel trockene Theorie des nassen Gewerbes lernen, was lästig war, obwohl ich einiges, besonders aus dem Navigationsunterricht später gut gebrauchen konnte. Trotzdem kann ich bis heute nicht einen Korvetten- von einem Fregattenkapitän an seinen Ärmelstreifen unterscheiden, wenn mir nicht noch peinlichere Verwechslungen unterlaufen. Froh war ich, als die Wasserpantsererei, der ich keinen besonderen Geschmack hatte abgewinnen können, sehr bald für mich ein vorzeitiges Ende nahm.

Ich wurde nach Schleissheim zurückberufen. Hier kam ich zu einem besonderen Lehrgang, dessen Sinn mir erst nach und nach klar wurde. Niemand hatte uns fünf angehenden Verkehrsfliegern, die wir dieser Gruppe zugeteilt wurden, vorher irgendwelche Erläuterungen gegeben oder uns gefragt, ob wir damit einverstanden wären. Wir wären es bestimmt gewesen, denn wir flogen leistungsfähigere Maschinen und lernten völlig neue Dinge. Genau genommen war es eine regelrechte Jagdfliegerausbildung mit Verbandsflug und allem, was dazu gehört. Nur die Waffen fehlten. Wir waren mit Begeisterung bei der Sache. Unter den Lehrgangsteilnehmern herrschte ein netter Ton, wenn uns auch die jungen, von der Reichswehr beurlaubten Offiziere, die die Mehrzahl ausmachten, nicht so ganz für voll nahmen.

Inzwischen war das Dritte Reich Tatsache geworden. Wir fühlten, dass die Fliegerei in Deutschland nun einen gewaltigen Aufschwung nehmen würde. Denn der engste Vertraute und einer der ältesten Mitkämpfer Hitlers war der letzte Kommandeur des berühmten Jagdgeschwaders «Richthofen», der mit dem Pour-le-mérite ausgezeichnete Hauptmann Göring.

Als Hitler am 30. Januar 1933 von Reichspräsident von Hindenburg zum Kanzler ernannt und mit der Regierungsbildung beauftragt worden war, hatte er Hermann Göring als Reichskommissar der Luftfahrt die Organisation und den Neuaufbau der deutschen Fliegerei übertragen. Mit dem neuen Kurs waren auch die erforderlichen Mittel da, und ruckartig setzte der Aufschwung ein. Ziele, die man jahrelang für unerreichbar gehalten hatte, wurden sozusagen im Handumdrehen verwirklicht. Ich entsinne mich nicht, dass irgendeiner meiner Freunde, Bekannten oder Kameraden gegen die sich anbahnende Entwicklung Bedenken gehegt oder gar geäußert hätte. Ich auch nicht.

Göring begegnete mir zum erstenmal im Frühsommer 1933. Unser Schleissheimer Lehrgang wurde nach Berlin beordert, wo wir in der Behrenstrasse von Göring empfangen wurden. Er hielt uns eine kleine Ansprache. Ich war zwar über seine erhebliche «Wasserverdrängung» überrascht, aber dieser erste Eindruck wich bald dem, dass hier ein begeisterter Flieger sprach.

Göring berührte die Schwierigkeiten unserer bisherigen Ausbildung, die Ketten, die der deutschen Fliegerei in Versailles angelegt worden waren und die nun gelöst werden müssten. Die behelfsmässige und streng geheime Schulung deutscher Piloten in Russland höre nun auf. Der Führer habe in Mussolini einen starken Freund. Und diese Freundschaft habe nicht nur ideellen, sondern auch sehr greifbaren praktischen Wert. So würde uns jetzt Gelegenheit geboten, eine jagdfliegerische Ausbildung bei der italienischen Luftwaffe mitzumachen, deren Ansehen unter Marschall Balbo einen hohen Stand erreicht hatte. Die Sache sei natürlich das Geheimste vom Geheimen und müsste unter strengster Tarnung vor sich gehen, um keine internationalen



Verwicklungen für Italien und für Deutschland heraufzubeschwören. Das Land des Duce gehörte damals noch der Entente an.

Wir waren Feuer und Flamme. Bereits im Juli wurden die Koffer gepackt. Bis zur Unkenntlichkeit getarnt fuhren wir per Bahn über Frankfurt nach Süditalien. Eine andere Gruppe hatte Udine in Norditalien als Ziel. Unsere Reisegesellschaft war von der Brennergrenze an als eine zu einer Übung eingezogene Gruppe Südtiroler deklariert.

In Bari wurden wir am Bahnhof mit Omnibussen abgeholt, denen man trotz ihrer zivilen Kennschilder die militärische Herkunft unschwer anmerkte. Sie brachten uns nach Grottaglie, einem italienischen Zeppelin-Flughafen aus dem ersten Weltkrieg. Unterwegs machten die Omnibusse in einem abgelegenen Olivenwald Halt. Die Fahrer montierten die zivilen Nummernschilder ab und ersetzten sie durch militärische. Dann verschwanden sie zusammen mit unseren anderen gleichfalls Zivil tragenden italienischen Begleitern. Ich entsinne mich da besonders eines kleinen drahtigen Mannes mit pechschwarzem Balbo-Bart. Nach einiger Zeit kehrten sie zurück. Sie hatten sich in Offiziere der Regia Aeronautica Italiana verwandelt. Der Spitzbart erschien als Oberst und Kommandeur des Lehrganges und der Basis.

In Grottaglie wurden wir gepflegt, in die Unterkünfte und danach auf Kammer geführt, wo man uns italienische Fliegerklamotten verpasste und uns als «avieri» des Duce verkleidete. Es war ein eigenartiges Gefühl, so plötzlich als Rekrut vor einer Kaserne und noch dazu in einem fremden Land zu stehen. Das hättest du ja eigentlich – ging es mir durch den Kopf – beim Inf.Rgt. 18 in Paderborn einfacher haben können.

Wir begannen die Tarnung zu verfluchen und sparten nicht mit harten Worten, von denen wir hofften, dass unsere italienischen Ausbilder sie so wenig verstehen würden wie wir ihre Kommandos. Nach dem Befehl «rompere le rige» («Weggetreten») hatten wir, dem italienischen Reglement entsprechend, lauthals «Viva il Re» zu brüllen. Unsere Ausbilder wunderten sich, dass sie uns nicht abgewöhnen konnten, diesem Ruf jeweils einen von Herzen kommenden, auf deutschen Kasernenhöfen üblichen Kraftausdruck folgen zu lassen. Das war durchaus nicht gegen Viktor Emanuel gerichtet. Wir hatten nichts gegen ihn. In diesem gemeinsamen Ruf kam unsere Enttäuschung über die nicht so ganz gelungene Organisation und unser Missbehagen über den Kommissbetrieb zum Ausdruck, wofür wir nicht die Italiener, sondern Göring verantwortlich machten.

Offenbar war irgendetwas schief gelaufen. Man schien anzunehmen, es mit absoluten Flieger-Säuglingen zu tun zu haben, und behandelte uns dementsprechend. Dabei hatten wir unsere komplette Ausbildung bereits hinter uns, die bestimmt nicht schlecht war. Lediglich die modernsten Jagdflugzeuge und die praktische Schiessausbildung interessierte uns. Was sollten wir mit

den Schulmaschinen anfangen? Die schnellsten Jäger der Welt wollten wir fliegen, von denen Göring erzählt hatte. Aber er hätte die Angelegenheit mit Balbo wohl etwas klarer besprechen müssen.

Damals hatte ein italienischer Pilot gerade einen «Weltrekord» im Dauer-Rückenflug aufgestellt, übrigens eine ziemlich witzlose Angelegenheit. Wir «Anfänger» waren davon wenig beeindruckt. Als ich beim Kunstflug an der Reihe war, legte ich die Breda auf den Rücken und flog, seelenruhig immer zwischen Tarent und Grotaglie hin und her. Die Italiener sahen es mit Missfallen und wurden, als eine halbe Stunde überschritten war, sichtlich unruhig. Ihr «Weltrekord» wurde hier missachtet. Bei 40 Minuten wurde ich in unmissverständlicher Form zum Landen genötigt.

Nach und nach klärte sich der Irrtum über den Stand unserer fliegerischen Ausbildung auf, und man ging mit uns zur Gefechtsausbildung über. Das Luftschiessen machte uns im Gegensatz zum italienischen Stammpersonal viel Spass. Es wurde auf Ballons geschossen, die ein Soldat vom Ende eines Laufgrabens aus an Strippen hochzulassen hatte. Wir lagen auf der Lauer, um sie ihm, kaum dass er begann, sie aufsteigen zu lassen, sozusagen aus der Hand zu schiessen. Schiessplatz-Kommando bei den Übungen der «Südtiroler» wurde der unbeliebteste Dienst beim Stammpersonal des Flughafens Grotaglie.

Dann war der Lehrgang eines Tages zu Ende. Ein vierzehntägiger gut-bezahlter Reiseurlaub schloss sich an, auf dem ich Neapel, Capri, Rom und Mailand kennenlernte. Die unvergesslichen Eindrücke wurden lediglich durch gelegentliche Einlagen getrübt, die diese verwünschte Tarnung mit sich brachte. In Rom passierte es mir, dass ich, in den Anblick irgendeines historischen Bauwerkes versunken, die Aufmerksamkeit eines Carabinieri, ich weiss nicht, durch was, erregte. Er sprach mich an. Meine Antwort schien ihn nicht zu befriedigen, denn er liess sich meine Ausweise zeigen. Die machten ihn noch misstrauischer. Er forderte mich auf, ihn zur Wache zu begleiten. Ich protestierte energisch. Ohne Erfolg. Man sperrte mich für eine Stunde ein. Ich weiss heute noch nicht warum.

## 5. KAPITEL

### «Wollen Sie ‚aktiv‘ werden?»

Diese Frage lag in der Luft, als wir nach dem italienischen Zwischenspiel im Herbst 1933 wieder nach Braunschweig zurückkehrten. Obwohl innerlich und äusserlich noch ganz Zivilist, war ich ein nahezu perfekt ausgebildeter Jagdflieger geworden. In der deutschen Retorte brodelte es. Und darin liessen sich bereits die ersten Umriss des entstehenden Luftwaffen-Homunkulus erkennen. Beurlaubte Reichswehroffiziere sickerten in allerlei Organisationen der zivilen Luftfahrt ein. Görings alte Kameraden und Freunde waren aus allen Winkeln des deutschen Vaterlandes aufgetaucht und arbeiteten als harmlose Ministerialräte oder Direktoren mit ihm am Aufbau der künftigen deutschen Luftwaffe.

Nachdem ich meine letzte Prüfung in Braunschweig abgelegt hatte, kam ich als Flugzeugführer-Volontär zur deutschen Lufthansa. Zweimal in der Woche flogen wir nun mit einer Junkers G 24 oder einer Rohrbach-Roland von Stuttgart-Boeblingen aus über Genf und Marseille nach Barcelona und zurück. Ich lernte die von kahlen Bergen umrahmte Millionenstadt am Mittelmeer gut kennen, bewunderte die prachtvollen Bauten der Gotik und Renaissance, fuhr mit der Bergbahn auf den Tibidabo, von dem aus der Blick über die Stadt und weit über das blaue Meer schweift, spazierte über den palmenbestandenen Paseo Colon, trank an einem der wackligen und immer klebrigen Marmortischchen vor einer der unzähligen Bars einen Anis oder eine Cerveza (Bier, das in so winzig kleinen Gläsern serviert wird, dass meine bayerischen Kameraden – an die Münchner Mass gewöhnt – nur bedauernd den Kopf schüttelten) und genoss all die Schönheit und lässige Grandezza hispanischen Lebens, das mich damals wie später während des spanischen Bürgerkrieges oder endlich in Argentinien, der überseeischen Tochter der spanischen «madre patria», immer wieder bezauberte.

Anfang 1934 wurde ich, zusammen mit den zivilen Kameraden des italienischen Abenteurers, wiederum nach Berlin beordert. Und hier stellte man uns die schicksalsschwere Frage: «Wollen Sie ‚aktiv‘ werden?» Vielen von uns fiel die Entscheidung nicht leicht. Die meisten befanden sich bereits in gesicherten und gut bezahlten Positionen der Fliegerei. Wir waren etwas mehr als 70 Mann. 43 von ihnen hatten vor dem Gebäude ihren eigenen Wagen geparkt. Diese Position hiess es nun erstmal aufgeben und ganz von

vorn anfangen. Als Rekrut. Militärische Grundausbildung, anschliessend Kriegsschule. Die bittere Pille wurde durch die Anrechnung der fliegerischen Zeit auf das spätere Rangdienstalter eines jeden versüsst. Die Aussichten in der zivilen Fliegerei, darüber waren wir uns alle klar, würden neben der kommenden Luftwaffe stets nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Am 15. Februar 1934 passierte ich mit rund 75 Leidensgenossen, den Koffer in der Hand, das Tor der Hauptwache der Grenadier-Kaserne in Dresden. Das Infanterie-Regiment Nr. 10 nahm uns in seine Obhut. Der Empfang war keineswegs unfreundlich. Als Rekruten waren wir schon beinahe alte Herren, die man nicht allzu rauh anfasste. Mit meinen knapp 22 Jahren war ich der Zweitjüngste. Einige trugen bereits als Zeichen bürgerlichen Wohlstandes ein ansehnliches Bäumlein vor sich her, von dem sie wohl mit Recht behaupteten, dass es sehr viel Geld gekostet habe.

Das werden wir bald weghaben, meinte der Spiess mit bedeutungsvollem Augenzwinkern, als er uns in unsere Unterkünfte führen liess. Sie lagen im 5. Stockwerk. Angetreten wurde unten auf dem Hof. Und zwar oft im Laufe jeden Tages. «Als Flieger werden Sie ja die Höhenluft vertragen», hiess es. Verständlich, dass beim Heer, das unsere Grundausbildung übernommen hatte, eine gewisse Animosität gegen uns bestand. Und da unsere Gastrolle bei der Infanterie zeitlich befristet war, hatte mancher Ausbilder die ziemlich aussichtslose Tendenz, uns in der kurzen Zeit so viel Schliiff wie möglich beizubringen. Wir bildeten innerhalb des Regimentes eine geschlossene Sonderformation, die sich neckischerweise «Sportlehrgang» nannte.

Ich kann nicht behaupten, dass ich mich in Drilllichzeug und Knobelbechern sehr wohl fühlte. Schon damals hatte ich eine Vorliebe für gute und bequeme Kleidung. Das Zeug, das uns der Kammerunteroffizier zuwarf, war weder das eine noch das andere. Höflich vorgebrachte Einwände wurden mit einem unheilverkündenden «Hose passt!» abgewiesen. Und im Grunde hatte der Kammerbulle wohl auch recht, dass es bei uns angehenden Soldaten wirklich nicht so sehr auf Eleganz und Bequemlichkeit ankam.

Als wir einigermassen stehen und gehen und vor allem grüssen gelernt hatten, bekamen wir den ersten Ausgang in Uniform. Am Abend trafen sich in den Schlemmerlokalen Dresdens kleine Gruppen des Sportlehrganges. Natürlich erregten sie dort einiges Aufsehen. Einfache Soldaten gehörten damals nicht – wie etwa später während des Krieges – zum Publikum derartiger teurer Etablissements. So kam es, dass hier ein wohlmeinender Gast, dort ein Oberkellner, der die «Rekruten» schon eine Weile misstrauisch schmunzelnd beobachtet hatte, glaubte, man hätte sich wohl im Lokal geirrt und – «ohne Ihnen zu nahe treten zu wollen» – auf die Preise aufmerksam machte, die hier üblich seien. Die Zeche, die wir dann machten, hätte auch tatsächlich mit dem Sold vieler Dekaden nicht bezahlt werden

können. Die zivilen Bezüge eines jeden wurden aber grosszügigerweise weiterbezahlt. Nach diesen und ähnlichen Erfahrungen brauchten wir bald keine Anträge auf Zivilgenehmigung mehr einzureichen. Man bat uns förmlich, nicht in Uniform auszugehen.

Drei Monate wurden wir nach allen Regeln der Kunst «geschliffen». Es gab allerlei herunterzuschlucken. Doch auch das hat nicht geschadet. Wer eines Tages befehlen will, muss auch lernen, sich unterzuordnen. Solange es Soldaten gibt, gleichgültig in welchem Land, werden sie gehorchen und Befehle ausführen müssen. Und das Instrument, das sie in ihrer Gesamtheit bilden, die Armee, wird umso schlagkräftiger sein, je präziser und je schneller die gegebenen Befehle ausgeführt werden. Wer Befehlen und Gehorchen abschaffen will, muss überhaupt auf Soldaten verzichten. Glücklicherweise die Welt, wenn sie das eines Tages könnte!

Seit Beendigung des ersten Weltkrieges war ständig und allenthalben von Abrüstung geredet worden. Eines der ganz wenigen Länder, in dem sie tatsächlich durchgeführt wurde, war das besiegte Deutschland. Es stand mit seinem Hunderttausend-Mann-Heer inmitten einer alles andere als abgerüsteten Welt. Hitler machte wiederholt Abrüstungsvorschläge. Nachdem diese abgelehnt worden waren, erklärte er im Herbst 1933 Deutschlands Austritt aus Abrüstungskonferenz und Völkerbund. Es war zu erwarten, dass er nun versuchen würde, das Deutschland bisher Verweigerte zu nehmen, ohne die Welt vorher viel zu fragen. Und so kam es auch. Es begann mit der Wehrhoheit. 1935 wurde in Deutschland die allgemeine Wehrpflicht eingeführt.

Nach Beendigung des Rekruten-Vierteljahres kamen wir auf die Infanterieschule Dresden. Und hier wurde neben der Fortsetzung der infanteristischen und allgemeinen Offiziersausbildung eine lufttaktische Schulung durchgeführt. Es wurde dabei, nicht nur nach heutigen Begriffen, erschütternd wenig gelehrt. Die taktischen Anschauungen beruhten noch ausschliesslich auf den Erfahrungen des ersten Weltkrieges, als die Fliegerei eine reine Hilfswaffe des Heeres war. Das grosse Vakuum zwischen 1918 und 1933 machte sich bemerkbar.

Etwas Abwechslung in den Dienst brachte die Möglichkeit, unsere fliegerischen Ambitionen mit einigen Schulmaschinen auf dem Flugplatz Dresden-Hellerau auszutoben. Aufsichtsoffiziere und Ausbilder liessen sich gern von uns durchschaukeln. Zugelehrt haben wir dabei freilich nichts, aber immerhin festigte das unsere Position.

Der Röhmputsch im Juni 1934 brachte nur geringe Aufregung in die Garnison. Vor allem unter den Offizieren wurde allerlei gemunkelt. Aber die Affäre schien in erster Linie eine interne Angelegenheit der Partei zu sein, die uns nicht sonderlich interessierte. Kurz darauf starb Reichspräsident von Hindenburg. Die gesamte Wehrmacht wurde auf Adolf Hitler vereidigt.

*Wollen Sie ‚aktiv‘ werden?’*

Im Herbst beförderte man uns zu Fähnrichen, bald darauf zu Oberfähnrichen. Auf dem Truppenübungsplatz Grafenwöhr bekamen wir bei einer grösseren infanteristischen Übung noch einmal konzentriert Freud und Leid, und namentlich das letztere, des Infanteristen ausgiebig zu kosten. Dann stiegen wir in die vierzehntägige Offiziersprüfung. Endlich hatten wir es geschafft. Wir wurden zu Offizieren befördert. Ich bekam ein Leutnantspatent vom 1. 10. 1934. Rauschendes Abschiedsfest, Entlassung aus dem Heer. Ade, ihr Stoppelhopper! Ich habe vor euch die grösste Hochachtung. Aber nie wart ihr mir so lieb wie in dem Augenblick, da ich wieder zu meiner geliebten Fliegerei zurückkehren konnte.

## 6. KAPITEL

### «*Fliegeruntauglich*»

Das Heer hatte uns entlassen, die Luftwaffe aber, in die wir übernommen werden sollten, bestand noch gar nicht. Jedenfalls nicht offiziell. So wurden wir wieder in die Zivilfliegerei eingegliedert. Wir trugen eine uniform-ähnliche Dienstbekleidung, die sogar den Rang erkennen liess: An den Vögeln, die wir am Rockaufschlag trugen. Ich hatte als «Kettenführer» einen, der «Schwarmführer» (Oberleutnant) zwei, der «Kapitän» (Hauptmann) drei. Der «Gruppenführer» (Major) war an einem grösseren Vogel erkennbar.

Mein erstes Kommando war Schleissheim, wo aus der ehemaligen Zweigstelle der Deutschen Verkehrsflieger-Schule (DVS) die erste, noch getarnte Jagdfliegerschule der deutschen Luftwaffe entstand. Von vornherein hatte ich mich für die Waffengattung «Jäger» entschieden, die meinen Ambitionen am meisten entsprach. Unsere beim Heer etwas eingeschlafenen Flugkenntnisse wurden jetzt in einem modernisierten Jagdlehrgang von 2½ Monaten aufgefrischt und vervollkommenet. Gleichzeitig prüfte man uns auf unsere Eignung als Jagdlehrer. Denn hier sollte von nun an in immer stärkerem Umfang der Jägernachwuchs der Luftwaffe herangebildet werden.

Das erweckte mein Misstrauen. Die Aussicht, mich mein Leben lang als Fluglehrer mit Jägeraspiranten herumärgern zu müssen, schien mir nicht verlockend. Uns zog es hinaus in die ersten aktiven Verbände, deren Aufstellung sich allerorts abzeichnete. Und es gelang mir auch, meine Nichteignung als Lehrer zu beweisen.

Im Februar 1935 gab es einige Aufregung. Göring hatte sich zu einer Besichtigung angesagt. Alles klappte vorzüglich. Anschliessend hielt er uns im Schloss Mittenheim eine Ansprache. Er gab darin einen überzeugenden Rückblick auf die Entwicklung der deutschen Fliegerei in den zwei letzten Jahren. Erstaunliches sei in dieser kurzen Zeit geleistet worden. Aus dem Nichts war das – zwar noch verschleierte – aber grosszügig ausgelegte Fundament der deutschen Luftwaffe entstanden. Auf ihm sollte sich bald ein imposantes Gebäude erheben. Göring deutete an, dass die Zeit der Heimlichkeiten nun bald vorbei wäre.

Er hatte auch ein Musterexemplar der Uniform mitgebracht, die wir nun bald tragen würden. Rittmeister Bolle aus dem alten Richthofen-Geschwader

«Fliegeruntauglich»

fungierte als eine Art militärischer Mannequin. Zum erstenmal in der Geschichte der deutschen Wehrmacht sollten zur Uniform Schlips und Kragen getragen werden. Das wirkte sensationell. Und beim Heer hatten wir Flieger sofort unseren Spitznamen weg: Schlipssoldaten.

Im März 1935 fiel die Tarnung. Die Luftwaffe trat, wie ein Denkmal nach der Enthüllung, vor die Augen der staunenden Weltöffentlichkeit. Zwar hatte diese natürlich schon vorher manchen interessierten Blick hinter die Hülle getan, die Überraschung war aber trotzdem gross. Wie schon beim Austritt aus dem Völkerbund war die Reaktion des Auslandes heftig, ohne dass wir in Deutschland damals allzu viel davon merkten.

Meine beharrlich verfolgte Absicht, zu einer der in Bildung begriffenen Jagdformationen versetzt zu werden, erfüllte sich im April 1935. Im Raum um Berlin entstand als erster Verband der neuen Luftwaffe das Jagdgeschwader Richthofen, das zum Unterschied von dem gleichen Geschwader Nr. 1 des ersten Weltkrieges die Nr. 2 trug. Die erste Gruppe war in Döberitz bei Berlin aufgestellt worden. Dorthin wurde ich versetzt.

Wir gingen sofort an die Aufstellung der II. Gruppe, deren Standort Jüterbog-Damm wurde. Es gab einen Haufen Arbeit. Alles steckte in den primitivsten Anfängen. Unterkünfte, Strassen und Platzanlagen waren erst halb fertig. Zu unserer grossen Freude bekamen wir die ersten Maschinen der neuen Heinkel 51, während die I. Gruppe in Döberitz noch die älteren Arado 65 flog.

Viel Besuch von allen möglichen hohen Herren stellte sich bei uns ein. Sie bemühten sich ernsthaft, nachdem die meisten von ihnen 15 Jahre lang keinen Steuerknüppel mehr in der Hand gehabt hatten, den Anschluss an die aktive Fliegerei zurückzugewinnen. Göring war in dieser Beziehung eisern und verlangte, dass auch seine Generale und Stabsoffiziere nicht nur vom Schreibtisch aus führten, sondern sich selbst fliegerisch betätigen sollten.

Ich entsinne mich da einer ebenso amüsanten wie aufschlussreichen Unterhaltung, die zwischen General Kastner, dem damaligen Luftwaffenpersonalchef, und meinem späteren Kommandeur in der Jagdgruppe Bernburg, Oberst Bruno Loerzer, geführt wurde. Beide waren in der Weltkriegsfliegerei etwa rangdienstgleich gewesen. Loerzer fühlte sich berechtigt, Einwände gegen die von dem schneller avancierten General Kastner betriebene Personalpolitik zu erheben. Kastner ging darauf mit sehr abgewogenen grundsätzlichen Ausführungen ein. «Sie müssen sich, mein lieber Loerzer», sagte er etwa, «das Offizierskorps der Luftwaffe wie eine grosse Pyramide vorstellen. Ganz unten die breite Schicht der Leutnante. Darüber, zahlenmässig schon bedeutend geringer, die Klasse der Hauptleute. Auf ihnen fussend eine beschränkte Anzahl von Stabsoffizieren. Über ihnen eine kleine Elite der Obersten, zu der zum Beispiel Sie, mein lieber Loerzer, als eine der wich-



tigsten Säulen gehören. Eine Handvoll Generale schliesslich bildet den Kopf der Pyramide, an ihrer Spitze unser allseits verehrter Generaloberst Göring.»

Loerzer hatte ihm einigermaßen unwillig zugehört und schüttelte den Kopf. «Nee, nee, mein Lieber», sagte er in seiner Berliner Art, «das Offizierskorps der Luftwaffe kommt mir vor wie eine Flasche Veuve Cliquot. Wenn die so durcheinandergeschüttelt wird wie die Luftwaffe vom Personalamt, dann perlt und brodelte es gewaltig in ihrem Bauch. Alles drängt mächtig nach oben. Das sind die aufstrebenden Offiziere der fliegenden Verbände. Aber oben drauf, da sitzt ein dicker Proppen, der sie zurückhält. Und wissense, wer der Proppen ist? Det sind Sie.»

So unrecht mochte «Bruno» mit diesem Vergleich nicht haben. Er passte aber nicht nur für die Personalpolitik der jungen Luftwaffe.

Ich betätigte mich in Jüterbog-Damm mit besonderer Freude im Kunstflug. Mein Kommandeur erlaubte mir, intensiv für Flugtage und Wettkämpfe zu trainieren. Ich hatte mir einen Focke-Wulf-»Stieglitz« mit Rückenflugvergaser besonders hergerichtet, mit dem ich mein Programm als «Parterre-Akrobat», das heisst in geringsten Höhen abwickelte. Zu diesen Vorführungen fanden sich stets eine ganze Reihe von Zuschauern und sachverständigen Kritikern ein.

So war es auch an einem schönen Tag im Oktober 1935. Ich hatte an meinem Stieglitz das Höhensteuer verändern lassen, um seine Rückenflugeigenschaften zu verbessern und ihn leichter ins Trudeln zu bringen. Es ging auch wunderschön. Ich trudelte aus einer Höhe, die bisher gut ausgereicht hatte, um nach drei Umdrehungen die Maschine eben noch über dem Boden abzufangen. Diesmal trudelte der ‚Stieglitz‘ so schnell und steil, dass ich nach der zweiten Umdrehung schon Bedenken hatte, noch eine dritte zu wagen. Auf meine Bemühungen, das Trudeln zu beenden, reagierte der Vogel zudem ungewohnt träge. Ich war zwar schon aus der senkrechten Lage heraus, aber der Erdboden war plötzlich dummerweise 100 Meter zu hoch. Aufschlag.

Osterkamp, der unter den sachverständigen Zuschauern stand, rannte mit anderen sofort auf die Absturzstelle zu. Er musste dabei über einen hohen Stacheldrahtzaun, an dem er mit der Hose hängen blieb. Durch dieses Missgeschick ernüchert, überlegte er sich, wie er mir später lachend erzählte, dass doch jede Hilfe zu spät komme, und dass es besser sei, sich erst mal um seinen lädierten Hosenboden zu kümmern.

Soweit war es aber noch nicht. Man zog mich aus der total zertrümmerten Maschine, in deren Armaturenbrett ich mit dem Kopf steckengeblieben war. Ich wurde nach Jüterbog ins Lazarett gebracht. Mein Leben verdanke ich vielleicht nur dem Zufall, dass dort gerade zwei sehr bekannte medizinische

«Fliegeruntauglich»

Kapazitäten aus Berlin ihre militärische Übung absolvierten. Sie nahmen sich mit rührender Sorgfalt meiner an.

Nach drei Monaten Lazarettaufenthalt waren die mehrfachen Schädelbrüche einigermassen verheilt. Mein Gesicht war freilich derart entstellt, dass mich alte Freunde kaum wiedererkannten. Die Nase hatte durch die Zertümmerung des Nasenbeins eine reichlich ausgefallene Form angenommen. Besondere Sorge machte mir das linke Auge, dessen Sehkraft durch Schnitt- und Splitterverletzung herabgemindert war. So ergab dann auch die Abschlussuntersuchung den Befund: «Fliegeruntauglich.» Der Oberstabsarzt meinte, ich wäre noch verdammt gut weggekommen und sollte froh sein, die Fliegerei an den Nagel hängen zu können.

Hier muss ich mich dankbar meines Kommandeurs erinnern. Er hatte Verständnis dafür, was eine solche Entscheidung für einen leidenschaftlichen Flieger bedeuten musste. Stillschweigend liess er den Untersuchungsbefund in irgendeinem Aktenberg verschwinden. Ich flog wieder und war glücklich.

Inzwischen wuchs die Luftwaffe nach dem Naturgesetz der Zellteilung. Aus der Gruppe Döberitz war Jüterbog-Damm entstanden. Diese stellte im Frühjahr 1936 die Gruppe Bernburg auf, aus der später die Gruppe Aibling hervorging. Ich wurde in Bernburg technischer Offizier, dazu anfangs auch noch der Fliegerhorst-Werft, womit mir ein grosses und verantwortungsreiches Aufgabengebiet zugewiesen war. Für den Aufbau und den Betrieb der technischen Einrichtungen stand ein Etat von mehreren Millionen Mark zur Verfügung.

Ausserdienstlich bot Bernburg nicht viel. Doch wurde ich durch grossartige Niederwildjagden in der Umgebung und auch auf dem Flugplatz selbst reichlich entschädigt. Daneben hatte ich am Wurftaubenschiessen Freude gefunden. Ich gehörte bald in die Spitzengruppe dieser Sportart innerhalb der Luftwaffe und wurde vom RLM zu zahlreichen Konkurrenzen im Reich abkommandiert. Mehr als 50 «Silbertöpfe» und «Kristallflaschen» erschoss ich mir an Preisen im Laufe der Jahre. Bei der Weltmeisterschaft schnitt unsere Luftwaffenmannschaft so gut ab, dass wir dafür Ehrenfreikarten für alle Veranstaltungen der Berliner Olympiade erhielten.

Damals im Sommer 1936, als Hunderttausende von Besuchern aus aller Welt nach Berlin strömten, erreichte Deutschland vielleicht den Kulminationspunkt seines jähren Aufstieges. Die Spiele und ihr ganzes Drumherum waren eine Meisterleistung der Organisation. Deutschland zeigte sich seinen Gästen von der besten Seite. Es hatte mit der Gleichberechtigung auch die Sicherheit wiedergewonnen, als grosszügiger Gastgeber aufzutreten. Einheiten aller drei Wehrmachtsteile wirkten bei den zwischen die sportlichen Wettkämpfe eingeschalteten Schauvorführungen mit. Die Zufriedenheit und das Glück der Bewohner des Landes schienen sich mit der aufrichtigen Aner-

kennung der fremden Gäste zu einer Atmosphäre ehrlichen Verständigungswillens zu verbinden. Hätte man doch damals dem Lauf des deutschen Schicksals Einhalt gebieten können! Doch seine Kurve neigte sich von da an, wie mir scheint, der eines Geschosses vergleichbar, unerbittlich dem Aufschlag und der vernichtenden Detonation zu.

Auch mein persönliches Geschick drohte in diesem Jahr nach einem schönen, an der Ostsee verbrachten Sommerurlaub eine jähe Wendung zu nehmen. Fast auf den Tag genau ein Jahr nach meinem letzten Unfall führte ich mit einer Arado 68 einen Werkstattflug durch. An einer Seite des Bernburger Flugplatzes führte eine mit Obstbäumen bestandene Chaussee vorbei. Bei der Anlage des Platzes hatte man mit typisch deutscher Gründlichkeit dem Umstand Rechnung getragen, dass die Bäume in den nächsten 20-30 Jahren noch ein beträchtliches Stück höher wachsen könnten. Daher hatte man die zur Markierung des Hindernisses angebrachten Lampenmasten, die sogenannte Hindernisbefuerung, etwa doppelt so hoch gemacht wie die Bäume tatsächlich waren. Eine von diesen Stangen wurde mir zum Verhängnis. Der Motor «klotzte» erbärmlich, als ich zur Landung einschwebte. Durch die Sonne geblendet sah ich den verdammten Lampenmast einfach nicht. Die zum Hindernis gewordene Hindernisbefuerung feuerte mich zu Boden. Eine Tragfläche wurde glatt abrasiert, der Rest zertrümmert. Wieder war es mein Kopf, der das meiste abbekam. Ich war nicht sofort besinnungslos, war aber hoffnungslos in dem «Bruch» eingeklemmt. Warmes Blut rann mir über das Gesicht. Als die ersten Helfer atemlos herbeigerannt kamen und sich die Bescherung ansahen, hörte ich, wie einer zum anderen sagte: «Mensch, dem kommt ja das Gehirn zum Schädel raus.» Dann verlor ich das Bewusstsein.

So schlimm war es zum Glück nicht. Ein scharfes Spannkabel war mir über den Kopf gefahren und hatte die Fliegerhaube und ein beachtliches Stück der Kopfhaut aufgeschnitten. Mit einer Gehirnerschütterung, ein paar Schnittwunden am Kopf und im Gesicht, einer Absplitterung am Schienbein und ein paar Hautabschürfungen war ich wieder noch einmal davon gekommen.

Das dicke Ende aber kam im Lazarett nach, in dem ich einige Wochen verbringen musste. Man hatte sich meine Personalakten kommen lassen und dabei festgestellt, dass ich erst vor einem Jahr einen schweren Unfall gehabt hatte, in dessen Folge ich, da sehbehindert, fliegeruntauglich geschrieben war. Mein Kommandeur bekam verspäteten Ärger. Wie kann man, hiess es, jemand, der nicht richtig sehen kann, überhaupt in eine Maschine lassen. Frevelhafter Leichtsinn! Strenge Untersuchung des Falles. Womöglich gar Kriegsgericht. Das Ende meiner Fliegerlaufbahn schien endgültig gekommen.

Aber ich war fest entschlossen, nichts unversucht zu lassen, um das Schicksal abzuwenden. Dazu fand ich verständnisvolle Vorgesetzte, hilfsbereite

Kameraden und scheute mich auch nicht, zu einer Kriegslist zu greifen. Ich beteuerte von vornherein, dass meine Sehkraft völlig intakt, die kleine Störung von damals längst überwunden wäre. «Das wird die Untersuchung erweisen» hiess es drohend.

In Magdeburg sollte die peinliche Generalprüfung stattfinden. Herz und Nieren waren in Ordnung, das wusste ich. Mein linkes Auge war es nicht, das wusste ich genauso gut. Hier lag die Klippe, die umschifft werden musste. In der Hornhaut sassen Glassplitter, die ich weder leugnen, noch wegzaubern konnte. Es galt zu beweisen, dass ich trotzdem glänzend sehen konnte.

Alles verlief bei der Untersuchung zu vollster Zufriedenheit. Nur mein Auge hielt den sorgfältigen Blicken der Doktoren nicht stand. Sie stellten die Verletzung ohne jeden Zweifel fest. Jetzt kam die bekannte Augenprobe. Das rechte, intakte, wurde mir verbunden. Ich musste die Buchstaben und Zahlenreihen an der Wandtafel ablesen. Die ersten Reihen gingen ohne Stocken. Bei den nächsten wurde ich etwas langsamer. Aber ich bekam sie richtig heraus. Die Ärzte sahen sich erstaunt an. Bis zur allerletzten Reihe. Nochmal, kommandierte der Oberstabsarzt, von rückwärts. Auch das klappte. «Hm», meinte der Mann, von dem mein ganzes zukünftiges Leben abhängen sollte, «das macht Ihnen keine Schwierigkeiten?» «Keine Schwierigkeiten, Herr Oberstabsarzt.» – Ich hatte die ganze Tafel, die mir ein guter Freund heimlich besorgt hatte, in wochenlanger Mühsal von vorn bis hinten und umgekehrt auswendig gelernt.

## 7. KAPITEL

### *Legion Condor ruft*

Der europäische Brand, der später die ganze Welt erfassen sollte, begann zuerst im Südwesten des Kontinents zu glimmen. Moskau, stets darauf bedacht, die Suppe der Weltrevolution auf dem Feuer politischer und sozialer Unzufriedenheit zu kochen, blies kräftig hinein, und bald stand Spanien lichterloh in Flammen. Im Juli 1936 entbrannte der spanische Bürgerkrieg.

1931 war das Königtum abgeschafft worden. Alfons XIII. war freiwillig ins Exil gegangen. General Primo de Rivera hatte unter ihm eine Art parlamentarisch gemässigter Diktatur errichtet. Sein Sohn, Don José Antonio, begründete die «Falange», eine auf soziale Reform bedachte nationale Bewegung, die bald einen grossen Teil der spanischen Jugend umfasste. Die soziale Unzufriedenheit in Spanien, einem Land, in dem seit jeher eine grosse Kluft zwischen arm und reich bestanden hatte, wuchs durch die Weltwirtschaftskrise der dreissiger Jahre ins Unerträgliche. Streiks und blutige politische Unruhen schüttelten das Land wie im Fieber.

Die nationalen Führer, und unter ihnen auch Don José Antonio, füllten die Gefängnisse. Da wurde am 13. Juli 1936 in Madrid der nationale Politiker Calvo Sotelo ermordet. Diese Bluttat wurde zum Zeichen der Erhebung. Das spanische Heer schloss sich ihr mit Teilen an. Doch sah die Lage anfänglich wenig aussichtsreich aus. Die stärksten Kräfte des Heeres, die die nationale Sache unterstützten, befanden sich jenseits von Gibraltar in Spanisch-Marokko. Hier hatte der 43jährige General Francisco Franco die Führung übernommen. Mit seinen starken und schlagkräftigen Moro-Verbänden hätte er den auf dem spanischen Festland hart bedrängten Nationalen zum Siege verhelfen können. Aber der Seeweg wurde von republikanischer Marine beherrscht. Madrid, Barcelona und der grösste Teil des Landes befanden sich fest in der Hand der Roten. Die Nationalen verteidigten sich im Süden, im Nordwesten und in vereinzelt Stützpunkten des Landes.

Mussolini und Hitler entschlossen sich, Franco zu helfen. Die «Hisma» wurde gegründet, ein Lufttransportunternehmen, das mit Ju-52-Transportflugzeugen und deutschen Besatzungen Franco-Truppen aus Nordafrika über die Meerenge aufs spanische Festland transportierte. Es entstand die erste Luftbrücke, die wie die später von den Westmächten für Berlin errichtete,

einen Versuch des Bolschewismus vereiteln half, in Westeuropa gewaltsam Fuss zu fassen. So konnte Franco schon in den ersten Monaten des Bürgerkrieges die nationale Position festigen. Im Westen des Landes wurde Badajoz erobert, im Norden Irun und San Sebastian. Der Alcazar von Toledo, der sich unter General Moscardó monatelang gegen grosse Übermacht heldenhaft verteidigt hatte, wurde am 27.9.1936 entsetzt. Der Vormarsch auf Madrid begann. Im November erreichten Francotruppen die westlichen Vorstädte. Eine Belagerung von 28 Monaten begann. Auf republikanischer Seite entwickelten sich die Dinge immer mehr einem ausgesprochenen Terrorregime entgegen. Don José Antonio wurde im Gefängnis von Alicante ermordet. Sein Schicksal teilten Zehntausende nationaler Spanier, die in die Hände der Roten gerieten. Unter ihnen befanden sich 40 Bischöfe. Die von sowjet-russischen Kommissaren geleitete GPU verbreitete Furcht und Schrecken.

Dies war um die Jahreswende 1936/37 die Lage in Spanien, als wir innerhalb der deutschen Luftwaffe die ersten Gerüchte von der «Legion Condor» vernahmen. Keiner von uns wusste, dass der deutsche Freiwilligen-Verband in Spanien diesen Namen trug. Keiner wusste überhaupt Näheres über Stärke und Art des Einsatzes. Es fiel nur auf, dass der eine oder andere Kamerad plötzlich spurlos verschwand, ohne dass man etwas von seiner Versetzung oder Kommandierung erfahren hätte. So nach einem guten halben Jahr war er dann braungebrannt und gutgelaunt wieder da, kaufte sich ein neues Auto und erzählte seinen intimsten Freunden unter tiefster Verschwiegenheit höchst bemerkenswerte Dinge aus Spanien, wo der spätere Weltkonflikt sozusagen im Sandkastenformat durchexerziert wurde.

So fand ich mich denn eines Tages beim «Sonderstab W» in Berlin ein. Das war die Tarnbezeichnung für den Aufstellungs- und Ergänzungsstab der Legion Condor in Berlin. An «Max Winkler» aber mussten unsere Angehörigen schreiben, wollten sie brieflich mit uns in Verbindung bleiben. Und unsere Briefe, die wir aus Spanien nach Hause schickten, gingen auf dem Dienstweg an die Zentrale in Berlin, wo sie in unauffällige neutrale Kouverts gesteckt, mit deutschen Marken beklebt und an die gewünschten Adressen gesandt wurden. Als Absender stand auf der Rückseite: Max Winkler, Berlin SW 68.

«Max Winkler» also stattete auch uns mit Zivilkleidern, Ausweisen und Geld aus, und schickte uns nach Döberitz, wo ein neuer Transport Freiwilliger zusammengestellt wurde. Rund 370 Soldaten hatten sich sehr schnell in einen zivilen Sauhaufen verwandelt. Wir galten als KdF-Reisegesellschaft. Angebliches Reiseziel: Per Schiff via Hamburg nach Genua. Unser «KdF-Dampfer» war ein morscher alter Kahn von 3'000 BRT, der als echter «Seelenverkäufer» unter der oft missbrauchten Panama-Flagge fuhr. Ehe er uns an Bord nahm, hatte er Waffen und Flugzeuge aus der Sowjetunion und der Tschechoslowa-

kei nach Spanien geschmuggelt und war bei diesem Geschäft von Francos Kriegsmarine aufgebracht und gekapert worden.

Das Schiff befand sich in geradezu unglaublichem Zustande. Die Unterkünfte waren notdürftig in den ehemaligen Laderäumen hergerichtet und von schamloser Primitivität. Statt Kisten mit Maschinengewehren und Flugmotoren für die Roten, wurden diesmal deutsche Freiwillige für Franco verladen. Schuld an diesen haarsträubenden Verhältnissen trug der Geheimhaltungszwang, so dass der Transport nach Spanien nicht offiziell erfolgen konnte, sondern in der Hand mehr oder weniger gewerbsmässiger Waffenschieber lag. Dass unser Kahn wieder gekapert oder mit einem wohlgezielten Torpedo zu den Fischen geschickt werden könnte, schien in der Berechnung seiner geschäftstüchtigen Besitzer einkalkuliert zu sein.

Die Stimmung an Bord sank daher bald unter den Nullpunkt. Mir war vom Kapitän eröffnet worden, dass ich als dienstältester Offizier zum Transportführer bestimmt und für die Aufrechterhaltung der Disziplin und Ordnung verantwortlich sei. Das war beileibe keine angenehme Aufgabe.

Kaum hatten wir die deutschen Hoheitsgewässer verlassen, wurde unsere Lage noch dadurch erschwert, dass sich niemand von uns mehr an Deck sehen lassen durfte. Die Überfahrt sollte 7 bis 8 Tage dauern. Unterwegs war ein Treffen mit einem deutschen U-Boot vereinbart. Es kam nicht zustande. Wir verloren viel Zeit. Ein Maschinenschaden hielt uns weiter auf. Lebensmittel- und Trinkwasser-Rationen wurden gekürzt. Es war klar, dass wir unseren Bestimmungshafen – wenn überhaupt – nur mit erheblicher Verzögerung erreichen würden.

An Bord drohte eine offene Meuterei auszubrechen. Ich war zu sehr scharfen Massnahmen gezwungen, obwohl ich den unzufriedenen Kameraden eigentlich recht geben musste. Es war ein massloses Durcheinander. Als wir in die Biskaya kamen, erwischte uns der planmässige Sturm. Der Kahn tanzte wie eine Nusschale. Wir wunderten uns jedesmal, wenn er doch noch heil unter den mächtigen Sturzseen wieder auftauchte. 80% der Soldaten wurden schwer seekrank. Sie spuckten sich die Seele aus dem Leib und lagen apathisch, bleich und übelriechend herum. Die primitiven Schlafkojen waren bei dem Sturm fast sämtlich zusammengebrochen.

Schliesslich, am 8. Mai 1937, liefen wir in den nationalen Kriegshafen El Ferrol an der Nordwestecke Spaniens ein. Wir waren heilfroh, endlich wieder festen Boden unter den Füßen zu haben. Mir aber war, offen gestanden, nun doch die Lust an so gearteten, geheimen militärischen Unternehmen einigermassen vergangen.

Die Legion Condor, deren Kommandeur damals Sperrle war, bestand im Wesentlichen aus einer Bombergruppe, einer Jagdgruppe, sowie einer ver-

### *Legion Condor ruft*

stärkten Aufklärungsstaffel (K 88, J 88 und A 88). Dazu kamen drei Flakregimenter und Luftnachrichten-Einheiten, sowie Lehr- und Sonder-Detachements des Heeres und der Kriegsmarine. Wir trugen eine der spanischen sehr ähnliche Uniform aus bräunlich-olivfarbenem Tuch und spanische Rangabzeichen in Form von Streifen und Sternen an Feldbluse und Mütze. Die deutschen Freiwilligen wurden in der Legion einen Dienstgrad höher eingestuft. Als deutscher Oberleutnant trug ich die drei Sterne des spanischen Capitan.

Die Jagdgruppe, der ich zugeteilt war, lag damals in Vitoria an der Nordfront. Sie hatte den Auftrag, Francos Frühjahrsoffensive gegen den baskischen Küsten streifen, der sich zwischen San Sebastian und Gijon in roter Hand befand, zu unterstützen. Der Besitz dieses Gebietes mit den einzigen Kohlen- und Eisenerzvorkommen Spaniens musste für den Ausgang des Bürgerkrieges entscheidend sein. Es wurde auf beiden Seiten sehr erbittert gekämpft.

In den ersten Monaten ihres Einsatzes hatten die Cóndor-Bomber den Auftrag erhalten, eine Strassenbrücke zu zerstören, über die die Roten ihre Truppen und grosse Mengen von Kriegsmaterial in die zäh verteidigte Hafen- und Industriestadt Bilbao schafften. Der Angriff erfolgte unter ungünstigen Sichtverhältnissen. Die Besatzungen hatten noch wenig Einsatzerfahrung, die Zielgeräte waren primitiv. Als sich der Qualm der Einschläge, in den ein paar Staffeln ihre Bomben geworfen hatten, verzog, stellte man fest, dass die Brücke unversehrt geblieben war, die angrenzende Ortschaft jedoch allerlei abbekommen hatte. Dabei war zwar auch Kriegsmaterial in der von den Roten belegten Ortschaft vernichtet worden, doch musste das Ganze als Misserfolg gewertet werden. Umso mehr als der oberste Grundsatz unserer Kampfführung der war, den Feind rücksichtslos zu vernichten, die Zivilbevölkerung aber nach Möglichkeit zu schonen. Das Gegenteil war mit dem Angriff auf die Strassenbrücke bei Guernica erreicht worden. Gerade zurzeit meines Eintreffens in Spanien herrschte darüber in der Legion einige Niedergeschlagenheit.

Man sprach nicht gerne von Guernica. Die Gegenseite dafür desto mehr. Die Roten schlugen aus dem Vorfall beträchtliches Propagandakapital. Zeitungskorrespondenten aller befreundeten demokratischen Mächte wurden nach Guernica gebracht. Und bald las man in der Weltpresse von New York bis Paris riesige Schlagzeilen wie: «Infamer Überfall deutscher Luftpiraten auf friedliche spanische Stadt» – «Offene Stadt Guernica von Boche-Fliegern vernichtet» – «Empörungsschrei der zivilisierten Welt: Guernica!» Und in der Tat wurde Guernica, das keine offene Stadt und auch nicht Angriffsziel sondern ein bedauerlicher Irrtum war, wie er später im zweiten Weltkrieg sich ungezählte Male auf beiden Seiten wiederholte, zum Inbegriff deutscher



Ruchlosigkeit und Barbarei. Selbst heute, nach Rotterdam und Warschau, nach Hamburg, Kassel, Rothenburg und Berlin, ja selbst nach dem Grauen von Dresden, geistert Guernica noch durch den Hintergrund deutschfeindlicher Ressentiments.

Eine lange mühselige Bahnfahrt quer durch den Nordteil Spaniens brachte mich zu meinem Bestimmungsort Vitoria. Ich habe bestimmt kein begeistertes Gesicht gemacht, als ich nach der Meldung beim Gruppenkommandeur der J 88 den Auftrag erhielt, die Führung der Stabskompanie zu übernehmen.

Diese lag, weit vom Verband abgesetzt, in Avila, einer mittelalterlichen Stadt im kastilischen Hochland, westlich Madrid. Das hatte immerhin den Vorteil, dass ich ganz auf mich allein gestellt und mein eigener Herr war. Avila ist rings von einer mächtigen, mit 86 dicken runden Wehrtürmen besetzten Stadtmauer umgeben, hinter der sich enge Strassen, schattige Plazas mit Brunnen unter hohen Palmen, Kirchen, Klöster und Paläste im maurischen Stil drängen. Diese fremdartig schöne Atmosphäre bot den malerischen Hintergrund für zahlreiche lohnende Fotomotive: Etwa eine mit hohem Kamm und Spitzen-Mantilla gezierte glutäugige Schöne, einen geduldig seine riesige Traglast schleppenden kleinen Esel oder einen lachend seine blitzendweissen Zähne zeigenden Moro mit Fez und Pluderhosen.

Unter dem unendlich blauen Himmel Avilas liess sich's leben. Die Kompanie lag in einem alten Kloster, in dessen schattigen Kreuzgängen seit tausend Jahren fromme Brüder ihre stillen Gebete verrichtet hatten. Unsere geistlichen Gastgeber kamen uns ebenso wie die gesamte spanische Bevölkerung mit grösster Herzlichkeit entgegen. Die Kinder riefen uns auf den Strassen begeistert «alemanes» nach. In den Cafés und Bars kam man oft genug nicht dazu, seinen Mokka oder sein Bier zu bezahlen, weil das schon irgendein unbekannter Gast getan hatte. Wir lernten die ersten spanischen Brocken und erweckten mit freundlich genickten «si, si, claro» den Eindruck glänzenden gegenseitigen Verständnisses.

Aufgabe der Stabskompanie war es, Teil- und Grundüberholungen durchzuführen, aus Deutschland eintreffende Flugzeuge zu montieren und einzufliegen, Ersatzteile und Geräte zu beschaffen, sowie Kraftfahrzeuge zu reparieren. Die Bomberstaffeln der Legion waren ursprünglich mit Ju 52, die Jagdstaffeln mit He 51 ausgerüstet. Zu meiner Zeit waren die 1. und 2. J 88 gerade auf Me 109 umgerüstet worden, die eben beim Zürcher Flug-Meeting ihre Überlegenheit gegen stärkste internationale Konkurrenz bewiesen hatte. Als Bomber wurden im weiteren Verlauf des spanischen Bürgerkrieges neben der Ju 52 auch He 111 und Do 17 eingesetzt.

Der technische Betrieb meiner Stabskompanie befriedigte mich zwar, war aber keineswegs aufreibend. In meiner dienstfreien Zeit fuhr ich oft in

*Legion Condor ruft*

das märchenhaft schön gelegene, etwa 60 km entfernte Gebirgshotel «Parador de Gredos», wo es einen herrlichen Ausblick über die schneebedeckten Kuppen der Sierras, Bachforellen und einen ganz vorzüglichen Wein gab. Von hier aus wurden Jagdunternehmungen gemacht. Als ich mich als Freiwilliger nach Spanien meldete, hatte ich freilich erwartet, dort auf anderes, als auf Steinböcke zu jagen.

## 8. KAPITEL

### *Tiefflieger gegen die Rojos*

In den ersten Juni-Tagen des Jahres 1937 durchbrachen die ausgezeichneten Navarra-Brigaden General Francos den «Eisernen Ring von Bilbao». Die Legion Condor war an diesem Erfolg bedeutend beteiligt. Am 16. Juni fiel Bilbao. Die Lage wurde für die Rojos bedrohlich. Gelang es Franco, die Stellungen an der Küste der Biscaya aufzurollen, dann hatte er den Rücken frei, um sich mit ganzer Kraft gegen Madrid und Barcelona zu wenden. Dies war für Franco deswegen so wichtig, weil er, solange diese beiden Städte mit dem grösseren Teil des Landes in der Hand des Gegners waren, nicht mit der politischen Anerkennung durch das Ausland rechnen konnte. Es stand also hier im Norden Spaniens viel auf dem Spiel.

So entschloss sich General Miaja, Oberbefehlshaber der roten Madrid-Front, zu einer mit starken Kräften geführten Entlastungsoffensive. Bei Brunete gelang den Republikanern ein operativer Einbruch, in den sofort erhebliche Verstärkungen nachgeführt wurden. Die Lage war kritisch. Für mich wurde es die grosse Chance dieses Krieges. Wie so oft, wenn es auf nationaler Seite brenzlich wurde, musste die Legion Condor als «Francos Feuerwehr» eingreifen. Die Verbände verlegten nach Villa del Prado in die Nähe des Einbruchsraumes, um den Nationalen Luft zu schaffen. Dieser Einsatzplatz war nur etwa 60 km Luftlinie von Avila entfernt. Jetzt war ich, wenn Dienst und Zeit es erlaubten, bei den fliegenden Verbänden. In der Staffel des Oberleutnants Harder flog ich meine ersten Einsätze.

Zum erstenmal kam ich mit dem Krieg in unmittelbare Berührung. Ich war jenem Schicksal entgangen, das – wie man sich erzählte – zwei Legionäre betroffen hatte, die in der Sierra de Gredos vom Krieg völlig vergessen worden waren. Richthofen, auch ein passionierter Jäger, soll hier gegen Ende des zweiten Jahres des Bürgerkrieges bei einer Gebirgspirsch auf zwei halb verwilderte Männer gestossen sein. Einer von ihnen trug einen roten Vollbart. Er sass in einem selbstgezimmerten Schaukelstuhl vor einem Zelt auf einem Berggipfel in 2'500 Meter Höhe. Der sehr strenge höchste Chef fragte ihn, was er denn hier mache. Das dürfe er nicht sagen, er gehöre zur Legion Condor, war die Antwort. Richthofen darauf: er sei der Kommandeur der Legion. Das könne jeder behaupten, erhielt er zur Antwort. – Tatsächlich war es ein Flugmeldeposten, seit fast einem Jahr ohne Fernsprechverbindung,

aber mit säuberlich geführtem Meldebuch, der hier befehlsgemäss auf Ablösung wartete. – Die beiden Soldaten galten bei ihren Einheiten als vermisst.

Die Rojos hatten in ihrem Einbruchsraum ungewöhnlich viel Flakartillerie massiert. Die langsamen und schwerfälligen Ju-52-Bomber der Legion hätten zu dem beabsichtigten Grossangriff nur unter schwersten Verlusten eingesetzt werden können. So erhielt Harder den Auftrag, in einem Gewalteneinsatz mit seinen He 51 kurz vor und während der Bomberangriffe die feindlichen Flakstellungen niederzukämpfen. Ich flog ihn mit. Es wurde eine tolle Feuertaufe für mich. Der prächtige Leutnant Reuter fiel. Unsere Maschinen wurden von Treffern zerfetzt. Aber wir kämpften den Ju 52 den Weg frei. Und als diese ihre Bombenlast abgeladen hatten, stürmten die nationalen Truppen die feindlichen Stellungen. Die Brunete-Offensive brach allmählich zusammen. Franco konnte sich wieder der eigenen Offensive im Norden zuwenden. Die Jagdverbände der Legion verlegten zurück an die Nordfront nach Herera de Pisuega, einem frontnahen Städtchen 100 km SSW von Santander.

Seit ich die ersten Einsätze geflogen hatte, hielt mich nichts mehr bei meiner geruhsamen Stabskompanie in Avila. Die Befürchtung freilich, der spanische Krieg könne zu Ende sein, ehe man genug Pulver gerochen habe, bestand nicht mehr. Die Kämpfe waren hart und langwierig. Die Mittel der Kriegführung, die Eigenart der Landschaft und die Mentalität der Spanier brachten es mit sich, dass die verschiedenen Offensiven ebenso wie die kleineren Kampfhandlungen stets von längeren Pausen unterbrochen wurden. Der Krieg, das stand damals schon fest, würde noch lange dauern. Aber wir deutschen Freiwilligen wurden in der Regel nach einer Zeit von 6 bis 10 Monaten abgelöst. Und von dieser Frist war für mich schon bald die Hälfte verstrichen.

Endlich hatte mein ständiges Drängen Erfolg: Mir wurde die Führung der 3. J 88 übertragen. Es war die «Micky-Maus»-Staffel, so genannt nach ihrem Staffelzeichen. Die beiden anderen der Jagdgruppe, geführt von den Oberleutnants Lützow und Schlichting, waren durch einen Marabu, bzw. einen Zylinderhut gekennzeichnet. Je nach Lage und Auftrag wurde die Jagdgruppe für den Luftkampf als Jäger oder zur Bekämpfung von Erdzielen als Schlachtflieger eingesetzt, wie das auch im ersten Weltkrieg üblich war. Die säuberliche Scheidung zwischen Jäger und Schlachtflieger ergab sich eigentlich erst aus den Erfahrungen im weiteren Verlauf des Spanienkrieges. Und zwar hatte diese Entwicklung gerade zu dem Zeitpunkt begonnen, als ich die 3. J 88 übernahm. Nur meine Staffel behielt die alten He 51, während die beiden anderen auf Me 109 umgerüstet wurden. Deren vornehmliche Aufgabe war die Bekämpfung der auf feindlicher Seite in grösserer Anzahl auftretenden Curtiss und Rata-Jäger in Begleitschutzaufträgen und freier

Jagd. Die Me 109 war ihnen eindeutig überlegen und kam zu grossen Erfolgen. Die höchste Abschusszahl hatte damals Oberleutnant Harder zu verzeichnen. Mölders überflügelte ihn später.

Die He 51 war dagegen der Curtiss und Rata klar unterlegen, sowohl in Geschwindigkeit und Bewaffnung als auch in Bezug auf Wendigkeit und Steigleistung, also in ungefähr sämtlichen Eigenschaften, die die Qualität eines Jagdflugzeuges ausmachen. Wir mussten daher dem Luftkampf mit feindlichen Jägern nach Möglichkeit ausweichen, und uns ausschliesslich Erdzielen zuwenden. Vom fliegerischen Gesichtspunkt aus war das bedauerlich. Der Luftkampf ist nun einmal für einen Jäger die höchste Bewährung seiner Fähigkeiten und seines Könnens. «Schmalspurjäger» nannten wir uns daher in freundlicher Selbstironie. Und bei der Erfüllung unserer Kampfaufträge kamen wir uns auch manchmal ein wenig wie Wilderer vor, die ihre Waffe nicht waidgerecht handhaben.

Trotzdem liessen sich Luftkämpfe mit Curtiss und Ratas nicht immer vermeiden. Das wurde dann jedesmal eine windige Angelegenheit. In unmittelbarer Nähe des damals noch roten Flugplatzes Llanes hatten wir Kolonnen angegriffen. Die von dort gegen uns gestarteten Curtiss bemerkten wir viel zu spät. Es gelang ihnen, meinen Haufen völlig durcheinanderzubringen. Statt den bewährten Abwehrkreis zu bilden, versuchte jeder in den Einschnitten und Tälern des asturischen Tafel-Berglandes zu entkommen. Das konnte nicht gut gehen. Und während mir selbst zwei Curtiss bedenklich «an der Hose hingen», sah ich, wie von einem der Berge die dicke schwarze Qualmwolke eines Aufschlagbrandes hochstieg.

Ich hatte eine Mordswut, als die Staffel zu ihrem Einsatzhafen zurückgekehrt war. Natürlich waren wir nicht vollzählig. Ich holte die Flugzeugführer zusammen, um sie nach allen Regeln der Kunst zu vergattern. Während ich noch im besten Zuge war, landete einer der Vermissten, der Leutnant Neumann. Ich liess mich durch sein Hinzutreten nicht stören. Als er sich zum Wort meldete – «Bitte etwas melden zu dürfen» – machte mich das nur noch wütender. Es sei eine masslose Schweinerei, sowas dürfte nicht noch einmal vorkommen. Wieder meldete sich Teniente Neumann erfolglos. Als ich mich endlich abregiert hatte, kam Neumann zu Wort. Kurz und militärisch meldete er, dass er eine Curtiss abgeschossen habe. Aufschlagbrand Mitte Flugplatz Llanes. Es war der gleiche, den ich gesehen und für eine eigene Maschine gehalten hatte. Der Abschuss wurde einwandfrei bestätigt.

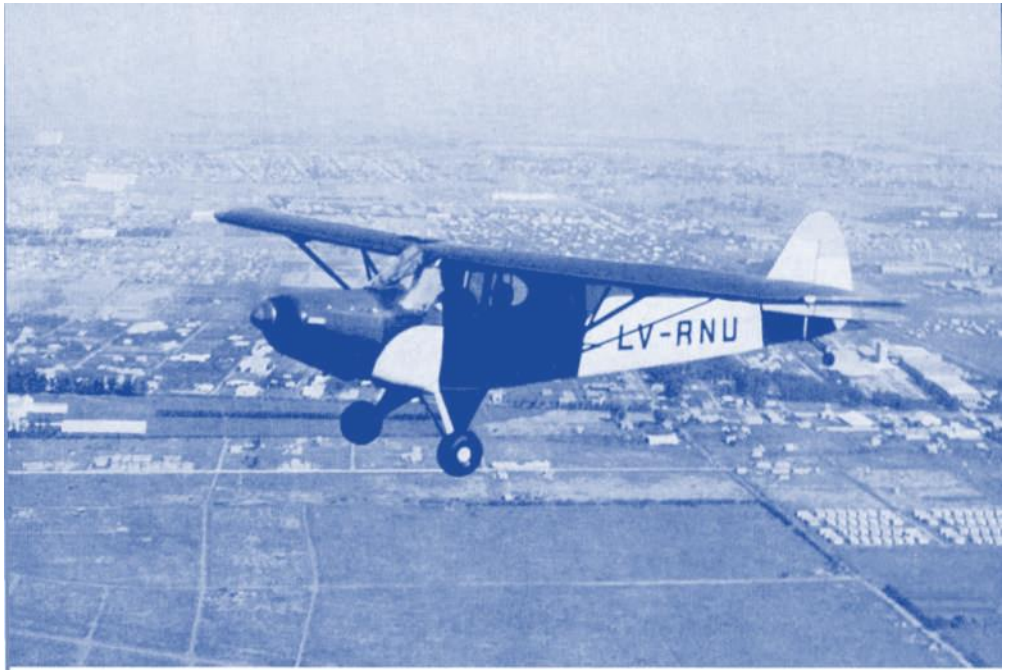
Der nationalen Infanterie brachten wir Schlachtflieger Erleichterung und Unterstützung und waren daher entsprechend beliebt. Die «cadenas» (Ketten) oder «trabajadores» (Arbeiter), wie wir von ihr genannt wurden, hatten die Aufgabe, die Infanterie im Angriff voranzubringen, Bewegungen hinter den feindlichen Linien niederzuhalten, Artillerie des Gegners niederzukämpfen,

das Heranschaffen von Reserven zu verhindern und Gegenstösse im Keim zu ersticken. Die deutschen Tiefflieger wurden zum unentbehrlichen Requisit jeder nationalen Operation.

Die Roten hatten den Schlachtfliegern der Legion nichts Gleichwertiges entgegenzusetzen. Freilich hat gerade die Rote Armee aus ihren spanischen Erfahrungen mit uns viel gelernt und die Schlachtfliegerei in einem Masse ausgebaut, von dem jeder Ostfrontkämpfer des zweiten Weltkrieges nur sehr ernst zu berichten weiss. Die rote Flak blieb unbedeutend, von einigen schwerpunktmässigen Konzentrationen wie bei Brunete und Teruel abgesehen. Erst kurz vor Beendigung des Bürgerkrieges wurden grössere Anstrengungen gemacht, unseren verheerenden Tieffliegereinsätzen mit Flak und Jägern energischer zu begegnen.

Unsere Bewaffnung und Ausrüstung war damals verhältnismässig primitiv. Grundsätzlich wurde ohne Funksprechgerät geflogen. Es galt als entbehrlicher Luxus, zumal es noch nicht gut funktionierte. Wir flogen auf Sicht und verständigten uns durch Zeichen. Unsere He 51 trug ganze sechs 10-Kilo-Splitterbomben im Rumpf. Sie war mit zwei Maschinengewehren bewaffnet, die nicht, wie das später selbstverständlich war, elektropneumatisch durchgeladen und mit einfachem Druck auf einen Knopf ausgelöst wurden, sondern sie mussten fast nach jedem Feuerstoss manuell durchgeladen werden. Dabei schlug man sich oft an irgendwelchen Hindernissen im engen und unglaublich heissen Führersitz die Knöchel blutig und geriet erheblich ins Schwitzen. So flogen wir an heissen Tagen nur mit einer Badehose bekleidet und sahen, wenn wir vom Einsatz zurückkehrten, verschwitzt, mit Öl beschmiert, von Pulverdampf geschwärzt, Kohlentrimmern sehr ähnlich.

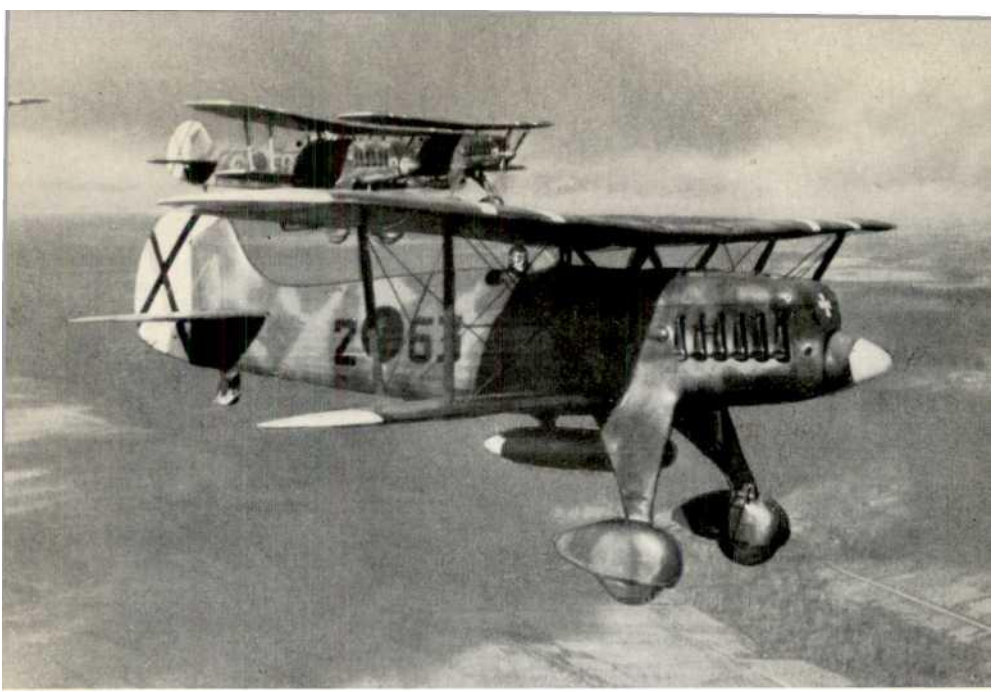
Ständig waren wir auf Verbesserungen der Technik und Taktik bedacht, um die Wirkung unserer Waffe zu erhöhen. So entsinne ich mich, dass wir bei den Angriffen gegen die Bergstellungen vor Oviedo zum erstenmal eine Art «Bombenteppich» ausprobierten. Freilich war er gegenüber dem, was die Alliierten später bei ihren Angriffen so bezeichneten, geradezu harmlos. Die «dinamiteros», wie die asturischen Bergarbeiter genannt wurden, aus denen sich die Verteidiger der Stellungen um Oviedo hauptsächlich zusammensetzten, waren Meister im Schanzen. Mit den gleichen Werkzeugen, mit denen sie früher ihrer friedlichen Arbeit nachgegangen waren, hatten sie in dem wildzerklüfteten Gelände wahre Kunstwerke von Befestigungen, Schützengraben, Bunkern, Sappen und MG-Bastionen geschaffen. Eine mit einem solchen Netzwerk von Stellungen ausgebaute Bergkuppe konnte, von entschlossenen Kämpfern verteidigt, bei den damaligen Mitteln fast als unannehmbar gelten. Von oben nahmen sich diese Stellungen wie kunstvolle Ornamente auf einem Sarg aus. Wir nannten sie daher «Sargdeckel-Stellungen». Gegen sie konnten selbst wir Schlachtflieger wenig ausrichten. Griffen



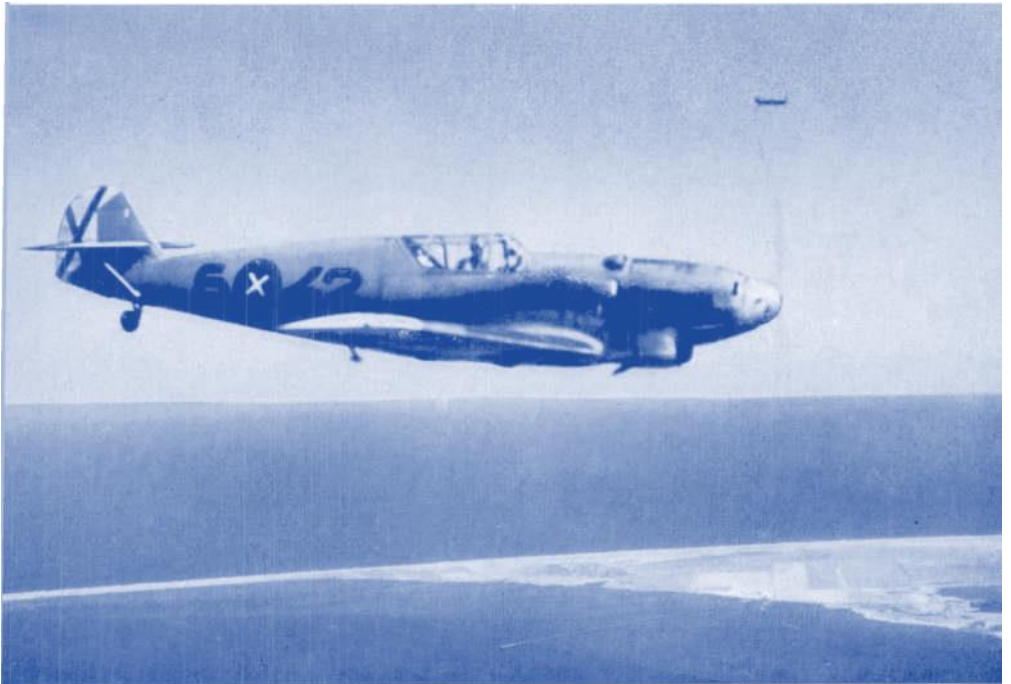
*Als Sonntagsflieger über den Vorstädten von Buenos Aires*



*Pulqui II rollt an zur Vorführung*



*Tiefflieger gegen die Rojos, meine He-51-Staffel*



*Me 109 entscheidet die Luftüberlegenheit im spanischen Bürgerkrieg*



wir an, so machten sich die Rojos flach, und unsere einzeln gekleckerten Bomben zerspritzten ziemlich wirkungslos.

Das brachte uns auf die Idee, es mal mit Massenabwürfen zu versuchen. Wir brausten im geschlossenen Verband an, ganz tief durch die Bergschluchten von hinten an die Stellung heran und flogen im Tiefstflug die Bergkuppe an. Auf ein Zeichen wurden die Bomben gleichzeitig ausgelöst, und rauschend ging der ganze Segen in dichten Bombenreihen nieder. Den «Bombenteppich des kleinen Mannes» nannten wir das.

Auch eine Art Vorläufer der heutigen Napalm-Bombe erfanden meine Mechaniker. Sie montierten an einen abwerfbaren Benzinbehälter, der mit Kraftstoff oder einem Gemisch von Benzin und verbrauchtem Motorenöl gefüllt war, je eine Brand- und Splitterbombe, die den Brennstoff nach Abwurf und Aufschlag verbreiteten und in Brand setzten. Das alles war sehr primitiv, aber keineswegs ohne Wirkung. Schritt für Schritt sammelten wir unsere Erfahrungen, trafen aus eigener Initiative allerlei Verbesserungen und schickten seitenlange Berichte nach Berlin.

Am 25. August war Santander nach langen und erbitterten Kämpfen, bei denen sich besonders die IV. und V. Navarra-Brigade auszeichneten, gefallen. Wir verlegten nach Llanes. Das war der witzigste Flugplatz, von dem aus ich je geflogen bin. Er lag auf einem Tafelberg, dessen Nordseite steil zum tiefblauen Wasser der Biskaya abfiel. Auch die drei restlichen Seiten waren kaum minder steil. Es war, als ob wir vom Dach eines riesigen, am Meeresstrand gelegenen Wolkenkratzers aus starteten. Um ein Hinausrollen über die knappen Platzgrenzen zu vermeiden, hatte man ringsherum, wie bei einem überdimensionalen Tennisplatz, Zäune aus stabilem Maschendraht gezogen.

Abgesehen von seiner bizarren Schönheit – auf der einen Seite sah man weit über die blaue Biskaya, auf der anderen in die schroffe Bergwelt Asturiens bis zu den schneebedeckten Picos de Europa – bot Llanes den Vorteil unmittelbarer Frontnähe. Wir flogen von hier aus bis zu sieben Einsätze an einem Tage. Tanken mussten wir nur nach jedem zweiten Frontflug, so dass wir in Krisenlagen und bei besonders lohnenden Zielen mit laufenden Motoren munitionierten.

Auf dem Flugplatz Llanes trug sich eine tragikomische Episode zu. Die Staffel hatte einen schwierigen Einsatz hinter sich. Die unmittelbar anschließende Einsatzbesprechung, an der der Gruppen-Kommandeur teilnahm, zog sich etwas in die Länge. Ich sah, wie einer der Piloten ziemlich unruhig wurde. Besonders fiel mir auf, dass er sich mehrfach an den Hosenboden fasste. Kaum war die Besprechung beendet, trat er vor. «Oberfeldwebel Otte bittet sich abmelden zu dürfen.» Ich war etwas ungehalten: «Wieso? Haben Sie die Hose voll?» – «Jawoll, Herr Oberleutnant», kam die Antwort,

### *Tiefflieger gegen die Rojos*

«Steckschuss im ...» Otte musste ein paar Tage auf dem Bauch liegend im Revier verbringen.

Trotz verzweifelter und sehr geschickter Gegenwehr nahmen die Navarra-Truppen und die ebenso vorzüglich kämpfenden Requetés Stellung um Stellung. Und am 21. Oktober 1937 stürmten sie Gijon, das letzte rote Bollwerk im Norden. Das «Ruhrgebiet» Spaniens befand sich jetzt in Francos Hand. Von 50 spanischen Provinzstädten beherrschte er 35.

Wir sahen uns Gijon, wie alles, was wir aus der Luft hatten erobern helfen, auch von der Erde aus an. Hier waren die Reste der Roten auf engstem Raum zusammengedrängt worden. Grosse Mengen von Kriegsmaterial fielen den Nationalen in die Hände. Für mich war ein Oldsmobile dabei, an dem sich noch der Stander eines roten Generals befand. Wir konnten in den heiss umkämpften Stellungen und auf den Rückzugsstrassen sehr deutlich die Wirkung unserer Tiefangriffe erkennen. Bei solchen Inspektionen eben eroberten Geländes wurden stets wertvolle Erfahrungen gesammelt und persönliche Verbindungen mit der Erdtruppe angeknüpft oder erneuert. Es gehörte zu den Eigenarten des spanischen Bürgerkrieges, dass der genaue Frontverlauf oft nicht feststand und selbst den an dem jeweiligen Abschnitt eingesetzten Truppen nicht immer klar war. Das kostete uns vor Bilbao drei Piloten, die mit dem Auto bis in die roten Stellungen fuhren.

Nach dem Fall Gijons trat eine der üblichen Kampfpausen ein. Südwestlich Madrid wurde ein neuer Aufmarsch durchgeführt. Doch ehe es hier losging, griff der Feind heftig bei Teruel an der Aragon-Front an. Die Verbände der Legion wurden in diesen Wochen und Monaten, wie uns schien, ziemlich plan- und sinnlos hin- und hergeworfen. Das ständig erneute Quartiermachen bereitete viel Leerlauf, Arbeit und Missbehagen. So kamen wir auf die Idee, uns einen Wohnzug als ständiges Quartier herzurichten. Die ganze Staffel musste helfen. Es wurde gezimmert und gebaut, gemalt und geputzt, besorgt und organisiert. Und eines Tages bezogen wir, Flugzeugführer, Mechaniker, Warte- und das ganze restliche Bodenpersonal unsere 12 Eisenbahnwagen, die nicht nur Unterkünfte und Kasinos abgaben, sondern Geschäftszimmer, Werkstatt, Küche und allem Raum boten, was eine Staffel zu ihrem Einsatz und Dienstbetrieb braucht. Bei den häufigen Verlegungen wurde jetzt einfach eine Lokomotive vorgespannt. Wir rollten nun sehr beruhigt um die Zukunft zum nächsten Standort. Die Maschinen folgten auf dem Luftweg. Alle waren zufrieden und glücklich. «Kein Krieg mehr ohne Wohnzug» wurde unser Motto.

Später lagen wir einige 30 Kilometer von Zaragoza entfernt. Dort hatte sich ein nervenzerrüttendes Nachtleben entwickelt, an dem auch wir teilnahmen. Aber schliesslich wurde es mir zu bunt. Was zu viel ist, ist zu viel. Und Ordnung muss sein. Ich stellte die nächtlichen Spritztouren nach Zara-

goza ab. Sämtliche Dienst- und Beute-Autoschlüssel mussten abends nach Dienstschluss bei mir abgegeben werden. Ich sass an diesem ungewohnt ruhigen Abend in meinem Wohnwagen, selbst unschlüssig, was ich mit mir anfangen sollte. Da ruckt es ein paarmal, eine Lokomotive pfeift laut und unternehmungslustig, ein Teil unseres Zuges fährt. Nach Zaragoza. Dort angekommen, sprangen meine jungen prächtigen Offiziere grinsend von der Lokomotive. Was blieb mir anders übrig, als gute Miene zum bösen Spiel zu machen. Es wurde eine ganz besonders gelungene Unternehmung.

Die Wiedereinnahme von Teruel kostete viel Blut. Es wurde auf beiden Seiten erbittert gekämpft. Die Luft war ausgesprochen eisenhaltig. Wir begegneten ungewohnt starken Flakmassierungen, darunter auch erstmalig 2-cm-Vierlingen, die sehr wirksam waren. Ich verlor durch sie einen hervorragenden Offizier, den Lt. Runze. Die Roten hatten offenbar gemerkt, dass es hier um mehr als um eine zu Dreiviertel zerstörte Stadt gehen sollte. Sie wehrten sich verbissen und mit Erfolg. Der beabsichtigte operative Ein- und Durchbruch nach der Wiedereroberung von Teruel blieb den nationalen Truppen versagt. Das lag nicht zuletzt an der verstärkten Aktivität des Gegners in der Luft und ihrer verbesserten Luftabwehr. Rote Martinbomber griffen wiederholt mit Jagdschutz an. Unter anderem auch unsere Plätze bei Calamocha. Wir mussten die Nasen tief in den Sand stecken. Der famose Draufgänger Balthasar schoss in wenigen Minuten vier ab.

Hier bei Calamocha lagen mit uns zusammen auch nationalspanische He-51-Staffeln, mit denen wir einen sehr herzlichen kameradschaftlichen Kontakt hatten. Die Spanier waren tapfere Flieger, deren verständliche technische und fliegerische Schwierigkeiten mit dem ungewohnten Material durch einen hervorragenden Einsatzgeist wettgemacht wurden. Die nationalspanischen Jäger flogen italienische Fiat und operierten oft mit den Me-109-Jägern der Legion Cóndor zusammen gleichfalls in bestem Einvernehmen. Ausserdem gab es auf nationaler Seite noch Bombereinheiten, die hauptsächlich mit erbeuteten «Pragas» und deutschen Ju 52 ausgerüstet waren. Auch ihre Leistungen waren angesichts der völlig veralteten und unzulänglichen Maschinen beachtlich.

Ein sehr kalter Winter liess die Fronten um die Jahreswende 1937/38 erstarren. Wir hatten dort bis zu 20 Grad Kälte, die in keiner Weise zu unseren Vorstellungen vom sonnigen Süden passten. Die nationalen Truppen und besonders die afrikanischen Moros des General Yagüe litten – ohne jede Winterbekleidung – ausserordentlich unter der barbarischen Kälte. Auch wir froren ganz erbärmlich. Kohlen waren knapp. Aber Cognac gab es reichlich, auch bei der Sylvesterfeier, die wir Staffelp kapitäne mit einem wilden Autorennen auf einer der halsbrecherischen Bergstrassen abschlossen. Dabei gab es natürlich Bruch. Und wieder einmal bekam mein schon oft lädiertes Kopf

### *Tiefflieger gegen die Rojos*

das meiste ab. Der gleichfalls am Rennen beteiligte Stabsarzt flickte ihn mir zusammen. Wir hatten ihn lange suchen müssen, den Stabsarzt. – Er lag nach dem Unfall unter meinem Wagen und behauptete, dort geschlafen zu haben. Am nächsten Morgen – Neujahr 1938 – flog ich mit geklammerter Kopfhaut bei scheusslichem Wetter und auf den Bergen aufliegenden Wolken gegen feindliche Panzeransammlungen einen Einsatz. Wegen zu geringer Höhe bekamen wir diesmal die meisten Splitter unserer eigenen Bomben in die Tragflächen.

Die Lage vor Teruel war damals ausserordentlich kritisch und erforderte unseren rücksichtslosen Einsatz. Die Front hatte die Form eines langgestreckten Windsackes, an dessen Ende etwa Teruel lag. Hindurch führte die einzige Nachschubstrasse, an die sich die roten Stellungen von den Bergen herunter auf beiden Seiten dicht heranschoben. Bei einem unserer Einsätze bekam ich aus einer Stellung, die nur etwa 1'500 Meter von der Strasse entfernt war, heftigen Infanteriebeschuss. Ein Treffer durchschlug, wie ich später feststellte, die Fläche, ein zweiter ging durch den Griff der Handpumpe ins Armaturenbrett, und ein dritter durch meinen Fliegerstiefel. Es juckte unheimlich, und ich hatte das Gefühl, dass sich der Stiefel mit Blut vollsaugte, während ich den Einsatz zu Ende flog.

Wichtiger war die Feststellung, dass der Feind offenbar an dieser, die Nachschubstrasse gefährdenden Stelle einen Angriff vorhatte. Ich setzte also meine mir bedeutend erscheinende Meldung beim Kommandeur ab und wies dann meinen durchschossenen Stiefel vor. Er wurde anschliessend aufgeschnitten, und ich war auf den Anblick meiner ersten Verwundung gespannt. Das Geschoss hatte aber meinen Fuss nur gestreift und nichts als einen bläulichen Kratzer zurückgelassen. Es war kein einziger Tropfen Blut geflossen.

Bald danach erhielt ich aber von Richthofen persönlich eine Belobigung. Denn von der Stelle aus, an der die Rojos mir den Stiefel durchschossen hatten, startete wenig später tatsächlich ein von Panzern unterstützter Angriff. Auf Grund meines Erkundungsergebnisses wurde er unter Mitwirkung unserer Staffel zerschlagen.

Im Januar 1938 bildete Franco in Burgos die nationale Regierung. Der «Caudillo» wurde Staatschef. Deutschland und Italien anerkannten seine Regierung sofort. Die politischen Ereignisse rollten für mich in Spanien wie seinerzeit in Deutschland nach der Art eines Kulissenfilms im Hintergrund des Geschehens ab. Trotzdem entsinne ich mich, dass damals in der Legion das Schlagwort umging: «Wir kämpfen auf der verkehrten Seite.» Natürlich war bei diesem forsch dahergesagten Satz ein gut Teil unbedachter Schnodrigkeit. Und doch hatte er einen ersten Kern. Da war einmal die Achtung vor den soldatischen Leistungen des Gegners, von welcher man sich in Spanien nicht ohne Stolz folgende Anekdote erzählte: Beim Abschiedsbankett

für die Legion Condor in Leon hatte der spanische Gastgeber auf die beste Infanterie der Welt getrunken, die deutsche und die spanische, worauf General von Richthofen, der letzte Kommandeur der Legion, mit dem Trinkspruch erwidert haben soll: «Auf die beiden besten Infanteristen der Welt, den nationalspanischen und den republikanischen.» Da war zum anderen aber die Befürchtung, dass Franco politische Ziele verfolgen könne, die von dem recht erheblich abwichen, was wir uns unter einer notwendigen Neuordnung vorstellten. Die Quellen der grossen sozialen Unzufriedenheit im spanischen Volk, die eigentlichen Ursachen also des furchtbaren Bürgerkrieges, schienen nicht verstopft, sondern munter fortzusprudeln: Die ungeheuren Unterschiede zwischen arm und reich, die Besitz- und Rechtlosigkeit der breiten Masse der Bevölkerung, der grosse Einfluss der aristokratischen und klerikalen Latifundienbesitzer.

Übrigens wurde das Wort von der verkehrten Seite, auf der wir kämpften, von uns häufig auch in ganz anderem Sinne gebraucht. Auf eigener Seite überflogen wir Kolonnen, Ansammlungen von Fahrzeugen aller Art und Artilleriestellungen ohne jede Tarnung. Auf der Feindseite dagegen gab es fast keine erkennbaren Bewegungen. Alles war meisterhaft getarnt. Man musste schon ein sehr geübtes Auge haben und die Nase ganz tief in die scheinbar tote Szenerie des Schlachtfeldes hineinstecken, um Ziele zu erkennen. So hätte sich mancher von uns als Schlachtflieger auf die andere Seite gewünscht, von der aus ihm viel grössere und leichtere Erfolge zu winken schienen. Dabei war natürlich die Unbekümmertheit auf der eigenen und die Vorsicht auf der gegnerischen Seite nur die Auswirkung der nationalen Luftüberlegenheit.

Meine Zeit in Spanien ging dem Ende zu. Genau genommen war sie längst abgelaufen. Berlin hatte schon wiederholt meine Ablösung gefordert und schickte mir bald einen Nachfolger nach dem anderen. Der «Sonderstab» hielt mich wohl für einen «Allzu-Freiwilligen», der sein Spanien-Kommando zu einer Lebensstellung ausbauen wollte. Unter Anlegung «eines angezeigt scharfen Massstabes» musste ich den ersten meiner Nachfolger als ungeeignet ablehnen. Beim zweiten war das nicht mehr möglich. Er wurde von mir eingewiesen. Aber ehe ich ihm die Staffel offiziell übergab, rammte er jenseits der Front das Flugzeug des Leutnants Michaelis, eines prächtigen jungen Balten, der mir besonders ans Herz gewachsen war. Beide fielen.

Im Frühjahr 1938 begann der nationale Aufmarsch nördlich und südlich des Ebro. Wochenlang wurde hin- und her- und aufgeschoben. Dann gings los. Am 3. April wurde Lérida in Katalonien genommen. Und dann gelang endlich Anfang Juni der Durchbruch zum Mittelmeer bei Castellon de la Plana. Wesentlich neue taktische Gesichtspunkte ergaben sich bei diesen Kampfhandlungen nicht mehr. Operativ waren sie Francos grösster

Erfolg. Das den Roten verbleibende Rest-Spanien war nun in zwei Hälften aufgespalten: Ein Teil Kataloniens mit Barcelona und ein Teil Kastiliens mit Madrid. Die Teile hatten nur über See noch eine sehr lockere Verbindung miteinander. Die Kampfkraft des Gegners liess von nun an rapide nach. Und auch die demokratischen Westmächte gaben die roten Hoffnungen verloren und investierten nichts mehr in das Geschäft. Noch ehe Franco schliesslich am 28. März 1939 in Madrid als Sieger einzog, erkannten sie seine Regierung offiziell an.

Während der spanische Bürgerkrieg seinem Ende zuzuging, nahm die politische Entwicklung in Mitteleuropa dramatische Formen an. In Österreich lebte der seit dem ersten Weltkrieg latent vorhandene Gedanke des Anschlusses auf. Er wurde am 12. März 1938 verwirklicht. Die Ereignisse in Österreich hatten die Folgen eines politischen Dammbrechens. Das Schlagwort «Heim ins Reich» war von faszinierender Wirkung und brachte, von einer geschickten und intensiven Propaganda aufgegriffen, die Volksdeutschen ausserhalb der Reichsgrenzen in Bewegung. Dass es dabei auch zu kriegerischen Verwicklungen kommen könnte, musste zumindest als Möglichkeit in Rechnung gestellt werden.

Das machte all meine Hoffnungen zunichte, noch weiter um meine Ablösung bei der Legion Cónдор herumzukommen. Bei der generalstabsmässigen Ausarbeitung einer möglichen Luftlandeoperation gegen die Tschechoslowakei, erkannte man in Berlin die Bedeutung, die dabei der Schlachtfliederei zukommen würde. Und man entsann sich plötzlich der zahlreichen Erfahrungsberichte, die wir Schlachtflieger seit Jahr und Tag aus Spanien geschickt hatten. Sauber gebündelt und sorgfältig registriert ruhten sie in den Panzerschränken des Reichsluftfahrtministeriums. Jetzt sollten sie endlich ausgewertet und praktische Nutzenwendungen aus ihnen gezogen werden. Dazu brauchte man Schlachtflieger mit Spanienerfahrung. Und derjenige, der zwangsläufig am meisten davon im Laufe des letzten Jahres gesammelt hatte, war – zu meinem Leidwesen – ich. So wurde Berlin dringend, und der Führungsstab der Legion erklärte, der nächste Nachfolger sei ohne Widerrede zu akzeptieren und einzuweisen, damit ich so schnell wie möglich nach Deutschland in Marsch gesetzt werden könne. Übrigens sollte es diesmal ein ganz besonders tüchtiger Offizier und Flieger sein, den man zur Übernahme meiner 3. J 88 aussersehen hatte.

Da war nichts mehr zu machen. Die ereignisreiche Zeit in Spanien war endgültig vorbei. Als Staffelpkapitän war ich ein König in meinem Bereich. Ich hatte zum erstenmal Kameradschaft unter den so ganz anderen Bedingungen eines Krieges erlebt. Und sie hatte sich glänzend bewährt. Zu den Spaniern, ihrem Land und ihrer Welt hatte ich eine grosse Zuneigung gefasst.

Während einer der zahlreichen Kampfpausen dieses Sommers machte ich zusammen mit dem Gruppenkommandeur und dem Kapitän der 1. Staffel eine kleine Spritztour nach Sevilla und weiter zum afrikanischen Tetuan. Wir flogen mit meiner Junkers W 34 und verbrachten in Sevilla einige andalusische Nächte mit allem, was dazu gehört. Eines Abends sassen wir in bester Stimmung in der Bar des Hotels Christina, als ein Zivilist, dem man trotz seines dunklen Haares den Deutschen sofort ansah, an unseren Tisch herantrat und sich nach dem Kommandeur erkundigte. Bei diesem meldete er sich als eben aus Deutschland über Rom angekommener Offizier der Legion. Es war Oberleutnant Werner Mölders, mein Nachfolger.

Meine Stimmung sank sofort. Ich begrüßte Mölders nicht besonders freundlich. Sicher war das ungerecht, weil er ja wirklich nichts dafür konnte, zu meinem Nachfolger bestimmt worden zu sein. Im Gegenteil, es konnte gar kein besserer gefunden werden. Ich lernte ihn bald als hervorragenden Offizier, glänzenden Flieger und Freund kennen und schätzen. Die ersten Einweisungsflüge machten wir bei der bald in südlicher Richtung anlaufenden Offensive. Unter Mölders Führung rüstete meine alte Staffel wie die 1. und 2. auch auf Me 109 um, während vorher schon eine vierte als Schlachtfliegerstaffel mit unseren alten He 51 aufgestellt worden war. Mölders kämpfte sich in den wenigen Monaten, die der Spanienkrieg nur noch dauerte, an die Spitze der Cóndor-Jäger. In Spanien hatte ich ihn zuerst als Schlachtflieger eingewiesen. Ein paar Jahre später flog ich mit ihm meine ersten Jagdeinsätze über dem Westwall und lernte gern von seiner Erfahrung und glänzend klaren Art der Verbandsführung. Er war damals der jüngste Gruppen-Kommandeur.

Ich nahm von der Staffel, vom Krieg, von Spanien Abschied. Es fiel mir schwer. Mit wehmütigen Gefühlen stand ich zum letzten Mal vor meiner braven alten Heinkel 51 mit der Nummer 78, mit der ich fast alle meine 300 Einsätze im spanischen Bürgerkrieg geflogen hatte. Sie hatte mit mir manch brenzlige Situation durchgestanden. Sie war von Ratas und Curtiss gejagt und vom Feuersegen der roten Flak überschüttet worden. Immer hatte sie mich heil nach Hause gebracht. Es gab an ihr kaum noch einen Bestandteil, der nicht infolge Beschusses oder Altersschwäche inzwischen mehrfach ausgewechselt worden wäre. Aber Pilot und Flugzeug hatten sich die ganze Zeit über die Treue gehalten. Merkwürdig, dass etwas, zu dem man so starke, fast zärtliche Beziehungen hat, nur tote Materie sein soll.

## 9. KAPITEL

### *Zwischen Kriegen und Paraden*

Als ich im August 1938 nach fünfzehnmonatiger Abwesenheit wieder deutschen Boden betrat, kam ich mir etwa wie ein Seemann vor, der nach langer abenteuerlicher Reise zum ersten Mal an Land geht. Schön war dieses friedliche Deutschland mit seiner Ordnung und Sauberkeit, seinen aufblühenden Städten, seinen Bergen und Hügeln, Wäldern und Seen und seinen Menschen voller Zuversicht und Schaffensfreude. Und doch empfand ich ein gewisses Gefühl der Beklemmung über soviel Ordnung, Disziplin und Zielstrebigkeit. Die Welt, in der wir drüben in Spanien gelebt hatten, stand zwar unter den harten Gesetzen eines rücksichtslos und ohne Gnade geführten Bürgerkrieges. Aber unser Leben dort war grosszügiger, freier, und für junge Menschen reicher an Möglichkeiten, zu wagen und zu erleben. Ich hatte beinahe den Eindruck, als passe mir die deutsche Uniform nicht mehr recht. Ich meine damit weniger das Tuch als den Dienstbetrieb mit seinen Vorschriften und Reglements und all seinen starren konventionellen Formen.

Das Reichsluftfahrtministerium, in dem ich mich aus Spanien zurückmeldete, war genau der Ort, um solche Empfindungen zu bestärken. Es hatte sich in dem neuen Kolossalbau Leipziger Strasse Ecke Wilhelmstrasse in Berlin etabliert. Zahllose Witze umrankten den Prachtbau. Dies sei nur ein Provisorium, erzählten sich die Lästermäuler, und solle später als Pfortnerhaus für das endgültige Luftfahrtministerium dienen. Wozu sind die Rasenstreifen rings um das Gebäude da? lautete eine Scherzfrage. Und die Antwort: Damit es nicht so laut klimpert, wenn man hier das viele Geld zum Fenster hinauswirft. Andere wollten wissen, Göring halte in den ausgedehnten Grünanlagen im Innern des Gebäudekomplexes einen seiner schärfsten Löwen. Einmal in der Woche werde dessen Zwinger gereinigt, und jedesmal dränge das Raubtier ins Ministerium ein, um einen ausgewachsenen General zu fressen. Glücklicherweise habe man das bereits nach Ablauf eines Jahres bemerkt.

In den Hallen und Gängen des so verlästerten RLM, in den für gewöhnliche Sterbliche bestimmten, «Proleten-Bagger» genannten Paternoster-Aufzügen und in den nur für Chefs reservierten, und daher als «Bonzen-Heber» bezeichneten Fahrstühlen wimmelte es von zahllosen Offizieren mit himbeerfarbenen oder weissen Streifen an den tadellos sitzenden Hosen. «Ah, aus Spanien», sagten sie, wenn man sich bei ihnen meldete. «Na, dann erzählen



Sie mal, mein Lieber.» Sie klopfen einem sozusagen geistig zur Anerkennung auf die Schulter, aber man merkte ihnen an, dass sie hinter ihren leutseligen Worten dachten: «Könnte ruhig etwas besser ausfallen, die Ehrenbezeugung.» Man fühlte, dass sie doch nie verstehen würden, was wir in dieser Zeit über den Bergen Asturiens oder am Ebro erlebt hatten.

Schon nach vierzehn Tagen musste ich meinen Heimaturlaub abbrechen. Ein Telegramm rief mich ins RLM nach Berlin zurück. Die Arbeit, die mich erwartete, war unaufschiebbar. Es sollten auf unseren Erfahrungen in Spanien fussend, Richtlinien für Organisation, Ausbildung und Einsatz von Schlachtflieger-Verbänden ausgearbeitet werden. Die Technik hatte sich auf alle Erfahrungen gestürzt und praktischen Nutzen aus ihnen gezogen. Die Strategen der Luftwaffe hingegen hielten es für unzeitgemäss, auf das Niveau der angeblich nur rein taktischen Luftkriegserfahrungen der Legion herabzusteigen.

Die Atmosphäre des RLM behagte mir in keiner Weise. Ich fand keine gleichaltrigen und gleichgesinnten Kameraden, und kam mir damals unter all den Stabs- und Generalstabsoffizieren reichlich deplaciert vor. Mein Element war ein anderes. Nach wenigen Tagen schon bekam die Abteilung, in der ich arbeitete, den Befehl, zwei Schlachtgeschwader buchstäblich aus dem Boden zu stampfen. Spätestens bis vorgestern, natürlich! –

Das hing mit der politischen Lage zusammen. Über grosse Teile der sudetendeutschen Grenzgebiete musste der Ausnahmezustand verhängt werden. Im Rundfunk hörte man täglich schärfere Nachrichten über unhaltbare Zustände.

Die Aufstellung dieser beiden Schlachtgeschwader wurde unter dem Druck der gespannten aussenpolitischen Entwicklung tatsächlich innerhalb der befohlenen Frist von wenigen Wochen beendet. Es musste dabei viel improvisiert werden. Die jungen, bunt zusammengewürfelten Besatzungen wurden einer rücksichtslosen Schnell-Ausbildung unterzogen. Die Flugzeugausstattung war eine Typensammlung bestenfalls zweiter Garnitur: He 51, Hs 123, He 45. Aber die fünf Schlachtgruppen standen am befohlenen Tage einsatzbereit. Eines der beiden Geschwader übernahm mein Chef als Kommodore, und mich als Adjutant und Ia. Das hatte ich nun davon. Einerseits war ich froh, vom Schreibtisch wegzukommen, andererseits deprimierte mich der Gedanke, auch den möglichen nächsten Krieg wieder als Schlachtflieger mitmachen zu müssen.

Es ging alles ziemlich Hals über Kopf. Nach einer grösseren Übung verlegten wir mit unseren drei Gruppen in den Bereitstellungsraum Niederschlesien: Brieg, Grottkau und Breslau-Schöngarten. Der Aufmarsch erfolgte vollkommen mobilmachungsmässig. Es roch nach Krieg. Hitler hatte klar und unmissverständlich die Eingliederung des Sudetenlandes ins Reich gefordert. Der britische Ministerpräsident Neville Chamberlain war nach

Godesberg geflogen. Die Sowjet-Union forderte eine Intervention des Völkerbundes. Aber es gelang Hitler, sowohl Chamberlain wie den französischen Ministerpräsidenten Daladier zu beruhigen und von der Zweckmässigkeit seiner Forderung, die auch von Mussolini unterstützt wurde, zu überzeugen. Am 29. September 1938 unterschrieben die Vier das Münchener Abkommen. Hitler hatte seinen grössten aussenpolitischen Erfolg errungen. Ein Aufatmen ging durch die Welt. «Peace in our time», sagte Chamberlain und winkte mit dem unterschriebenen Dokument, als er in Croydon, von einer grossen Menschenmenge begrüsst, aus dem Flugzeug stieg. Der Frieden schien unserer Generation gesichert.

Wir flogen nach dieser ebenso erfreulichen wie unvermuteten Wendung der Dinge in dem vorgesehenen Einsatzraum von Freudenstadt im Sudetenland eine parademässige Übung und sahen uns dann dort die imponierende manövermässige Luftlandung stärkerer Kräfte und die nicht weniger respektablen Befestigungsanlagen an. Die Bevölkerung war von einem unbeschreiblichen Glücks- und Hochgefühl beseelt und erblickte in jedem von uns Soldaten – völlig zu Unrecht – einen Helden und Befreier. Wir konnten uns vor der Flut der überschwenglichen Dankes- und Freudenbezeugungen kaum retten.

Für mich gab es bald darauf eine positive Überraschung, indem meine unaufhörlichen Bemühungen um Absprung zur Jagdwaffe endlich von Erfolg gekrönt zu sein schienen. Ich wurde nach Ingolstadt an der Donau versetzt, zur Aufstellung einer neuen Jagdgruppe. Darin hatte ich ja nun mittlerweile einige Übung. Es gab eine Menge Arbeit, aber auch manche ausgelassen frohe Stunde. München war nicht weit und, besonders zur damaligen Faschingszeit, von magnetischer Anziehungskraft. Bald verlegten wir nach Böblingen bei Stuttgart, wo ein paar Monate lang in aller Ruhe und Sorgfalt ausgebildet wurde.

An dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht in die Tschechoslowakei nahm unsere Gruppe nicht teil. Wir lagen in Süddeutschland im schlechtesten Wetter fest. Er gelang auch ohne uns. Die Bildung des Reichsprotektorates Böhmen und Mähren sowie der selbständigen Slowakei vollzog sich am 15. März 1939 auf unblutige Weise. Wenige Tage später wurde das Memelland dem Reichsgebiet wieder angegliedert. Nun war Polen der letzte Staat Mitteleuropas, der als Folge von Versailles weite Gebiete mit Hunderttausenden deutscher Menschen unter seiner Herrschaft hatte. Der ethnologisch und völkerrechtlich gleich unberechtigte polnische Korridor, der Ostpreussen vom Reich abtrennte, musste bei einem Blick auf die Landkarte als willkürliche Konstruktion erscheinen.

Am 31. März bot Gross-Britannien Polen die Garantie seiner Souveränität an. Auch die Sowjet-Diplomatie rührte sich und machte den Westmächten

am 16. April ein offizielles Bündnis-Angebot. Es sah unbehaglich in Europa aus.

Ein glanzvolles Zwischenspiel in diesem von weltpolitischen Spannungen geladenen Sommer 1939 wurde die Heimkehr der Legion C ndor. Nach der Einnahme Madrids und der Säuberung des ganzen Landes von den Roten, nach wochenlangen Siegesfeiern und Paraden, sammelten die Verbände der Legion in Leon, wo ihr zu Ehren ein  berdimensionales Volksfest veranstaltet wurde. Drei Tage und drei Nächte klapperten auf sämtlichen Strassen und Plätzen der Stadt die Kastagnetten, tanzten die Spanierinnen und Spanier in ihren bizarr schönen Volkstrachten, floss der Rotwein in Strömen, nahmen die deutschen Legionäre Abschied. Dann ging es nach Vigo, wo die funkel-nagelneue KdF-Flotte die Landser an Bord nahm. Sie wurden hier auf ausdrücklichen Befehl Hitlers als Gäste des Reiches behandelt, liessen sich von weissgekleideten Stewards bedienen, wählten zwischen drei verschiedenen Men es, planschten im Schwimmbad, gingen ins Bordkino oder r kelten sich an Deck in bequemen Liegest hlen. Als mir die Kameraden davon erzählten, musste ich daran denken, wie wir damals mit unserem panamensischen Seelenverkäufer nach Spanien gefahren waren. Wie hatten sich doch inzwischen die deutschen Verhältnisse gewandelt!

Beim Eintritt in die deutschen Hoheitsgewässer wurde die KdF-Flotte von Einheiten der neuen deutschen Kriegsmarine eingeholt und nun begann die unvergessliche Einfahrt in die Elbmündung. Hunderte von Fahrzeugen aller Art, Ausflugsdampfer und Barkassen, Segeljachten und Motorboote, Schlepper, ja selbst Ruderboote führen den Heimkehrern bis über Blankenese hinaus entgegen. An den Ufern war geflaggt. In dichten Reihen standen die winkenden Menschen. Ganz Hamburg war auf den Beinen und begrüsste die Soldaten des Reiches, die braungebrannt und in nie gesehenen Uniformen siegreich aus einem fernen Land in die Heimat zurückkehrten.

In Döberitz, wo das olympische Dorf alle ehemaligen und jetzt heimgekehrten Legionäre aufnahm, trat inzwischen die Ordenskommission zusammen. Ich hatte das zweifelhafte Vergnügen, ihr anzugehören. Es mussten die Verdienste sämtlicher Spanienk mpfer vom Kommandeur bis zum letzten Mann rekonstruiert und eingestuft werden, was sicher nicht einfach war. Die Ordensverleihung in Massen hatte etwas sehr Ern chterndes, fast Kommerzielles an sich. Aus Waschk rben und Kisten wurden Spanienkreuze vom einfachen in Bronze ohne Schwerter bis zum goldenen mit Brillanten und als Zugabe spanische Orden verteilt.

Ein Problem war die Einkleidung der Legionäre für die bevorstehende grosse Parade. Nur wenige von ihnen besassen die Original-Legion-C ndor-Uniform, nämlich diejenigen, die in ihr eben aus Spanien zurückgekehrt waren. Die anderen hatten die Rückreise getarnt in Zivil angetreten. Ihnen

wurden jetzt Uniformen des Arbeitsdienstes verpasst, die in Schnitt und Farbe den spanischen einigermaßen ähnelten. Einige hundert Schneider mussten mit heisser Nadel die notwendigen Änderungen, besonders in Bezug auf die Rangabzeichen vornehmen. Etwas erinnerte das alles an Fasching, zumal unsere Stimmung in Döberitz sehr ausgelassen war. Als wir mit der aufgehenden Sonne und nach wenig Schlaf in den letzten Nächten durch die Strassen von Neu-Westend marschierten, wurden wir ermuntert und erheitert, als uns der erste inoffizielle, unverfälschte Berliner aus dem dritten Stock zurief: «Heil, ihr Helden!» Sicher war er Angestellter einer Wach- und Schliessgesellschaft, hatte schon die erste «Morgenpost» gelesen und begab sich jetzt zur wohlverdienten Vormittagsruhe. Ihm konnte nichts mehr vom Geschehen des Tages entgehen. Schmunzelnd marschierten wir weiter durch die erwachende Millionstadt. Der Spass sollte uns bei der grossen Parade auf der neuen Ost-West-Achse schnell vergehen. Es war ein spanisch heisser Sommertag. Und die Arbeitsdienstuniformen waren aus dem dicksten, kratzigsten und übelsten Stoff, der mir jemals beim deutschen Kommiss näher begegnet ist. Wir schwitzten wie die Affen. Die Paradestrasse war von unübersehbaren Menschenmengen gesäumt.

Vor dem Gebäude der Technischen Hochschule hatte man eine mächtige Tribüne errichtet, von der aus Hitler und Göring die Parade abnahmen. Wir schmissen unsere Beine, dass viele von uns nicht nur Ströme von Schweiss, sondern auch ihre eben erst verliehenen Orden verloren. Der Marsch zum Lustgarten war qualvoll und schien endlos. Hier gab es für die müden Spanienkämpfer Halt und endlich eine Erfrischung. Anschliessend nahmen wir zu einem eindrucksvollen Staatsakt Aufstellung, bei dem unsere Gefallenen die erste und bisher letzte Ehrung fanden.

Dann kam der Tee-Empfang beim Führer, an dem ausser spanischen Gästen, etwa 50 bis 60 Träger des Goldenen Spanienkreuzes und ein rundes Dutzend der dazu mit Brillanten Ausgezeichneten teilnahmen. Wir stellten uns, von den vorhergehenden Strapazen bereits etwas mitgenommen, in der grossen Halle der neuen Reichskanzlei auf. Der Bau war von imposanter Wirkung, die Inneneinrichtung ebenso formenklar wie prachtvoll. Die marmornen Wände und Fussböden strömten erfrischende Kühle aus. Ich hatte mich geistig auf einen wirkungsvollen Staatsakt eingestellt und war daher überrascht, als Hitler, nachdem er uns einzeln mit Handschlag begrüsst hatte, ein paar einfache und herzliche Worte zu uns sagte. Er trug Zivil und hob seine tiefe Stimme beim Sprechen kaum. Das war völlig anders als das, was man bisher in der Wochenschau oder im Rundfunk von ihm zu sehen und zu hören bekommen hatte. Ich war angenehm überrascht.

Dann bat Hitler uns zum Tee in den Mosaik-Saal. Der Haushofmeister in würdevoller Phantasieuniform stiess mit seinem Zeremonienstab dreimal auf

den Marmorfussboden und setzte damit ein Heer von bisher unsichtbar gebliebenen Dienern in Eskarpins und Schnallenschuhen in emsige, jedoch lautlose Bewegung. Mir imponierte es ungeheuer, wie er sie ohne ein einziges Wort, nur mit den von seinem Stab gegebenen Zeichen dirigierte. Wir setzten uns um kleine Tische. Hitler wechselte zwischen diesen von einem zum andern, sass auch bei uns für einige Minuten, stellte Fragen und nahm alle für sich ein. Das einzig Unangenehme, ja fast Unerträgliches für mich war, dass nicht geraucht werden durfte. Ich konnte es daher kaum erwarten, bis wir verabschiedet wurden und ich mir endlich wieder eine Zigarre ins Gesicht stecken konnte. Biwak, Monstre-Feuerwerk und Grosser Zapfenstreich im Lager Döberitz beschlossen den ereignisreichen Tag.

Die Spanienfeierlichkeiten hatten für mich noch ein kleines Nachspiel. Etwa vierzehn Tage danach wurde ich zusammen mit meinem Kameraden Balthasar zu Göring befohlen, der mit Frau und Kind seinen Sommerurlaub an der Nordsee verbrachte. Wir meldeten uns bei ihm auf dem Flugplatz von Westerland. Im Dienstanzug. An der Brust, wie befohlen, neben der uns von Franco verliehenen «Medalla Militar» und «Medalla del à Campana» das goldene Spanienkreuz. Göring gab sich leutselig. Er habe, sagte er, dem Führer vorgeschlagen, uns beiden nachträglich die höchste deutsche Auszeichnung für Teilnehmer am Spanienkrieg zu verleihen, das Spanienkreuz in Gold mit Brillanten. Damit holte er aus der Tasche zwei mittelprächtige Etais, in denen die Orden funkelten. Ehe er sie uns übergab, sagte er: «Nun geben Sie mir mal erst die goldenen zurück.» Es folgte die Verleihungszeremonie: Zug um Zug.

Diese etwas merkwürdige Umtauschkaktion hing mit der Eigenart der Ordensverleihung zusammen, die ja nicht, wie das sonst bei Auszeichnungen zu geschehen pflegt, von Fall zu Fall für eine besondere kämpferische Leistung, für Bewährung oder Verdienst erfolgte, sondern sozusagen rechnerisch für teils schon jahrelang zurückliegende. So war man nachträglich zu der Ansicht gelangt, dass Balthasar und ich bei dem grossen Döberitzer Ordenssegen zu kurz gekommen wären. Mir wurde insbesondere mein Anteil am Einsatz, Erprobung und Ausbau der Schlachtfliederei in Spanien anerkannt. Ich legte keinen besonderen Wert darauf, dass gerade davon immer wieder gesprochen wurde. Denn ich war heilfroh, endlich den Absprung zur Jagdwaffe gefunden zu haben.

Die politische Lage wurde von Woche zu Woche mit Zunahme der deutsch-polnischen Spannungen ernster. Gerade jetzt wurde ich wieder aus der Jagdwaffe herausgerissen. Der Versetzungsbefehl zu einer Schlachtgruppe, die ich selbst mit aufgestellt hatte, traf mich wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Wut und Verbitterung packten mich diesmal. Ich war Jäger, mit Leib und Seele. Und immer wieder kam irgendetwas, was mich daran

hindern wollte. Ich haderte mit meinem Schicksal. Andere hatten mehr Glück als ich, schon in Spanien. Hätte ich mich da nur halb so tief in die Schlachtfliegerei hineingekniet, kein Mensch wäre auf die Idee gekommen, mich ins RLM zu kommandieren. Jetzt stand in all meinen Personalpapieren, in allen Beurteilungen zu lesen, wie wichtig ich für die Schlachtfliegerei sei. Dass ich aber mit meinem ganzen Herzen und mit allen meinen Sinnen nichts anderes wollte, als Jagdflieger sein, davon stand natürlich nicht ein Wort drin.

Zähneknirschend meldete ich mich in Tutow als Staffelkapitän der zweiten Gruppe des Lehrgeschwaders 2. Mein neues Aufgabengebiet war wiederum überraschend gross und dankbar, die Kameradschaft glänzend. Wir flogen wie die Wilden. Das technische Amt stellte damals zwei neue Typen zweimotoriger Schlachtflugzeuge vor: Die mit einer vollgepanzerten Kabine ausgestattete Henschel 129 und die Focke Wulf 189. Ich flog die Maschinen in Rechlin nach und begutachtete sie. Die Schlachtfliegerei fand bereits in der technischen Entwicklung der Luftwaffe ihre erste Würdigung. Douhets gläubige Schüler waren zum ersten Kompromiss bereit. Unter Richthofens Befehl nahmen wir an einer kriegsmässigen Übung im Raum von Cottbus teil. Es wurde in der Tat sehr ernst infolge saumässigen Wetters. Die Stukas rasselten kettenweise in den Boden.

Das Korn auf den Feldern reifte. Bald würden die Bauern die Ernte einbringen. In der Schwüle des Spätsommers war in Europa schon einmal ein Weltkrieg ausgebrochen. Die wildesten Gerüchte liefen um. Eines besagte, Ribbentrop sei nach Moskau geflogen, um mit Stalin zu verhandeln. Die amtliche Bestätigung folgte bald. Stalin hatte seit dem April mit England und Frankreich Gespräche über sein Bündnisangebot geführt. Es war bisher nichts dabei herausgekommen. Da liess er bei seiner grossen Rede auf dem 18. Kongress der Kommunistischen Partei in Moskau einige Wendungen fallen, die so ausgelegt werden konnten, als sei er geneigt, sich auch mit Deutschland zu einigen. Hitler verstand sofort. Er schickte Ribbentrop in den Kreml, und innerhalb weniger Tage war ein deutsch-sowjetischer Nichtangriffspakt unter Dach und Fach. Er wurde am 23. August 1939 unterzeichnet. Jetzt hatte Hitler den Rücken frei, falls es wegen des Polen-Konfliktes etwa doch zum Kriege mit dem Westen kommen sollte. Das war wohl die allgemeine Reaktion in Deutschland auf dieses überraschende Bündnis, das mit der offiziellen Ideologie nicht in Einklang zu bringen war. Vom militärischen Gesichtspunkt aus schien es aber eine ideale Lösung zu sein und entsprach durchaus der im deutschen Generalstab vertretenen Auffassung über die Notwendigkeit der unbedingt gebotenen Vermeidung eines Zweifrontenkrieges.

Grossbritannien reagierte mit einer Garantie-Erklärung für Polen, Hitler nahm Verhandlungen mit Polen über Danzig und den Korridor auf. Doch

### *18 Tage Polenfeldzug*

nach anfänglich positivem Verlauf scheiterten sie. Das wurde der äussere Anlass zum zweiten Weltkrieg.

Vier deutsche Armeen waren in diesen Tagen an der deutsch-polnischen Grenze aufmarschiert. Wir gehörten unter Richthofens Führung in den Bereich der Armee von Reichenau im schlesischen Raum.

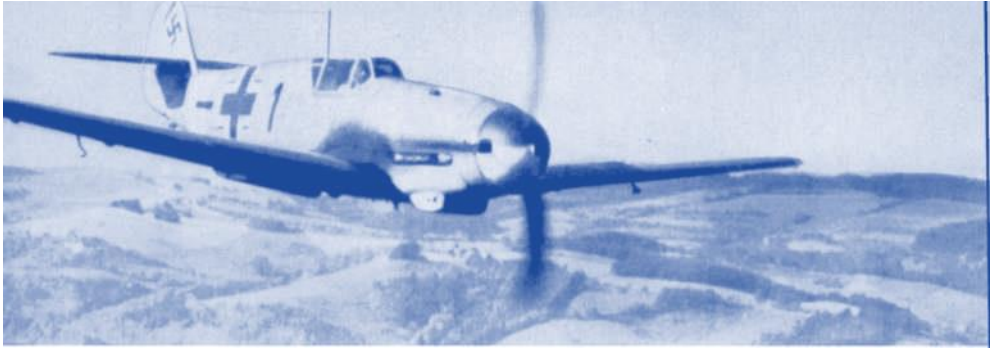
Am Morgen des 1. September stiegen wir noch bei Dunkelheit in unsere Maschinen. Aus den warmlaufenden Motoren zuckten bläuliche Flammen. Mit erstem Büchsenlicht ging der Zauber los. Angriffsziel der Gruppe waren polnische Stabsquartiere und Truppenunterkünfte. Schon an diesem ersten Tag des Feldzuges wurde der polnischen Wehrmacht praktisch das Rückgrat gebrochen. Die Operationen waren mit unerhörter Sorgfalt geplant und vorbereitet. Nach ein paar wuchtigen strategischen Schlägen der Luftwaffe, die die unbestrittene deutsche Luftherrschaft herbeiführten, begann die glänzende und in der modernen Kriegsgeschichte völlig neue Koordination und Kooperation von schnellen Heeresverbänden und Luftwaffe. Alles lief mit der Präzision eines Uhrwerkes ab. Nicht die zahlenmässige Überlegenheit gab den Ausschlag. Den vier deutschen lagen fünf polnische Armeen schlagbereit gegenüber. Was sie blitzartig vernichtete, war die revolutionäre deutsche Strategie, die Gründlichkeit der deutschen Generalstabsarbeit, die moderne deutsche Bewaffnung und Ausrüstung und der unvergleichliche Angriffsschwung der deutschen Soldaten. So kam das Wunder des Blitzsieges in 18 Tagen zustande. Die polnische Luftwaffe wurde in den ersten Tagen des Feldzuges, hauptsächlich am Boden, vernichtet. Richthofen hatte reichlich Gelegenheit seine Erfahrungen aus Spanien im Einsatz taktischer Luftwaffenverbände zur Unterstützung des Heeres in vollendeter Präzision anzuwenden. Kutno, Modlin und Warschau waren die Punkte, an denen wir dem stärksten Widerstand begegneten. Polnische Jäger trafen wir so gut wie überhaupt nicht. Unsere eigene Jagdwaffe wurde daher gleichfalls vorwiegend gegen Erdziele eingesetzt. So kam ich zu der tröstlichen Überzeugung, in dieser Beziehung nichts versäumt zu haben. Einsatz folgte auf Einsatz, Verlegung auf Verlegung. Der Vormarsch ging in atemberaubendem Tempo vor sich.

Am 6. September war Krakau gefallen. Bei Kutno und Radom wurden grosse Teile der polnischen Armee eingekesselt und geschlagen. Der Oberbefehlshaber der polnischen Armee, Marschall Rydz-Smigly, kapitulierte am 18. Tag des Feldzuges. Lemberg ergab sich am 23., Warschau und Modlin am 27. September. Der erbitterte militärische Widerstand der polnischen Hauptstadt war der Anlass für den ersten Grosseinsatz der Luftwaffe. Seine Wirkung sollte nicht nur dem strategischen Ziel dieses Feldzuges dienen, sondern die Alliierten abschrecken. In diesem Sinne setzte sofort die deutsche Propaganda mit allen Registern ein.

Etwa 50 Einsätze war ich in diesen 27 Tagen geflogen. Die Gruppe hatte grosse Erfolge gehabt, bei insgesamt nur 10 Verlusten, darunter unser Kommandeur. Auf dem Feldflugplatz südlich Warschau hatte Hitler uns kurz besucht, mit uns an der Feldküche gegessen, sich berichten lassen und von dem befriedigenden Verlauf der Operationen und den hervorragenden Leistungen der Truppe gesprochen.

Ich bekam das EK II. Am 1. Oktober erfolgte meine Beförderung zum Hauptmann. Die Gruppe verlegte zur Auffrischung und zur Vorübung mit den Fallschirmjägern für kommende Operationen nach Braunschweig. Die Musse benützte ich dazu, um mit aller Energie meine erneute Versetzung zu einem Jagdverband zu betreiben. Es gelang: ich wurde zum Jagdgeschwader 27 nach Krefeld versetzt und war selig. Endlich war ich wieder bei der Jägerei. Sie sollte mich bis heute nicht mehr loslassen.





*Eine Rotte Me 109*

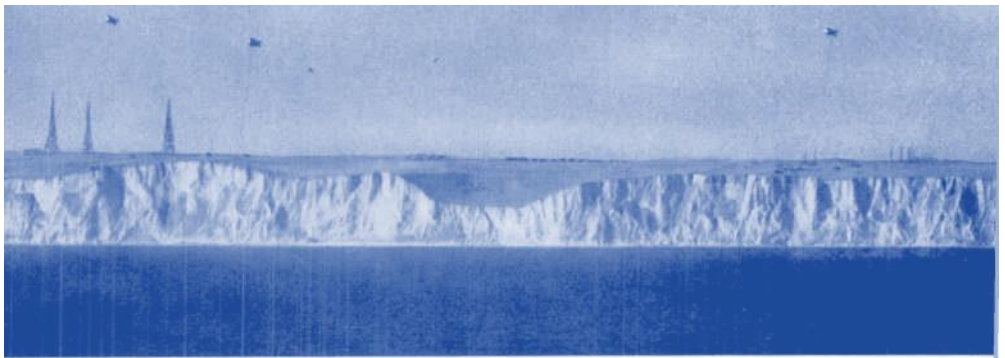


*Me-110-Zerstörer-Verbände werden als «Jäger-Elite» der Luftwaffe aufgestellt*



7

*Stuka Ju 87 im Angriff*



*Die englische Küste bei Dover, aufgenommen von Cap Gris Nez aus*

## *Jagdflieger im Westfeldzug*

*Auf* den Blitzsieg im Osten folgte der Sitzkrieg im Westen. Er stellte für alle Beteiligten eine ausserordentliche Nervenbelastung dar. Damals führte ich der Reihe nach je vierzehn Tage lang während des Urlaubs der jeweiligen Kommandeure alle drei Gruppen des Geschwaders. Es gab ununterbrochen Alarmstarts. Falsche natürlich. Denn die ominösen Geräusch- oder Sichtmeldungen, wie die Staffeln unter erheblichem Material- und Kraftstoffverbrauch hochjagten, beruhten fast immer auf Irrtümern oder Sinnestäuschungen. Ein mit Radar festgestellter Gross-Einflug beispielsweise stellte sich als Vogelschwarm heraus. Am Niederrhein wurde aber doch schliesslich bei einem der Alarmstarts jemand abgeschossen. Es war allerdings eine deutsche FW 58 «Weihe». Drinnen sass der eigene Jagdfliegerführer. Welcher Hohn! Nur gut, dass nichts weiter passierte. Wie konnte aber auch ein «Jafü» mit einem solchen Flugzeug fliegen! –

Wir waren froh, als der Nervenkrieg endlich in den Schiesskrieg überging. Bis es soweit war, hatte es hinter den Kulissen der deutschen Wehrmachtsführung ein verwirrendes Hin und Her gegeben. Ursprünglich wollte sich Hitler schon bald nach Beendigung des Polenfeldzuges dem Westen zuwenden, um – trotz des zeitweiligen Bündnisses – gegenüber der als Hauptgegner angesehenen Sowjetunion den Rücken frei zu haben. Doch die ältere Generalität, an ihrer Spitze der Chef des Generalstabs Halder und der Oberbefehlshaber des Heeres v. Brauchitsch, war scharf dagegen. Den 85 französischen, 23 belgischen und 8 englischen Divisionen standen insgesamt 62 kampfbereite deutsche gegenüber, die auch noch den Osten des Reiches sichern mussten. Halders und Brauchitschs Opposition ging so weit, dass sie nicht nur mit dem Rücktritt drohten, sondern schon damals ernstlich den Gedanken eines Staatsstreiches erwogen.

Bei der zwischen November 1939 und Mai 1940 insgesamt rund ein dutzendmal erfolgten Verschiebung der deutschen Westoffensive spielte neben Wetter-, politischen, personellen und Rüstungsfragen auch ein Zufall eine Rolle, dessen Qualifizierung als glücklich oder unglücklich nach Zeit- und Standpunkt der Beurteilung erheblich schwankt. Am 10. Januar 1940 flog ein Major der Luftwaffe von Münster nach Bonn. Er trug den vollständigen Operationsplan der Westoffensive bei sich. Bei ungünstigem Wetter

verlor er die Orientierung und musste auf belgischem Gebiet notlanden. Es gelang nicht, die Dokumente rechtzeitig und vollständig zu vernichten, so dass die Alliierten in ihren Besitz kamen. Ein neuer Operationsplan musste ausgearbeitet werden, der nach weiteren wetterbedingten Verschiebungen schliesslich am 10. Mai 1940 anrollte.

Als ich am Morgen des 12. Mai mit einem Rottenflieger die Front überflog, standen unsere Truppen schon tief in Holland und Belgien. Wir schirmten in diesen ersten Tagen des Westfeldzuges mit dem VIII. Fliegerkorps den deutschen Einbruch bei Maastricht ab. Ich war als Ia des Geschwaders derartig mit Stabsarbeiten, Erkundungsaufträgen, Verlegungen und Besprechungen überlastet, dass ich mir die Einsätze regelrecht zusammenstellen musste. Was für die anderen der tägliche Dienst war, konnte ich nur mit List und Tücke schaffen. So kam ich am 12. Mai 1940 zu meinem ersten Abschuss am dritten Tage des Westfeldzuges.

Man sagt wohl nicht zu Unrecht, dass der erste Abschuss eines Jagdflegers für seine ganze zukünftige Laufbahn bestimmend sein kann. Mancher, dem durch unglückliche Umstände oder Pech der erste Sieg über einen Gegner im Luftkampf lange Zeit versagt bleibt, bekommt dadurch Hemmungen oder Komplexe, die er vielleicht sein ganzes Leben lang nicht verliert. Ich hatte Glück. Mein erster Abschuss war kinderleicht.

Von den Engländern bekamen wir damals noch nicht viel zu sehen. Nur selten begegnete man einzelnen Blenheim-Bombern. Die Belgier flogen in der Hauptsache veraltete Hurricanes, mit denen auch erfahrenere Flieger als sie nicht viel gegen unsere neuen Me 109 E hätten ausrichten können. Wir waren ihnen an Geschwindigkeit, Steigfähigkeit, Bewaffnung und auch vor allem an fliegerischer Erfahrung und Ausbildung weit überlegen.

Es war daher durchaus keine Heldentat, als mein Rottenflieger und ich uns etwa 10 km westlich von Lüttich aus einer Höhe von rund 3'600 m auf eine Staffel von acht belgischen Hurricanes stürzten, die 1'000 m unter uns vorbeizogen. Was zu tun war, hatten wir unzähligemal geübt. Die Hurricanes hatten uns noch nicht bemerkt. Ich verspürte weder Aufregung noch Jagdfieber. «Wehr dich doch!» dachte ich, als ich einen von den acht im Visier hatte und ihm immer näher auf den Pelz rückte, ohne dass er etwas davon ahnte. «Eigentlich müsste man ihm ein Zeichen geben!» Aber das wäre wohl noch dümmmer gewesen als meine merkwürdigen Gedanken in diesem Augenblick. So gab ich den ersten Feuerstoss aus einer Entfernung ab, aus der ich aufgrund der Lage eigentlich noch nicht hätte schiessen dürfen. Die Garbe lag im Ziel. Der arme Teufel hatte endlich gemerkt, worum es ging. Er machte eine nicht sonderlich geschickte Abwehrbewegung, bei der er auch noch von dem Feuer meines Begleiters gefasst wurde. Die anderen sieben Hurricanes trafen keine Anstalten, ihrem bedrängten Kameraden zu Hilfe zu

kommen, sondern zerstoben in alle Winde. Nach einem weiteren Angriff trudelte mein Gegner steuerlos in Spiralen ab. Flächenteile flogen davon. Hier war jeder weitere Schuss Munitionsverschwendung. Ich nahm mir sofort eine andere der versprengten Hurricanes vor. Sie versuchte im Sturz zu entkommen, doch ich sass bald in einer Entfernung von etwa 100 Metern hinter ihr. Über die Fläche ging der Belgier durch ein Wolkenloch. Aber ich verlor ihn nicht und griff nochmals aus nächster Entfernung an. Er bäumte sich kurz auf und stürzte dann aus einer Höhe von nur 500 Metern fast senkrecht zu Boden. Am Nachmittag des gleichen Tages schoss ich bei einem Patrouillenflug aus einem Verband von fünf Hurricanes in der Nähe von Tirlémont meinen dritten Gegner ab.

Das war alles mit der grössten Selbstverständlichkeit vor sich gegangen. Nichts Besonderes war dabei. Ich hatte keinen Rausch empfunden und war über meinen Erfolg nicht einmal sonderlich glücklich. Das kam erst viel später, als wir es mit härteren Gegnern zu tun bekamen, als jeder Luftkampf die Frage «Du oder ich» unerbittlich zu entscheiden hatte. An diesem Tage hatte ich beinahe so etwas wie ein schlechtes Gewissen. Und die Glückwünsche der Vorgesetzten und Kameraden schmeckten mir nicht recht. Ich hatte Glück gehabt, Glück und eine vorzügliche Waffe. Beides braucht auch der fähigste Jäger zum Erfolg.

Zwei Tage später, am 14. Mai, kapitulierte die holländische Armee. Die belgische hielt sich noch vierzehn Tage länger. Die aus dem ersten Weltkrieg als ausserordentlich harte Brocken bekannten belgischen Festungen wurden mit nachhaltiger Unterstützung der Luftwaffe und besonders der Stukas, meistens durch Einsatz von Fallschirmjägern und Luftlandetruppen, in wenigen Tagen gestürmt.

Die Einnahme des Forts Eben Emael wurde zu einem Aufsehen erregenden Schulbeispiel des Operierens der jungen deutschen Fallschirmtruppe. Von den originellen Ideen, mit denen sie kämpfte, mag ein anderer Einsatz einen Begriff geben, für den unser Geschwader Jagdschutz flog. Der Raum, in dem die Fallschirmjäger abgesetzt werden sollten, lag tief in Belgien und liess sich mit dem deutschen Operationsplan, soweit er uns bekannt war, nicht in Einklang bringen. Was dann aus den Transportern herausfiel und an Fallschirmen zur Erde niedersegelte, waren – Puppen. Da sich aber beim Landen dieser Puppen-Invasion ein komplizierter Mechanismus in Bewegung setzte, der allerlei Gefechtslärm täuschend imitierte, fielen die Belgier auf diese Täuschung herein und warfen in den Absprungraum erhebliche Kräfte, deren Abwesenheit an wichtiger Stelle den angreifenden Deutschen von Vorteil war.

Das Heer vollbrachte bei seinem schnellen Vormarsch erstaunliche Waffentaten. Und wieder war – wie schon in Polen – das Geheimnis der noch

nie dagewesenen Erfolge die sorgfältig geplante und mit Exaktheit durchgeführte Zusammenarbeit der schnellen Heeresverbände und der Luftwaffe. Das war klassische Kooperation mit absolut strategischer Auswirkung.

Bald verlegten wir nach Charleville. Unser Platz schmiegte sich zwischen die Ausläufer der Ardennen, was aus Tarnungs- und Verteidigungsgründen sehr vorteilhaft war. Meinem Rottenflieger und mir wäre die versteckte Lage zwischen den Hügeln einmal fast zum Verhängnis geworden. Mit letztem Büchsenlicht hatte ich am 19. Mai im Tiefflug eine Potez abgeschossen. Das war bei dem sogenannten «Unternehmen Abendsegen». Die französischen Jäger nützten die Abenddämmerung, um unsere Vormarschstrassen mit Bordwaffen zu beharken.

Bei Sedan lag der Schlüssel zum Erfolg des Frankreichfeldzuges. Der Ardennen-Durchbruch mit starken motorisierten und gepanzerten Kräften war eine der revolutionär kühnen und darum unerwartet erfolgreichen Ideen der deutschen Kriegsführung im zweiten Weltkrieg. Sie stammte von Manstein, wurde von Brauchitsch und Halder abgelehnt, von Hitler als richtig erkannt und gegen alle Widerstände akzeptiert und von Guderian verwirklicht. Der ursprüngliche, von Halder stammende Operationsplan, lehnte sich an den Schlieffenschen des ersten Weltkrieges an und barg – wie dieser – das Risiko des Festlaufens der Offensive spätestens an der Somme, weil der starke rechte Flügel der durch Belgien vordringenden deutschen Angriffsarmeen frontal auf die Hauptkräfte der Alliierten gestossen wäre. Der deutsche Hauptstoss durch die Ardennen wurde jedoch von den alliierten Generalstäben genau so wenig wie von Halder und Brauchitsch für möglich gehalten und daher nicht erwartet. Er versetzte die deutsche Führung in die Lage, die überlegenen Feindkräfte in schnellen kombinierten Operationen des Heeres und der Luftwaffe zu zerschlagen.

Die Schnelligkeit, mit der die Operation durchgeführt wurde, musste für den Erfolg ausschlaggebend sein. Das Heer hatte daher energische Gegenmassnahmen zur Abwendung der französischen Tiefangriffe gefordert.

Einer Anregung von mir folgend, kämte das ganze Geschwader in breiter Front den Einbruchraum in der Dämmerung durch. Leider ziemlich erfolglos. Da entdeckte ich endlich einen von den französischen «Horizontschleichern». Es wurde eine wilde Jagd in wenigen Metern Höhe. Wir wirbelten Staub von den Feldern auf. Der Franzose flog ausserordentlich geschickt, jede Deckung des Geländes ausnutzend. Ich hatte ihn schon mit einigen langen Feuerstössen getroffen. Der Heckschütze war ausgefallen. Trotzdem versuchte er mit unverminderter Zähigkeit, mich abzuschütteln. Es galt höllisch aufzupassen. Mit jeder Minute verschlechterte sich die Sicht. Es war 21.45 Uhr. Da tauchte vor uns plötzlich ein Dorf auf. Ich sehe die Silhouette der Kirche mit ihrem hohen Turm noch heute deutlich vor mir. Der Franzose zog hoch,

sprang über die Kirche hinweg. Und dabei erwischte ich ihn. Er bäumte sich kurz auf und schlug jenseits des Dorfes auf. Nun aber schnell nach Hause. Es wurde immer dunkler und unser Sprit ging zu Ende. Aber wo waren wir? Der Durchbruch bei Sedan hatte die Form eines schmalen Keiles. War das Gelände, über dem wir flogen, schon eigenes? Dem Flakfeuer nach musste es noch feindliches sein. Aber das konnte auch täuschen. Die eigene Flak war gegen Tiefflieger aus gutem Grund misstrauisch. «Ich löse eine Fahrkarte» rief mir mein Rottenflieger durch Funk zu und stiess auf einen kleinen Bahnhof herunter, um den Namen abzulesen. Das einzige Ergebnis war wildes 2-cm-Flakfeuer. Wir flogen an der Bahnstrecke ein Stück nach Norden, um bei einer zweiten Station anzufragen. Scheibenkleister! Wieder Flak. «Gustav, wir sind umzingelt», sagte ich. «Ich muss notlanden, Schnaps zu Ende», bekam ich als Antwort. Unter uns das bergige Gelände war geradezu unmöglich. Da sah ich wie mein Begleiter auf ein sehr kleines Wiesenstück zuhielt, das auch noch von einer hohen Hecke umgeben war und an einem steil ansteigenden Hang lag. Das muss doch schief gehen! «Ich lande», sagte Gustav, fuhr die Räder aus, setzte mit einem eleganten Sprung über die Hecke weg und rollte gegen den Hang glatt aus. «Geht prima», rief er. Mir sträubten sich leicht die Haare, aber ich durfte keine Zeit verlieren. Wenn auch mein Kraftstoff noch für ein paar Minuten gereicht hätte, so war es doch schon fast dunkel. Also sprang auch ich über die Hecke und setzte gut auf. Nur sah ich nicht, wohin ich rollte, weil die Wiese verdammt steil anstieg. Da gings plötzlich bergab, hinein in ein Bachbett. Ich bremste wie wild. Ein dunkler Schatten kam auf mich zu. Endlich stand der Vogel. Als ich die Kabine aufmachte, sah ich, dass ich von der Fläche unmittelbar auf einen Baum klettern konnte.

Wir gratulierten uns gegenseitig. Aber wo waren wir? Wir sahen uns ziemlich dumm an. Auf jeden Fall mal die Pistolen entschärfen. Da kam auch schon aus einer brennenden Ortschaft eine wild aussehende Horde, zum Teil bewaffnet, zum Teil mit entblösstem Oberkörper, unartikulierte Laute ausstossend, zu Fuss und zu Pferde herbeigestürmt. «Seid ihr Deutsche?» riefen wir ihnen entgegen. «Nu glar», kam es zurück. Es waren Angehörige einer sächsischen Flakbatterie. Wo wir denn wären, wollten wir wissen. Das konnten sie uns auch nicht sagen. «Mir sind erscht ähm hier in Schdellung gegangen.» So richteten wir uns darauf ein, bei ihnen erst einmal die Nacht zu verbringen, um uns am nächsten Morgen zu orientieren. Jedenfalls waren wir diesseits der eigenen Linien heruntergekommen, und heil dazu. Mehr konnte man fürs erste nicht verlangen. Im Laufe der Unterhaltung erzählten uns die sächsischen Freunde dann, sie lägen hier, um einen Flugplatz zu schützen. Einen Flugplatz? Was für einen denn? «Nu, von die Jächer.» Dort unten läge er, bei Tag könne man ihn deutlich sehen. Es war unser eigener, Charleville! Ich liess

meinen Vogel bergauf bis in die äusserste Ecke der Wiese bei voll laufendem Motor schieben und startete sofort bergab, mehr durch, als über die Hecke. Das Fahrwerk blieb draussen, und sofort konnte ich im Tal das Gas herausnehmen und auf unserem richtigen Platz landen. Grosses und höhnisches Hallo dort. Rödel brachte ich am nächsten Morgen einen Kanister Benzin, dann startete auch er zu seinem sicher kürzesten Überlandflug.

Ein paar Tage später besuchte uns Milch in Charleville und überreichte mir dabei für meinen siebenten Abschuss das EK I. Diese ersten sieben Luftsiege waren ausschliesslich gegen Belgier und Franzosen errungen worden. Sie flogen neben – meist veralteten, überzähligen – britischen Maschinen auch die französischen Typen Moräne, Bloch und Potez. Unsere Me 109 E war all diesen Flugzeugen technisch überlegen. In der Kampftaktik und Erfahrung hatten wir ebenfalls einen eindeutigen Vorsprung.

Meine ersten ernsthaften Begegnungen mit der Royal Air Force fielen in die Zeit der Kämpfe um Dünkirchen. Während Lord Gort mit bemerkenswertem Geschick sein Expeditionskorps zwar nicht siegreich und unter Verlust von Waffen und Ausrüstung, aber immerhin einigermassen intakt auf die Insel zurückbrachte, dazu noch 120'000 Franzosen, insgesamt 338'000 Mann, machte die Royal Air Force grösste und erfolgreiche Anstrengungen, die beachtliche Evakuierungs-Operation in der Luft abzuschirmen.

Wenn Dünkirchen auch für England ein schwerer Schlag war, weniger militärisch als politisch in seiner Auswirkung auf den französischen Bundesgenossen, so war es trotzdem für Deutschland alles andere als ein voller Erfolg. Göring, nach den Siegen über die unterlegene polnische und französische Luftwaffe in den von Douhet beeinflussten Ideen noch bestärkt, hatte die Vernichtung des eingeschlossenen britischen Expeditions-Korps übernommen. Das Heer war über den umstrittenen Haltbefehl für die auf Dünkirchen vorstossenden Panzerverbände erstaunt und bestürzt. Es kam sogar die Auffassung auf, Hitler habe den englischen Gegner bewusst schonen wollen, um nach dem Sieg über Frankreich zu einem für beide Teile ehrenhaften Frieden mit Grossbritannien zu gelangen.

Neben politischen Gründen gab es solche militärischer Art. Trotz der bisherigen Erfolge der deutschen Truppen steckte in Hitler noch vom ersten Weltkrieg her eine ausserordentliche Hochachtung vor dem französischen Gegner. So mochte er seinem eigenen Erfolg nicht recht trauen. Jedenfalls fürchtete er eine Bedrohung der nach Westen und Nordwesten einschwenkenden Panzerverbände durch überraschend von Südosten vorstossende französische Kräfte, eine Absicht, die Gamelin in der Tat hegte, wenn er auch nicht zu ihrer Ausführung kam. Gleichfalls aus dem ersten Weltkrieg stammte Hitlers Kenntnis des flandrischen Schlachtfeldes, das er für die Führung von grosszügigen Panzeroperationen für ungeeignet



hielt, und in dessen Schlammfeldern er wie einen Alp das mögliche Grab seiner Panzerverbände erblickte. Schliesslich aber kann für den folgenschweren Haltbefehl auch Göring den Ausschlag gegeben haben, von welchem General Warlimont, Chef der Operationsabteilung des Wehrmachtsführungsstabes, in einer Unterhaltung mit Liddel Hart über diesen Komplex sagte, er habe Hitler erwidert, «seine Luftkräfte würden die Einkreisung zu Ende bringen und die Tasche an der Küste von der Luft aus schliessen.» Und Guderian äusserte: «Ich glaube, es war die Eitelkeit von Göring, die diese folgenschwere Entscheidung Hitlers verursacht hat.»

Jedenfalls konnte nun von einer Schonung des britischen Gegners keineswegs mehr die Rede sein. Im Gegenteil machte Göring die lebhaftesten Bemühungen, mit seiner Luftwaffe die übernommene Aufgabe zu lösen. Sie scheiterte vollkommen. Und es zeigte sich, dass die Kräfte der deutschen Luftwaffe, noch dazu unter den schwierigen, durch den unerwartet schnellen Vormarsch bedingten Nachschubverhältnissen gegenüber einem entschlossen und gut geführten sowie verbissen und geschickt kämpfenden Gegner einfach nicht ausreichten. Dünkirchen hätte der deutschen Luftwaffenführung eine eindringliche Warnung sein müssen.

Am 29. Mai flog ich mit dem Stabsschwarm in diesem Raum, als wir unter uns eine Staffel Bristol-Blenheim-Bomber entdeckten. Zwei von ihnen wurden abgeschossen und stürzten ins Meer. Besonders die zweite entzog sich mir lange in geschickten Abwehrkurven, bis ihr in geringer Höhe über dem Meer von meinen Geschossen der Öltank zerrissen wurde. In flachem Winkel schlug sie aufs Wasser und sank sofort. Meine Me 109 war über und über mit Öl beschmiert, als ich in St. Pol landete. Auch die erste britische Spitfire schoss ich über Dünkirchen ab.

Über dem Schlachtfeld lagerten während der Einschiffung der britischen Truppen dichte Rauchwolken, die von den in Brand gesetzten gewaltigen Magazinen und Kraftstofflagern herrührten. Ich hatte damals als Geschwader-Ia die Aufgabe, auch in Begleitung des Kommodore als dessen Rottenflieger zu fliegen. Oberstleutnant Ibel hatte schon am ersten Weltkrieg teilgenommen. In seiner knorrigen bayerischen Art war er bei uns sehr beliebt. Er war immerhin nicht mehr der Jüngste, und es nötigte uns schon allerhand Hochachtung ab, mit welcher Energie er sich bemühte, den Anschluss an die moderne Jagdfliegerei zu behalten. Ich flog also an diesem Tag mit ihm durch die sich bis in grosse Höhen ausbreitenden dichten, grauschwarzen Rauchwolken, als plötzlich eine Staffel Spitfire auf uns zustürzte. Fast gleichzeitig hatten wir sie erkannt. Fast gleichzeitig riefen wir uns über Funksprech die Warnung zu. Aber wir reagierten verschieden, was ja eigentlich bei einem guten Rottenflieger nicht vorkommen darf. Ich sah meinen Kommodore zwischen dem Qualm verschwinden, wünschte ihm ehrlich, dass er heil davon-

kommen möge, und zog den Engländern aus allen Knopflöchern feuernd entgegen, ohne mir ernstlich mehr als etwas Stärkung meines angeschlagenen Selbstbewusstseins davon zu versprechen. Die Spitfire rasten dann auch völlig zielbewusst an mir vorbei, meinem Kommodore nach. Ich konnte ihn nicht wiederfinden. In St. Pol, unserer damaligen Einsatzbasis, war er auch nicht. Wir machten uns schon grösste Sorgen, als der Kommodore spät nachts endlich einlief, zu Fuss. Die Spitfire hatten ihn natürlich doch erwischt, aber er war mit einer Bauchlandung noch ziemlich glimpflich davongekommen. Nur hatte er sich bei der ungewohnten Fortbewegungsart ein Blasenleiden zugezogen – an den Füssen.

Am 4. Juni fiel Dünkirchen. Die holländischen, belgischen und britischen Armeen existierten nicht mehr. Frankreich war auf sich allein gestellt. Seine 9. Armee war bei Sedan geschlagen. Die erste hatte bei Lille kapituliert. Unaufhaltsam rollte die deutsche Militärmaschine durch Frankreich. Gamelin wurde als Oberbefehlshaber durch Weygand ersetzt. Oise, Marne und Seine erwiesen sich nicht als Barrieren, die den deutschen Vormarsch in irgendeiner Form aufhalten oder auch nur bremsen konnten. Die gegnerische Luftmacht war durch die Schläge der Luftwaffe und das schnelle deutsche Vordringen stark angeschlagen und weitgehend desorganisiert. Ihre erheblichen Verluste machten sich bemerkbar. Der Widerstand hatte spürbar nachgelassen. Von der RAF war nicht mehr viel zu sehen.

Der Todesstoss für die Armée de l'air sollte das «Unternehmen Paula» werden, der Grossangriff auf Flugplätze und Werke der französischen Flugzeugindustrie im Raum von Paris, zu welchem etwa 300 Bomber und Stukas angesetzt wurden. Wir flogen Begleitschutz. Der Erfolg dieses Unternehmens ist umstritten. Deutsche und französische Berichte sind sich nur darin einig, dass dabei etwa 25 bis 30 deutsche Maschinen verloren gingen. Immerhin war das «Unternehmen Paula» der einzige Ansatz zu einer strategischen Luftkriegsführung während des Frankreich-Feldzuges.

An diesem 3. Juni hatte ich gerade etwas undefinierbares, irgendwie Curtiss-Ähnliches abgeschossen, als wir – ich flog zusammen mit Hauptmann Ankum-Frank – zwei Staffeln Moräne begegneten. Es gab ein tolles Durcheinander, in dem wir nur zu zweit waren. Sie behaupten oder sehr geschickt ausreissen, nichts anderes blieb uns übrig. Ran an den Letzten, noch enger kurven! Der Bursche flog gut. Aber seine Maschine war der meinen unterlegen. Aus nächster Entfernung konnte ich schliesslich in hochgezogener Kurve einen langen Feuerstoss in seine Breitseite setzen. Er stand sofort in hellen Flammen. Nur um Zentimeter kam ich unter ihm durch. An seiner rechten Fläche verbog ich mir ein Blatt meiner Luftschraube und ein Stück des Seitenleitwerks. Mein Antennenmast wurde abrasiert. – 60 cm mag er lang gewesen sein. Die Moräne trudelte brennend ab und schlug in einem

Wald unweit Meaux im Norden von Paris auf. Keine Zeit verlieren! Ran an eine weitere! Schwer getroffen ging sie mit schwarzer Rauchfahne fast senkrecht zu Boden. Den Aufschlag konnte ich jedoch wegen der Belästigung durch die restlichen Moranes nicht beobachten, so dass mir dieser Abschuss nicht anerkannt wurde. Es wäre der 13. gewesen.

Paris wurde am 14. Juni kampfflos besetzt. Über die Champs Elysées marschierten deutsche Knobelbecher. Am Grab des Unbekannten Soldaten zog eine Ehrenwache der Wehrmacht auf. In den boites des Montmartre hingen Schilder «Man spricht deutsch». Die Regierung war nach Bordeaux geflohen. Marschall Pétain wurde Ministerpräsident und machte am 16. Juni ein Waffenstillstandsangebot.

Inzwischen kämpfte der Poilu auf verlorenem Posten weiter. Wir jagten die letzten Reste der Armée de Faire. Ich probierte damals an meiner Maschine einen neuen graugrünen Tarnanstrich aus. Das führte bedauerlicherweise öfter dazu, dass sie für eine der nur noch selten auftretenden Hurricanes gehalten wurde. Einmal wäre das beinahe unangenehm ausgegangen. Der erfolgreiche Jagdflieger Balthasar hatte ausgerechnet mich zum Objekt eines schulmässigen Abschusses ausersehen. Ich stand zufällig gerade auf der gleichen Funksprech-Frequenz wie er und hörte, wie er seinen Begleitern gegenüber eine Hurricane ansprach. Ich sah mich um, konnte aber nirgends eine entdecken. Balthasar fuhr fort, übrigens sehr klar und interessant, den Ansatz seines Angriffes zu erläutern. Jetzt wurde mir klar, dass er niemand anders als mich meinte, und schon sah ich, wie er aus idealer Position auf mich herunterstieß. Er mag sich schon gewundert haben, dass er plötzlich, kurz ehe er auf die Knöpfe drückte, im Kopfhörer meine ihm nicht unbekannte Stimme hörte, die mit ziemlicher Lautstärke sagte: «Jetzt aber Schluss mit dem Blödsinn!» Die ausgestandene Angst konnte nur mit einer beträchtlichen Sektspende wieder gut gemacht werden, bei deren Verteilung wir noch viel über diesen beinahe gelungenen schulmässigen Abschuss gelacht haben.

Völlig unverhofft, wie das zu den Eigenschaften des Kommiss gehört, wurde ich, während der Frankreich-Feldzug noch im Gange war, zum Jagdschwader 26 «Schlageter» versetzt. Ich sollte hier die Führung der III. Gruppe übernehmen. Sie lag auf einem ziemlich gottverlassenen und primitiven Feld. Es war ein heisser Sommertag, als ich dort eintraf. In meiner Fliegerkombi stiefelte ich über den Platz. Es waren keine Ehrenpforten zum Willkommen errichtet. An einem Ziehbrunnen standen ein paar Landser. Ich hatte einen mordsmässigen Durst und das Bedürfnis, mich zu waschen. In aller Bescheidenheit fragte ich daher, ob man hier wohl einen Eimer Wasser bekommen könne. Klar, war die Antwort, der ganze Brunnen sei voll. «Nur heraufdrehen musst du ihn dir schon alleine!» Die Soldaten konnten, wie ich

vor ihnen stand, wirklich nicht ahnen, dass sie es mit ihrem neuen Kommandeur zu tun hatten. Ich sparte ihnen also den Schreck und drehte mir, wie geheissen, meinen Eimer Wasser selbst hoch. Das hat mich übrigens bei der Gruppe beinahe noch besser eingeführt als die Tatsache, dass ich mich noch am gleichen Nachmittage in die Maschine setzte und mit zwei Luftsiegen nach Hause kam.

Das war am 14. Juni. Es sollten meine letzten Abschlüsse während des Frankreich-Feldzuges sein. Er neigte sich schnell seinem Ende zu. Am gleichen Tage trat auch die Heeresgruppe von Leeb mit den Armeen von Witzleben und Dollmann, die bisher gegenüber der Maginotlinie verhalten hatte, zum Angriff an und durchbrach diese starke und im französischen Denken eine fast mystische Bedeutung besitzende Befestigung im ersten Ansturm. Nicht die Betonwände der Werke und ihre schweren Waffen versagten, sondern die Herzen derer, die, mut- und hoffnungslos geworden, gleichgültig dahinter sasssen. Frankreich war am Ende. Am 22. Juni, 43 Tage nach Beginn der Kampfhandlungen unterzeichnete Marschall Pétain im Walde von Compiègne den Waffenstillstandsvertrag.

Wir flogen in den letzten Kriegstagen in Frankreich nur noch Einsätze gegen Erdziele, wobei wir auf allen möglichen Flugplätzen eine Unmenge uralter Flugzeuge zerschossen, die ohnehin niemanden mehr von Nutzen sein konnten. Es bestand dabei der ausdrückliche Befehl, Kolonnen nur dann anzugreifen, wenn wir unter Feuer genommen würden. In der Durchführung mögen Irrtümer vorgekommen sein, wie sie sich auch später bei den alliierten Tiefangriffen wiederholt haben.

Unser letzter Einsatzhafen war Villacoublay, das uns wegen seiner unmittelbaren Nachbarschaft zu Paris lieb und teuer war, namentlich das letztere.

Nach Unterzeichnung des Waffenstillstandes verlegten wir «Heim ins Reich», nach München-Gladbach. Dort wurde aufgefrischt. Unsere Ausfälle waren personell wie technisch minimal. Dass ich die Gelegenheit benutzte, häufig ins nur wenige Flugminuten entfernte Elternhaus zu schauen, versteht sich von selbst. Da kam ein überraschender Verlegungsbefehl. Nach Döberitz. Sollte schon wieder ein neuer Orlog losgehen? Nein, wir waren als Jagdschutz für den Staatsakt bestimmt, bei welchem Hitler seine bekannte Rede mit dem Friedensangebot an England hielt. Eine Bombe auf die Krolloper hätte damals tatsächlich die gesamte oberste militärische Führung des Reiches getroffen. Und die Vorsorge schien schon berechtigt. Damals waren wir in der Lage und bereit, das später so oft und mit ständig steigender Erbitterung zitierte Wort Görings zu garantieren, er wolle Meier heissen, wenn sich ein feindliches Flugzeug über Deutschland zeige.

Nach Auszeichnung der Heerführer in der Krolloper setzte eine Beförderungswelle in der ganzen Wehrmacht ein. Mich erreichte sie am 18. Juli 1940 mit der Beförderung zum Major, ausser der Reihe. Als «Raupenschlepper»

### *Raupenschlepper» mit Ritterkreuz*

fühlte ich mich mit meinen knapp 28 Jahren nicht so ganz behaglich. Wir hatten von einem Stabsoffizier damals noch die hergebrachte Vorstellung, dass ihm der Kalk aus den Hosen rieseln müsse. An meiner Dienststellung änderte sich einstweilen nichts. Wir verlegten von Döberitz zurück nach München-Gladbach.

Als mir am 1. August 1940 Marschall Kesselring das Ritterkreuz nach meinem 17. Luftsieg und zahlreichen Tiefangriffen überreichte, lagen wir bereits auf den Feldflugplätzen des Pas de Calais, der englischen Küste gegenüber, auf die wenige Tage später der deutsche «Blitz» niedergehen sollte.

Kesselring hatte seinen vorgeschobenen Gefechtsstand auf Cap Gris Nez. Während er mir dort das Ritterkreuz anlegte, überflogen uns in ziemlicher Höhe zwei Jagdflugzeuge. «Was für welche sind das?», fragte er. «Spitfires, Herr Generalfeldmarschall», antwortete ich. Er lachte: «Die ersten Gratulanten ..

## *Die Luftschlacht um England beginnt*

Aus der politischen Lage, nämlich der Unmöglichkeit, mit England zu einer Übereinkunft und Beendigung des Krieges zu gelangen, ergab sich die strategische Aufgabenstellung für die sich bis zum Herbst dramatisch steigenden und im Winter 1940/41 auslaufenden Operationen der deutschen Luftwaffe, die unter der Bezeichnung «Luftschlacht um England» in der Kriegsgeschichte bekannt sind:

1. Blockade der britischen Inseln in Zusammenarbeit mit der Kriegsmarine. Angriffe auf Häfen und Schiffe, Verminung der Seefahrtswege und Hafeneinfahrten.
2. Erkämpfung der Luftüberlegenheit zur Vorbereitung der Invasion (Unternehmen Seelöwe).
3. Niederringung Englands durch den absoluten Luftkrieg.

Rückschauend lässt sich heute feststellen, dass die deutsche Luftwaffe ihrer damaligen zahlenmässigen Stärke und dem Stand ihrer technischen Ausrüstung nach nicht in der Lage war, auch nur eine der genannten Aufgaben ganz zu erfüllen.

Den etwa 2'500 damals verfügbaren Kriegsflugzeugen der deutschen Luftwaffe standen nach deutschen Schätzungen rd. 3'600 auf den britischen Inseln gegenüber. Die zahlenmässige Unterlegenheit wurde jedoch durch technische Überlegenheit einigermaßen ausgeglichen. Diese – zumindest in bezug auf die Jagdwaffe – war nicht unbedingt das Verdienst einer weit-schauenden Planung. Die Me 109, das damals beste Jagdflugzeug der Welt, das von 1935 bis 1940 nicht nur allen feindlichen Typen überlegen war, sondern bahnbrechend und wegweisend für den gesamten internationalen Jagdflugzeugbau werden sollte, entstammte keineswegs einer Forderung der Luftwaffenführung. Im Gegenteil wurde dieses Geschenk des genialen Konstrukteurs Messerschmitt zunächst sehr misstrauisch betrachtet, und es hätte nicht viel gefehlt, dass es abgelehnt worden wäre. Seine Produktion wurde erst viel zu spät in dem Umfang gesteigert, der – in den beiden ersten Kriegsjahren erreicht – die deutsche Luftüberlegenheit zu einer durchschlagenden gemacht hätte.

Die alten Jagdflieger des ersten Weltkrieges, die damals in der Luftwaffenführung mit «am Drücker» sassen, allen voran Göring selbst, hatten eine

Zwangspause von 15 Jahren hinter sich, in der sie den Kontakt mit der schnellen Entwicklung der Technik verloren haben mussten. Sie waren in der Vorstellung befangen, im Luftkampf sei die Kurvenwendigkeit in erster Linie ausschlaggebend. Diese Eigenschaften besass die Me 109 mit ihrer hohen Flächenbelastung und Geschwindigkeit freilich nicht. Man konnte oder wollte einfach nicht sehen, dass der Kurvenkampf für moderne Jagdflugzeuge als Luftkampfform nur noch eine Ausnahme darstellt, und dass man auch in einer geschlossenen Kabine als Jagdflieger sehen, schießen und kämpfen kann. Neben anderen abwegigen Vorstellungen hatte man u.a. auch die Befürchtung, dass die grössere Start- und Landegeschwindigkeit der Me 109 unlösbare fliegerische Probleme aufwerfen würde. Das alles hat sich natürlich in der Praxis als unhaltbar erwiesen. Es mutet heute fast wie eine Sage aus grauer Steinzeit der Fliegerei an. Aber man gebe sich keinen falschen Hoffnungen hin: auch im beginnenden Zeitalter der Überschall-Jäger wird sich daran nichts ändern. Fehler haben die Eigenart, zeitlos zu sein und stets wiederholt zu werden.

Doch waren damals all diese Widerstände sehr spürbare Wirklichkeit. Sie trugen entscheidend dazu bei, dass die deutsche Jagdflugzeug-Produktion nur schleppend anließ und ihren Höhepunkt erst erreichte, als der Krieg praktisch verloren war. Anfang 1940 betrug die Monatsproduktion an Me-109-Jägern rund 125 Stück. Sie erreichte unter Udet als Generalluftzeugmeister nie mehr als 375, sank jedoch Anfang 1942 wieder bis auf 250 ab. Milch steigerte sie 1943 auf 1'000 und unter Speer wurde der Höhepunkt mit einem monatlichen Ausstoss von über 2'500 Jägern erreicht. Das war im Herbst 1944!

Ende 1944 verfügten wir also über eine Jägerproduktion, die rund 20 Mal höher lag als zu dem Zeitpunkt, da die Luftwaffe zur Schlacht um England antrat. Wenn die Jagdflugzeug-Produktion des Jahres 1944 schon 1940, ja selbst noch 1941 verfügbar gewesen wäre, hätte der Luftwaffe niemals und an keiner Front die Luftherrschaft entrissen werden können und das Gesamtkriegsgeschehen hätte damit einen entscheidend anderen Verlauf genommen. Und diese Produktion hätte verfügbar sein können! Es waren nicht technische oder Rohstoff-Gründe, die dem entgegenstanden. Es war auch nicht allein eine Frage der Persönlichkeiten, denen jeweils die Verantwortung für die deutsche Luftrüstung übertragen war. Es war die grundsätzliche Einstellung der deutschen Führung zum Luftkrieg, über die noch einige Worte gesagt werden müssen:

Hitlers strategisches Denken war ausschliesslich offensiv. Seine bisherigen Erfolge schienen ihm dabei Recht zu geben und haben ihn zweifellos in seiner Einstellung noch bestärkt. In Bezug auf den Luftkrieg mussten daher die Ideen des italienischen Fliegergenerals Douhet auf ihn von geradezu faszinierender Wirkung sein. Die Vorstellung, eine feindliche Macht so-

zusagen aus der Luft zu überwalzen, jeden Widerstand unter furchtbaren Bombardements zu ersticken, kam seiner Blitzkrieg-Strategie sehr entgegen. Der Feind musste geschlagen werden einschliesslich aller Offensivmittel, ehe sie eines Tages eine eigene Defensive hätten erforderlich machen können. Der erste Luftwaffen-Generalstabschef, bis dahin Angehöriger des Heeres, Wever, der im Sommer 1936 als Pilot tödlich abstürzte, vertrat die gleichen Ansichten. Er galt als der deutsche Douhet oder Rougeron. Er legte in Übereinstimmung mit den bei Hitler und Göring vorhandenen Ansichten das Schwergewicht der deutschen Luftwaffe eindeutig auf die Bomber. Die Jäger spielten von vornherein eine untergeordnete Rolle. Sie waren gewissermassen nur geduldet, ein notwendiges Übel, eine Konzession an die unbeliebte Defensive. Die Luftwaffe war in der in Deutschland herrschenden strategischen Konzeption ein Instrument des Angriffes. Also brauchte sie in erster Linie Bomber. Wenn diese Bomber – nach Douhet durch überraschendes Zerschlagen der feindlichen Luftmacht am Boden – die zum Angriff erforderliche Luftherrschaft wider Erwarten nicht erlangen können, dann müssten die Bombenangriffe eben notgedrungen unter Jagdschutz geflogen werden. Das war jedoch nur als unerwünschter Eventualfall vorgesehen, denn dadurch wäre der damals ohnehin nicht überzeugende Operationsradius der Bomber eingeschränkt und der Bomberwaffe ihr Charakter als strategisches und kriegsentscheidendes Angriffsmittel genommen worden.

So kann es nicht verwundern, dass sich unter den nach amtlichen deutschen Quartiermeister-Unterlagen im Jahre 1939 produzierten 1'491 Kriegsflugzeugen nur 449 – also rund ein Drittel – Jäger befanden. Diese Relation hatte sich im nächsten Jahr 1940 noch weiter zu Ungunsten der Jäger verschoben. Von 6'618 Kriegsflugzeugen waren noch etwa ein Viertel, nämlich 1693 Jagdflugzeuge. Erschwerend kam hinzu, dass die Jagdwaffe nicht nur rüstungsmässig, sondern auch personell in den Hintergrund gedrängt wurde. Das personelle Fundament, wie es Göring 1933 zum Aufbau der gesamten Luftwaffe zur Verfügung stand, war ein in der schwarzen Reichswehr aus dem ersten Weltkrieg herübergeretteter, bzw. neu herangebildeter Bestand von etwa 300 Jagdfliegern und ein paar Dutzend Aufklärern. Sie mussten zunächst auch die Flugzeugführer für die Bomberwaffe abgeben. Als dann die Stuka-Verbände aufgestellt wurden, erfuhr der Jagdfliegerbestand einen neuen personellen Aderlass. Ab 1938 stellte Göring Zerstörer-Verbände auf, die mit der zweimotorigen Me 110 ausgerüstet, grössere Eindringtiefe, also längere Flugzeit besitzen und «die operative Jägerelite der Luftwaffe» werden sollten. Und abermals mussten die besten Flugzeugführer aus der Jagdwaffe abgegeben werden.

Vorwegnehmend möchte ich hier kurz die Entwicklung andeuten, die diese Experimente im weiteren Verlauf des Krieges nahmen. Der Zerstörer war



aus einem im Grunde richtig erkannten Mangel der Me 109 entstanden, nämlich dem der zu geringen Flugdauer und eines entsprechend minimalen Operationsradius. Sicher wäre es besser gewesen, alle Anstrengungen auf die Behebung dieser Nachteile bei der Weiter- und Neuentwicklung von Jägern zu konzentrieren, statt eine neue Waffengattung zu schaffen, die im Rahmen der beschränkten technischen und personellen Möglichkeiten nur auf Kosten der Jäger gehen konnte und dabei doch nur die technisch schlechtere Lösung eines an sich operativ richtigen Gedankens darstellte. Der «Zerstörer» Me 110 war keine Lösung des Problems. Seine Flugleistungen waren denen aller modernen Jagdflugzeuge unterlegen. Seine Spitzengeschwindigkeit lag mit 460 Stundenkilometern beispielsweise um etwa 100 km/h unter der der Spitfire. Hinzu kamen alle Nachteile, die einem grossen, schweren Flugzeug im Luftkampf anhaften: schlechte Wendigkeit, Trägheit in Beschleunigungen, grosse Beschussfläche und leichte Erkennbarkeit auf weitere Entfernungen. All dies machte sich entscheidend in der Luftschlacht um England bemerkbar, wie ich später im Einzelnen zeigen werde.

Auch die Stukas, Ju 87, deren Wert besonders für die Unterstützung von Heeresoperationen an der Ostfront des zweiten Weltkrieges niemand bestreiten wird, bewährten sich in der Schlacht um England nicht. Ihre Treffwahrscheinlichkeit und die Wirkung der Bomben schlechthin wurden damals stark überschätzt. Es erwies sich bald, dass die Stukas zwar zur Bekämpfung luftempfindlicher Punktziele wie Schiffe, Eisenbahnknotenpunkte, Brücken, Kraftwerke usw. sehr geeignet waren, dass aber zur Erreichung nachhaltiger Wirkungen der «gesättigte Bombenteppich» im Abwurf aus der geschlossenen Formation im Horizontal-Hochangriff vorzuziehen war. Vom Abwehrstandpunkt aus ergab sich der schwerwiegende Nachteil, dass die angreifenden Stukas ihre Formation auflösen und tief in den Wirkungsbereich der Erdbwehr hineinstossen mussten, wobei sie Flakartillerie und Jägern beste Abschussmöglichkeiten boten. Die Verluste wurden aus dem vorgenannten Grund und wegen ihrer indiskutabel geringen Geschwindigkeit im Verlauf der Schlacht um England so katastrophal, dass sie aus dem Kampf gezogen werden mussten. Auch hierauf gehe ich später noch im Einzelnen ein.

Ein entscheidender Faktor für die damalige Benachteiligung der Jagdwaffe innerhalb der deutschen Luftwaffe lag in der Entwicklung des deutschen Flugzeugbaues. In den Jahren 1935/36 waren den Konstrukteuren mit der Do 17 und der He 111 technisch gute zweimotorige Bombenflugzeuge gelungen. Sie übertrafen sogar die damals vorhandenen Jäger typen Ar 65, Ar 68 und He 51 an Geschwindigkeit. Glaubte man also schon auf Grund der in der deutschen Führung herrschenden luftstrategischen Auffassung dem Jäger eine untergeordnete Rolle zuteilen zu können, so wurde diese Ansicht noch

durch den Stand der technischen Entwicklung in Deutschland bekräftigt. Was konnte den Bombern schon ein Jagdschutz nützen, wenn die Begleitjäger nicht einmal die Geschwindigkeit der zu schützenden Bomber erreichten? Die Jagdflieger passten einfach nicht in den Rahmen der strategischen Luftwaffe. Man glaubte ihnen die lokale Luftverteidigung, die Erkämpfung der Luftüberlegenheit im Frontgebiet und notfalls, zusammen mit den Schlachtfliegern, die Unterstützung des Heeres im Erdkampf zuweisen zu können. Zur strategischen Luftwaffe rechnete die Jagdfliegerei nicht. Sie galt als taktische Waffe. Als die deutschen Jagdflieger dann im Verlauf der Schlacht um England vor strategische Aufgaben gestellt wurden, wunderte man sich, dass sie ihnen nicht gewachsen waren und sprach von «Versagen».

Ich möchte vermeiden, missverstanden zu werden. Es geht mir nicht darum, Vorwürfe gegen irgend jemand zu erheben, anzuklagen, zu verurteilen oder zu verteidigen. Ich möchte nur die Voraussetzungen schildern, unter denen sich eine für den Gesamtverlauf des Krieges sehr wichtige, von manchen sogar für entscheidend gehaltene Schlacht entwickelte, und zwar vom Gesichtspunkt eines Jagdfliegers aus, der seine Waffe liebt und beherrscht und der ihr nach seinen damaligen und späteren Erfahrungen sowohl aus der Praxis wie von höherer Warte der Luftkriegführung aus grösste und entscheidende Bedeutung beimass und beimisst. Eine Ansicht, mit der er heute im Gegensatz zu damals keineswegs mehr allein dasteht.

Mein Drang, von der Schlachtfliegerei los und zur Jagdfliegerei zu kommen, den ich in den vorhergehenden Kapiteln geschildert habe, wird durch diese meine Einstellung vielleicht verständlicher. Es war nicht nur eine Marotte, es war nicht allein die fliegerische Leidenschaft, die nach Entfaltung drängte. Es war das anfänglich nur unklare aber immer deutlicher werdende Bewusstsein, dass der Jagdflieger in der Beherrschung des Luftraumes, aus dem nach der Eroberung der dritten Dimension durch den Menschen die Kriege entschieden werden, eine wichtige, ja die ausschlaggebende Rolle spielt. Wenn sich Ernst Jünger in den furchtbaren Materialschlachten des ersten Weltkrieges als Einzelkämpfer und Stosstrupfführer gegen das Primat der Materie auflehnte, wenn er den kämpferischen Wert des Einzelnen für das Entscheidende hielt, wie es sich später in unzähligen Fällen im zweiten Weltkrieg erwiesen hatte, so stellt auch der Jagdflieger als Beherrscher und Lenker eines der vollendetsten und kompliziertesten Produkte unserer neuzeitlichen Kriegstechnik mitten im technischen Massenzeitalter den reinsten und unverfälschten Typ des Einzelkämpfers dar.

Der Soldat unserer Zeit wird zwangsläufig immer mehr zu einem Funktionär der modernen Kriegstechnik. Der Jagdflieger wird eines Tages, von der Erde geführt mit mehrfacher Schallgeschwindigkeit einem Atombombenträger in der Stratosphäre über Hunderte von Kilometern nachjagen. Die

Technik darf aber nicht zum Selbstzweck werden. Nur der von einem kämpferischen Herzen getragene Angriffsgeist allein wird auch die noch so hochgezüchtete Jagdwaffe zu Erfolgen bringen.

Das war auch damals der Geist der deutschen Jäger. Die Wirklichkeit ihres Einsatzes aber sah anders aus. Wir fühlten uns als Stiefkind der Luftwaffe und wir waren es auch. Das mag unverständlich erscheinen, wo doch in der obersten Führung der Luftwaffe mehrere hervorragende Jagdflieger des 1. Weltkrieges stärksten Einfluss hatten. Wäre es nicht an ihnen gewesen, ihre eigene Waffe zu bevorzugen? Das Gegenteil war der Fall. Nicht nur dass sie, wie dargelegt, der technischen Entwicklung nicht zu folgen vermochten und weitgehend überwundenen Vorstellungen verhaftet blieben, es kam vielleicht noch das Generationen-Problem hinzu.

Das erste Jahr des Krieges hatte die strategische Auffassung der deutschen Führung, in welcher die Jagdwaffe eine *quantité négligeable* darstellte, bis zu einem gewissen Grade bestätigt. In Polen ebenso wie in Frankreich war die gegnerische Luftmacht mehr am Boden zerstampft, als in Luftschlachten geschlagen worden. Doch inzwischen war eines klar geworden, dass die Luftwaffe gegenüber der Royal Air Force keinen leichten Stand haben würde. Zu Beginn der Schlacht hatte sich ebenso wie bereits während der Luftkämpfe des Frankreichfeldzuges gezeigt, dass die Engländer über eine zahlenmässig starke, auf Grund des Vorsprungs auf dem Radargebiet besser geführte und vor allem auch personell und kampfegeistmässig hervorragende Jagdwaffe verfügten.

Schon in der zweiten Phase der Schlacht um England wurde der deutschen Jagdwaffe daher eine Aufgabe zugewiesen, die weit über den Rahmen hinausging, der ihr innerhalb der deutschen Luftwaffe operativ abgesteckt war. Sie sollte in grossen Jägerschlachten die britischen Jagdflieger niederkämpfen, um die für die nachfolgenden Bombergrosseinsätze notwendige klare Luftüberlegenheit zu erringen.

Ich möchte nicht entscheiden, welches der drei erwähnten strategischen Ziele für den Auftrag der Erringung der Luftherrschaft bestimmend war: die totale Blockade der Inseln, die Invasion oder die Niederringung Englands nach Douhet'schem Konzept. Ich möchte sogar bezweifeln, dass sich die Führung selbst darüber ganz klar war. Denn es wurde im Verlauf der Schlacht gegen England der Schwerpunkt bald auf dieses, bald auf jenes, bald auf das dritte der drei Ziele verlagert.

Das ist einer Operation nie dienlich und entspricht eigentlich gar nicht der deutschen Art. Ich kann die Frage nach dem Grund nur damit beantworten, dass die höchste deutsche Führung zu diesem Zeitpunkt keinen genügend klaren Plan für die Weiterführung des Krieges überhaupt hatte. Hitlers Ziele lagen nach wie vor im Osten. Und der Krieg gegen England

war für ihn nichts anderes als ein notwendig gewordenes Übel, mit dem er sich, er wusste wohl nicht recht wie, herumschlagen musste.

Es gab in der militärischen Führung Stimmen genug, die einen Angriff gegen England schon deswegen ablehnten, weil ihrer Meinung nach selbst eine Besetzung der Inseln nie das Britische Empire zur Aufgabe des Krieges hätte bewegen können, und weil eine Verteidigung des gesamten Kontinents einschliesslich Englands gegenüber der englisch-amerikanischen See- und Luftmacht auf die Dauer undurchführbar geworden wäre.

Ein weiterer sehr bemerkenswerter Gesichtspunkt war, dass die bevorstehende Luftoffensive gegen England dem Feind die Grenzen und Schwächen der deutschen Luftwaffe offen darlegen müsse, und dass man sich damit des stärksten militärisch-politischen Trumpfes entblösse, den Deutschland damals in der Hand hielt.

Statt die Karten offen auf den Tisch zu legen, wäre es vielleicht besser gewesen, England selbst weiterhin nur an der Peripherie anzugreifen, und ihm eine seiner wichtigsten Lebensadern durch Schliessung des Mittelmeeres an der Meerenge von Gibraltar und am Suezkanal abzuschneiden. Eine solche Operation, schlagartig auf einen schwachen Punkt des Gegners konzentriert, hätte erfolgreich sein müssen, die tatsächliche Stärke oder Schwäche unserer Luftwaffe nicht offenbart und auf den weiteren Ablauf des Krieges von grossem Einfluss sein können.

Hitler entschied anders. Er wurde dabei hauptsächlich von Göring unterstützt, der bei Bedenken einzelner Heerführer oder anderer Wehrmachtsteile Hitler gegenüber immer wieder sein klassisches Argument vorbrachte: «Dann mache ich es eben mit meiner Luftwaffe.»

So marschierten in den Hochsommerwochen des Jahres 1940 die Luftflotten 2 und 3 am Kanal auf. Meine Gruppe, die III. JG 26, lag auf einem gut getarnten Feldflugplatz bei Guines. Die Führung des Geschwaders JG 26 hatte damals Major Handrick. Das Geschwader unterstand dem Jafü 2 unter v. Dörings Führung, dieser dem II. Fliegerkorps (Lörzer), das zur Luftflotte 2 (Kesselring) gehörte. Die Verbände der Luftflotte 3, die im Raum um Cherbourg und Le Havre versammelt war, befehligte Feldmarschall Sperrle. Der Aufmarsch erfolgte übrigens wider Erwarten ohne jede Behinderung durch den Luftgegner. Er schien seine Kräfte auf die Defensive zu konzentrieren.

Mit diesem Aufmarsch ging am 24. Juli 1940 die erste Phase der Schlacht um England zu Ende. Ihre Kampfhandlungen hatten sich gegen die englische Kriegs- und Handelsschiffahrt gerichtet. Schon bald nach Kriegsbeginn wurden aus dem nordwestdeutschen Raum, und nach der Besetzung Norwegens vor allem auch von hier aus, Einzelangriffe ohne Jägergeleit auf britische Kriegsschiffe in nordenglischen Häfen durchgeführt. Für diese Auf-

*träge* eignete sich der zweimotorige Sturzbomber Ju 88 besonders gut, der aber noch nicht in genügender Anzahl zur Verfügung stand. Die Erfolge waren daher begrenzt. Die sensationell wirkende Versenkung des Flugzeugträgers «Arc Royal» stellte sich, bedauerlicherweise erst nach beträchtlicher propagandistischer Ausschlichtung des vermeintlichen Erfolges, als durch eine falsch verstandene Meldung hervorgerufener Irrtum heraus. Das im Dock liegende Schlachtschiff «Repulse» durfte auf ausdrücklichen Befehl Hitlers nicht angegriffen werden, weil dieser damals noch unbedingt vermeiden wollte, dass auch nur eine einzige deutsche Bombe auf englisches Gebiet falle. Die deutschen Luftangriffe mussten sich ausschliesslich auf militärische und maritime Ziele beschränken. Gleichzeitig wurden durch intensive Luftaufklärung die Unterlagen für eine Zielkartei kriegswichtiger Objekte der britischen Inseln beschafft.

Mit Beginn des Westfeldzuges wurden die Angriffe der Luftwaffe auf die englische Handelsschifffahrt ausgedehnt, um im Zusammenwirken mit der Kriegsmarine den sich nunmehr im Schiesskrieg mit Deutschland befindlichen britischen Gegner von seinen lebenswichtigen Zufuhren abzuschneiden. Die mit und ohne Jagdschutz durchgeführten Bombenangriffe gegen die englische Versorgungsschifffahrt, hauptsächlich vor der Ostküste Englands, sowie die Verminung der Häfen brachten gleichfalls keinen durchschlagenden Erfolg. Sie wurden mit zu geringen Kräften geführt, zumal die Masse der Luftwaffe noch im Frankreichfeldzug gebunden war.

Nach dessen siegreicher Beendigung wurden die ersten zaghaften Planungen einer Invasion Englands, des sogenannten Unternehmens «Seelöwe», vorbereitet. Sie wurden solange dilatorisch behandelt, als die Antwort Grossbritanniens auf Hitlers letztes Friedensangebot vom 19. Juli 1940 ausstand. Und selbst danach zeigte Hitler ein bemerkenswert geringes Interesse an dem Unternehmen.

Das Heer, dem die Inbesitznahme der Inseln obliegen würde, hatte von der Kriegsmarine die Bereitstellung des notwendigen Schiffsraumes sowie die Durchführung der Landungs- und Versorgungstransporte verlangt. Die Kriegsmarine ihrerseits hatte von der Luftwaffe die Sicherung des Aufmarsches der Invasionsflotte gegen Luftangriffe sowie den Luftschirm, das heisst die Luftherrschaft für die Durchführung der Landungsoperationen gefordert. Heer und Kriegsmarine hatten also ihre Beteiligung an dem Unternehmen, dem sie aus verschiedenen Gründen skeptisch gegenüberstanden, von Voraussetzungen abhängig gemacht, die nur die Luftwaffe erfüllen konnte. Zu den vielfältigen Bedenken und Einwänden der Generale und Admirale kamen noch grundsätzliche strategische Erwägungen im Rahmen der Gesamtkriegführung hinzu, die Jodi veranlassten, Hitler vor dem grossen Risiko einer Invasion zu warnen. General Warlimont bemerkte Liddell Hart gegenüber

dazu: «Hitler war augenscheinlich nur zu bereit, diese Einwände gegen die Invasion anzunehmen.» Und General Blumentritt definierte nach der gleichen Quelle die in Kreisen des Heeres herrschende Einstellung mit den Worten: «Man betrachtete das Ganze als eine Art Kriegsspiel.» Für die Luft- und besonders die Jagdwaffe wurde es alles andere als das. Ihr war mit der Vorbereitung des Unternehmens «Seelöwe» die Hauptverantwortung übertragen. An diesem Auftrage wurde pro forma festgehalten, selbst als die eigentliche Schlacht um England längst zu Ende war. Der Seelöwe, der mit Beginn der zweiten Phase der Schlacht um England am 24. Juli 1940 zum Sprung über den Kanal angesetzt hatte, wurde nie auf den Gegner losgelassen. Am 17. September 1940 piff ihn Hitler endgültig zurück. Er starb in den Archiven des Wehrmachtsführungsstabes den Strohtod.

Die zweite Phase der Schlacht um England, vom 24. Juli bis 8. August 1940, wurde im Wesentlichen von Jägern bestritten. Am Tage ihres Beginns war ich mit meiner Gruppe zum erstenmal über England eingesetzt. Über der äusseren Themsebucht gerieten wir in heftige Luftkämpfe mit Spitfire-Jägern, die einen Geleitzug sicherten. Ich nahm mir mit dem Stabsverband zwei Ketten Spitfires vor, die wir aus günstiger Überhöhung überraschend angriffen, hängte mich an die linke, aussenfliegende Maschine, der ich bei einer Rechtskurve einen langen Feuerstoss beibringen konnte. Der Engländer ging fast senkrecht über die Fläche nach unten. Ich folgte ihm, bis mir die abgeworfene Kabine entgegenflog und ich den Piloten aussteigen sah. Seinen Sturz verfolgte ich bis zum Aufschlag aufs Wasser. Der Fallschirm hatte sich nicht geöffnet.

Die modernen Vickers-Supermarine Spitfires waren uns an Geschwindigkeit zwar um 20-30 km/h unterlegen, in der Kurvenwendigkeit jedoch zweifellos überlegen. Die damals noch vorwiegend auf englischer Seite eingesetzten älteren Hawker-Hurricanes konnten sich in Bezug auf Geschwindigkeit und Steigleistung nicht mit der Me 109 messen. Eindeutig besser waren auch unsere Bordwaffen und unsere Munition. Als weiterer Vorteil erwies sich, dass unsere Motore, im Gegensatz zu den englischen, Einspritzpumpen statt Vergaser besaßen, wodurch sie bei negativen Beschleunigungen in kritischen Momenten des Luftkampfes nicht aussetzten. Die englischen Jäger versuchten, wenn sie verfolgt wurden, meistens im Abschwung (halbe Rolle, halber Looping) sich abzusetzen, während wir einfach um die Querachse mit voller Motorleistung und heraustretenden Augen ihnen nachdrücken konnten.

Wir hatten bei diesem unserem ersten Einsatz zwei Verluste. Das war bitter, wenn wir auch gleichzeitig drei bestätigte Abschüsse registrieren konnten. Die Royal Air Force, darüber bestand bei uns kein Zweifel, war ein sehr ernster Gegner.

## *Ein Kampf auf Leben und Tod*

Von nun an befanden sich die deutschen Jagdverbände am Kanal in ständig rollendem Einsatz. Zwei bis drei täglich waren die Regel. «Freie Jagd über Südost-England» lautete allgemein der Auftrag. Die physische und psychische Belastung der Flugzeugführer war erheblich. Aber auch Bodenpersonal und Flugzeuge wurden bis zum Äussersten beansprucht.

Nach dem Start pflegten die Verbände über dem Festland in 5'000 bis 6'000 m zu sammeln, um bis zum Erreichen der englischen Küste bis auf 6'000 oder 8'000 m zu gehen. In dem Bestreben, den Gegner zu übersteigen, verlagerten sich die Luftkämpfe in immer grössere Höhen. Mein höchster Luftkampf fand in dieser Zeit in 8'200 m statt. Aber auch in 9'000 m und darüber, also schon ziemlich nahe an der Grenze zur Stratosphäre, konnte man damals deutsche und britische Jäger meist mit Kondenzstreifen antreffen.

Vom Start bis zur Überfliegung der englischen Küste an der engsten Stelle des Kanals brauchten wir etwa eine halbe Stunde. Bei einer taktischen Gesamtflugzeit von 80 Minuten blieben uns also für den eigentlichen Kampfauftrag nur rund 20 Minuten. Das ergab eine so geringe Eindringtiefe, dass die im Pas de Calais und auf der Halbinsel Cotentin stationierten deutschen Jagdgeschwader nur eben den Südosten der britischen Insel erfassen konnten. Die von den beiden genannten Einsatzräumen aus mit einem Aktionsradius von etwa 200 km geschlagenen Zirkel überschritten sich etwa im Raum London. Was jenseits lag, war praktisch für uns unerreichbar. Darin lag die empfindlichste Schwäche unserer Offensive. Für eine lokale Luftverteidigung, wie sie der Jagdwaffe ursprünglich zgedacht war, reichte der 200-km-Radius damals aus, für Aufgaben, wie sie uns jetzt gestellt wurden, jedoch nicht.

Der Krieg in der dritten Dimension hat seine eigenen Gesetze. Sie haben sich aus und mit dem Instrument entwickelt, das ihn zu führen den Menschen befähigt: dem Flugzeug. Als es zum erstmalig Kriegszwecken dienstbar gemacht wurde, im ersten Weltkrieg, waren die Männer, die es als Waffe handhabten, Angehörige des Landheeres. Sie stellten das Flugzeug in den Dienst einer Strategie, deren Grundzüge sich seit Cannae und Marathon nicht wesentlich verändert hatten. Wie mit den bahnbrechenden Erfindungen der Kriegstechnik, etwa der des Schiesspulvers, des Zündnadelgewehrs oder des

Panzers glaubte das Heer mit dem Flugzeug in den Besitz einer neuen, vielleicht besonders wichtigen, aber den Rahmen hergebrachter strategischer Begriffe doch nicht sprengenden Waffe gelangt zu sein.

Dass die Eroberung der Luft durch den Menschen auch für die Kriegführung einen Schritt in gänzlich unbekanntes Gebiet bedeutete, dass sich mit dem Flugzeug viel mehr als nur eine neue Hilfswaffe des Landheeres darbot, dass der Luftkrieg eine eigene, von den bisherigen Formen der Kriegführung zu Land und zur See völlig abweichende und unabhängige, ja diese schliesslich mehr und mehr beeinflussende darstellte, das ahnte damals wohl niemand. Und manche begriffen es bis weit in den zweiten Weltkrieg hinein nicht. Erst der Generation, die mit dem Flugzeug aufwuchs, wurden diese Erkenntnisse zur Selbstverständlichkeit.

Es gibt den Krieg in der Luft, den Krieg aus der Luft und den Krieg gegen die Luft. Der Krieg in der Luft ist nicht Selbstzweck, sondern wesentlicher Bestandteil des Kampfes um die Luftherrschaft. Luftherrschaft oder zumindest örtliche oder zeitliche Luftüberlegenheit ist unerlässliche Voraussetzung aller grösseren Operationen auf der Erde, zur See und aus der Luft. Krieg aus der Luft sind sämtliche kriegerischen Handlungen, die sich mittels Flugzeugen oder Flugkörpern mittelbar oder unmittelbar gegen Land oder See richten. Der Krieg gegen die Luft umfasst alle Mittel der Luftabwehr von Flak und Radar-Organisation bis zum aktiven und passiven Luftschutz.

Mit der Schlacht um England sollte zum erstenmal in der Kriegsgeschichte eine Luftmacht in grossem Rahmen strategisch eingesetzt werden. Der Träger des strategischen Luftkrieges ist der Bomber. Die Eröffnung der Schlacht wurde jedoch erstaunlicherweise nicht ihm, sondern vielmehr der bisher als nur taktisch eingeschätzten Jagdwaffe zugewiesen. Man nahm an, das Erscheinen der deutschen Jagdgeschwader über England würde die britischen Jäger in den uns erreichbaren Raum ziehen, wo sie in grossen Jägerschlachten vernichtet oder geschlagen und dezimiert werden sollten. Obwohl also nur ein kleiner Teil des englischen Mutterlandes im Operationsbereich unserer Jäger lag, hoffte man so die Luftherrschaft oder wenigstens eine ausreichende Luftüberlegenheit über das gesamte Gebiet der britischen Inseln zu erkämpfen, die dann dem Zugriff der deutschen Bomber ausgeliefert sein würden.

Es kam anders. Unsere Jagdgeschwader starteten. Die ersten erwarteten und beabsichtigten Jägerschlachten fanden statt. Sie waren für beide Seiten verlustreich. Doch hätten sie infolge der deutschen Überlegenheit bei weiterer Fortsetzung mit ziemlicher Sicherheit zu dem erstrebten Ziel geführt. Aber lange ehe es so weit war, wurden die britischen Jäger aus dem uns erreichbaren Raum zurückgenommen. Die im Kampf geschwächten Jagd-



geschwader der Royal Air Force räumten ihre küstennahen Basen, verwendeten diese nur noch für Zwischen- oder Notlandungen und wurden in einem Riegel um London konzentriert, um hier den Beginn unserer Bombenangriffe abzuwarten. Sie wichen damit dem Krieg in der Luft aus, um dem ihm logischerweise folgenden Krieg aus der Luft umso nachhaltiger begegnen zu können. Die deutschen Jäger befanden sich in der Lage eines Kettenhundes, der sich auf einen Gegner stürzen möchte, diesem aber ausserhalb des durch die Reichweite seiner Kette begrenzten Kreises nichts anhaben kann.

Solange sich der Gegner derart zurückhielt, war der uns gestellte Auftrag nicht zu erfüllen. Die Bezeichnung «Lockvögel» war daher für die wenigen Bomber und Stukas nicht unzutreffend, die uns von nun an bei unseren Jagdvorstössen mitgegeben wurden. Denn erst mit den Bombenträgern erschien die Möglichkeit eines Krieges aus der Luft über England. Und diesen zu verhindern war das entscheidende Ziel der britischen Führung. Zu diesem Zweck setzte sie die Jäger der Royal Air Force wieder ein. Doch waren solche Einsätze weit von der Magnetwirkung entfernt, die man sich deutscherseits versprochen hatte.

In den einleitenden Jägerschlachten waren die Engländer anfänglich nicht unerheblich durch ihren engen Formationsflug uns gegenüber im Nachteil. Wir hatten schon aus Spanien die weit aufgelockerte Gefechtsformation mitgebracht, bei welcher die einzelnen Rotten, Schwärme und Staffeln mit grossen Zwischenräumen und starker Höhenstufung flogen. Sie barg eine Reihe sehr wertvoller Vorteile: Abdeckung eines grossen Luftraumes, Entlastung des einzelnen Flugzeugführers, der seine Aufmerksamkeit weniger der Einhaltung der Formation als dem Feind zuwenden konnte, Freigabe der Initiative bis in die untersten Einheiten ohne Verzicht auf die konzentrische Zusammenfassung, verringerte Sichtbarkeit gegenüber der eng aufgeschlossenen Formation und vor allem bessere Sicht. Das A und O des Luftkampfes ist, den Gegner zuerst zu sehen. Wie der Waidmann sich – ohne selbst gesehen zu werden – anpirscht, bis er die günstigste Schussentfernung erreicht hat, so ist auch bei der Eröffnung des Kampfes Jäger gegen Jäger das Ausschlaggebende, den Gegner so früh wie möglich zu entdecken, um sich in die optimale Angriffsposition setzen zu können. Das wussten die Engländer natürlich genau so gut wie wir. Sie erkannten schnell die Überlegenheit unserer Gefechtsformation und stellten sich um. Zunächst führten sie die bei uns «Holzauge» genannten «Charlies» ein, zwei nach hinten, oben und seitlich abgesetzte Aufpasser, die im Gegensatz zur Formation einzeln und in Schlangenlinien flogen.

Schliesslich übernahmen sie die Art unseres gefechtsmässigen Verbandsfluges vollständig. Sie hat sich inzwischen in aller Welt durchgesetzt und ist

bis heute grundsätzlich unverändert geblieben. An ihrer Entwicklung hatte Werner Mölders entscheidenden Anteil.

Die Engländer besaßen von vornherein einen ausserordentlichen und während des ganzen Krieges nicht auszugleichenden Vorteil: ihr Radar- und Jägerleitnetz. Es war für uns und die Führung eine ausgesprochene Überraschung, und zwar eine sehr bittere, dass England über ein engmaschiges, offenbar auf den höchsten Stand der damaligen Technik gebrachtes Radar-System verfügte, das dem britischen «Fighter Command» denkbar vollständige Führungsunterlagen lieferte. So wurden die britischen Jäger von der Erde aus bis in Angriffsposition gegen die deutschen Verbände geführt.

Wir hatten nichts dergleichen. Der Gegner war uns in der Anwendung der Funkmess-Technik damals weit voraus. Das lag nicht an einer Überlegenheit der britischen Wissenschaft und Technik. Im Gegenteil war der erste Erfolg der Radar-Technik im zweiten Weltkrieg auf deutscher Seite zu verzeichnen. Nachdem die Royal Air Force bereits am 4. September 1939, also am Tag nach der britischen Kriegserklärung, vergeblich Wilhelmshaven angegriffen hatte, flog ein Verband englischer Bomber am 18. Dezember 1939 mit dem gleichen Anflugsziel in die Deutsche Bucht ein. Er wurde von einem damals noch versuchsweise eingesetzten Freya-Gerät so rechtzeitig erfasst, dass deutsche Jäger und Zerstörer die ohne Jagdschutz fliegenden britischen Bomber fast vollständig aufreiben und damit die Angriffsabsicht vereiteln konnten. Nach diesem durch rechtzeitige Radar-Erfassung ermöglichten Abwehrerfolg kamen die britischen Bomber ohne Jägerbegleitung nicht mehr wieder.

Eindeutiger konnte die Wichtigkeit der Hochfrequenztechnik für die Abwehr von Luftangriffen nicht bewiesen werden. Doch war ihr beim Vorherrschen des Offensivgedankens in der deutschen Führung nicht die erforderliche Beachtung geschenkt worden. Die Möglichkeit einer alliierten Luftoffensive gegen das Reich lag damals noch ausserhalb aller Erwägungen. Man begnügte sich daher einstweilen mit der Aufstellung einiger weniger, rund 120 km weit reichender Freya-Geräte ohne Höhenmessung entlang der deutschen und später holländisch-belgisch-französischen Küste.

Die britische Führung dagegen hatte sich unter der tödlichen Bedrohung, die durch den deutschen Sieg in Frankreich für England entstanden war – niemand hat sie eindringlicher geschildert als Churchill in seinen Memoiren –, mit verzweifelter Intensität auf die Entwicklung und Vervollkommnung der Radar-Technik gestürzt. Die Erfolge waren beachtlich. Schon über dem Pas de Calais wurden unsere noch in der Versammlung befindlichen Verbände erfasst und nicht mehr aus dem Radar-Auge gelassen. Jede unserer Bewegungen projizierte sich auf die nahezu lückenlosen Luftlagebilder in den britischen Jägerleitzentralen, auf Grund deren das Fighter Command

### *Vorteile der Verteidigung*

in der Lage war, seine Jagdkräfte zum günstigsten Zeitpunkt und am günstigsten Ort in die Schlacht zu führen.

Wir waren auf unser eigenes menschliches Auge im Kampf angewiesen. Die britischen Jäger konnten sich auf das sichere und um ein Vielfaches weiter reichende Radar-Auge verlassen. Unsere Einsatzbefehle waren etwa drei Stunden alt, wenn wir in Berührung mit dem Gegner kamen, die britischen nur soviel Sekunden, wie von der Erfassung der jüngsten Lage mittels Radar bis zur Übermittlung des entsprechenden Angriffsbefehls an den in der Luft befindlichen Verband von der Jägerleitzentrale aus notwendig waren.

Ein weiterer ausserordentlicher Vorteil für die Engländer war, dass sich unsere Angriffe, vor allem die der Bomber, notgedrungen gegen den Schwerpunkt der britischen Verteidigung richteten. Wir hatten nicht die Möglichkeit, wie etwa später die Alliierten bei ihren Luftangriffen gegen das Reich, weiche Stellen der Verteidigung zu suchen, die Anflugwege zu wechseln, bald aus dieser, bald aus jener Richtung überraschend vorzustossen. Wir konnten nicht anders als frontal gegen die hervorragend organisierte und entschlossen geführte Verteidigung der britischen Inseln anrennen.

Hinzu kam, dass die Royal Air Force über eigenem Gebiet kämpfte. Abgeschossene und mit dem Fallschirm abgesprungene Piloten konnten sofort wieder eingesetzt werden. Unsere dagegen gerieten in Gefangenschaft. Beschädigte englische Flugzeuge konnten meist noch ihre Einsatzhäfen erreichen oder notlanden, während bei uns oft genug schon ein Motordefekt oder sogar Kraftstoffmangel zum Totalverlust führte.

Auch moralische Gefühlsmomente spielten eine Rolle. Der verzweifelte Ernst der Lage schien alle Energien dieses harten und geschichtsbewussten Volkes geweckt zu haben, die von einer konsequenten Führung auf ein Ziel ausgerichtet wurden: den deutschen Angriff, koste es, was es wolle, abzuschlagen!

So wurde schon im Verlauf der ersten Angriffswochen erkennbar, dass wir trotz guter Abschusserfolge auf diese Weise nicht zu unserem Ziel, der Erringung einer ausreichenden Luftüberlegenheit, gelangen würden. Die deutsche Führung, in ihrer Zielsetzung ohnehin nicht ganz klar, begann unsicher zu werden. Es wurde befohlen, die englischen Jägerbasen im Tiefflug anzugreifen. Das waren schwierige und verlustreiche Unternehmungen. Die Plätze waren durch zahlreiche mittlere und leichte Flak geschützt. Wir lernten auch eine neuartige Abwehr kennen: Draht-Sperr-Raketen, die während unserer Tiefangriffe abgeschossen wurden und, an Fallschirmen langsam herunterfallend, die niederen Höhenbereiche über den Plätzen wirksam schützten. Die Flugzeuge selbst waren meisterhaft getarnt, so dass die effektiv vernichteten Feindmaschinen in keinem Verhältnis zum Einsatz standen.

Zur gleichen Zeit flogen wir weiterhin Jagdschutz bei Angriffen der Stuka- und Bombenverbände auf Schiffsziele und Geleitzüge. Die günstige Gelegenheit, für die britische Versorgung lebenswichtige Geleitzüge unter dem Schutz der am Kanal stationierten deutschen Jagdgeschwader nachhaltig anzugreifen, sollte nicht ungenutzt bleiben. Dabei machte sich die Langsamkeit der Ju 87 ausserordentlich nachteilig bemerkbar. Bei der geschwindigkeits-hemmenden Aussenaufhängung der Bombenlast erreichte sie im Anflug kaum mehr als 250 km/h. Da zudem die Anflughöhe nur zwischen 3'500 und 5'000 m lag, zogen die Stukas Spitfires und Hurricanes auf sich wie Honig die Fliegen. Der für solche Flüge erforderliche Jagdschutz war beträchtlich, die Schwierigkeiten der den Jägern dabei übertragenen Aufgaben ganz erheblich. Die Engländer hatten bald erkannt, dass die Stukas, wenn sie sich aus dem Verband lösten, um einzeln auf ihre Ziele zu stürzen, praktisch so lange schutzlos waren, bis sie sich wieder gesammelt hatten. Wir unternahmen zahlreiche Versuche, um dem Übelstand abzuhelpfen. Den Stukas im Sturz zu folgen, war mit unseren viel höheren Geschwindigkeiten und ohne Sturzflugbremsen ebenso unmöglich wie die Verteilung der Begleitjäger auf die verschiedenen Höhen zwischen Anflug und Abfangen der Stukas. Die Verluste der Ju 87 stiegen von Einsatz zu Einsatz.

Das wurde uns Jägern nachgetragen. Der Stuka galt als das Ei des Kolumbus der deutschen Luftkriegführung. Er stammte nicht aus dem Nest des deutschen Reichsadlers. Udet und andere Experten hatten ihn aus der Neuen Welt mitgebracht. Klein, leicht, beweglich und in seiner Angriffsweise gegen Punktziele bestens geeignet, war er in den USA als Trägerflugzeug entwickelt worden. In Deutschland wurde die Stuka-Idee deswegen so begeistert aufgenommen, weil sie bei geringstem Material- und Kräfteaufwand grösste Erfolge versprach. Präzise Einzelangriffe auf Punktziele statt Massenangriffe auf Flächenziele wurde die Devise der deutschen Bomber-Strategie. Höchste Wirkung bei sparsamstem Materialaufwand. Diese Forderung wurde durch die deutsche Rohstofflage, die bei einem langwährenden Krieg gefährdet erscheinen musste, zu einer gebieterischen gemacht. Der damalige Generalstabschef der Luftwaffe, Generaloberst Jeschonnek, war ein eifriger Verfechter dieser Idee. Im Frühjahr 1939 sagte er vor dem Luftwaffen-Generalstab: Es muss gespart werden, weniger an Geld als an Material!»

Dieses Problem schien allein der Stuka zu lösen. Es entstand die Ju 87, die nicht unbeträchtlich zum Gelingen der Blitzsieg in Polen und Frankreich, wenn auch gegen verhältnismässig unbedeutende Abwehr, beitrug. Sie sollte ihren Wert als taktische Waffe zur Unterstützung des Heeres, besonders in der Panzerbekämpfung, bis zum Ende des Krieges noch oft beweisen. In der Schlacht um England bewährte sie sich nicht!

Das bewog jedoch die deutsche Führung nicht, von der Stuka-Idee abzulassen. Obwohl sich die Grenzen der Stuka-Einsatzmöglichkeiten in der Schlacht um England klar gezeigt hatten, wurde die Schuld an den empfindlichen Verlusten den begleitenden Jägern angerechnet. Diese hatten angeblich versagt, nicht die Planer, die inzwischen fast die gesamte mittlere und schwere Bomberfertigung der Stuka-Idee unterworfen hatten. Sie taten nicht nur den Schritt zum zweimotorigen Stuka, der Ju 88, und der Do 217, sondern verlangten von allen Bomber-Typen einschliesslich sogar der viermotorigen He 177 volle Sturzflugfähigkeit, d.h. entsprechend hohe Festigkeit, Ausstattung mit Sturzflugbremse, automatische Abfangvorrichtung, Stuka-Visier usw. Durch diese – man kann es nicht anders nennen – Verrantheit wurde die Entwicklung und Fertigung des deutschen Fernbombers entscheidend gehemmt. Der bekannte nordamerikanische Luftwaffenexperte Alexander P. de Seversky knüpft an die Feststellung, dass zu Beginn des Krieges Viermot.-Bomber, «die 800 km westwärts von Irland operierten, nicht weniger als die Hälfte unserer Schiffsverluste im Nordatlantik verursachten», die Bemerkung: «Glücklicherweise liess sich Hitler die Fernflugzeuge ausreden ...» Diese letztere Behauptung Severskys müsste man ergänzen: « ... und von der strategischen Stuka-Idee begeistern.» Sie sollte von der He 177 verwicklicht werden. Ich werde auf dieses Problem noch an anderer Stelle eingehen.

Die nächste, die dritte Phase der Luftschlacht um England, die am 8. August begann, diente verschiedenen Zielsetzungen. Nachdem es der Jagdwaffe allein offenbar nicht gelungen war, die Luftüberlegenheit zu erkämpfen, erhielten die Bomber den Auftrag, britische Jägerplätze sowie Werke der Flugzeug- und Motorenindustrie anzugreifen. Während vor allem Portsmouth und Portland sowie zahlreiche Ziele an der Ostküste Englands und Schottlands mit Bomben belegt wurden, gingen die Bekämpfung von Schiffszielen sowie die freie Jagd weiter.

Die Angriffe auf die britischen Jägerplätze hatten nicht den beabsichtigten Erfolg. Abgesehen davon, dass es reiner Zufall war, wenn sich die betreffende Squadron zum Zeitpunkt des Angriffes gerade auf der Erde befand, reichte die abgeworfene Bombenmenge je Ziel in keiner Weise aus. Rollfelder und Gebäude wurden meist nur leicht beschädigt und konnten, oft genug über Nacht, wieder in betriebsfertigen Zustand versetzt werden. Im Luftwaffenführungsstab aber nahm sich jemand die Einsatzmeldung des betreffenden Bomber- oder Stukageschwaders zur Hand, in die andere einen dicken Rotstift und strich die fragliche Squadron auf der Lagekarte aus. Sie existierte nicht mehr. Jedenfalls nicht mehr auf dem Papier. Auch die Abschussmeldungen der Jäger und Zerstörer waren übertrieben, wie das bei grossen Luftschlachten auf beiden Seiten immer der Fall war. So kam es, dass nach den Berechnungen in Berlin eines Tages eigentlich kein britischer

Jäger mehr vorhanden sein durfte, während wir zu einer gewissen Luftüberlegenheit gekommen, von der Erringung der Luftherrschaft aber noch weit entfernt waren. Eine der wesentlichsten Ursachen dafür war die geringe Eindringtiefe der Me 109, die zwangsläufig auch diejenige der Bomber im Bereich der englischen Jäger bestimmte. Mit abwerfbaren Zusatzbehältern, wie sie später auf beiden Seiten eingeführt wurden, und wie wir sie schon in Spanien erprobt hatten, hätte die Eindringtiefe um die damals entscheidenden 200-300 km erhöht werden können. So rannten wir täglich von Neuem gegen die britische Verteidigung an und durchbrachen sie mit erheblichen Verlusten, ohne aber dem uns gesteckten Ziel wesentlich näher zu kommen.

Das Ausbleiben greifbarer Erfolge, ständig wechselnde, keine klare Zielstrebigkeit verratende Einsatzziele, offenbare Fehlbeurteilung der Lage durch die Führung und ungerechtfertigte Vorwürfe, waren bei der ununterbrochenen körperlichen und geistigen Anspannung für uns Jagdflieger wohl das Zermürbendste. Wir haderten mit der Führung, mit den Bombern, mit den Stukas, mit den Zerstörern, mit uns selbst. Wir sahen einen Kameraden nach dem anderen, alte bewährte Kampfgefährten, aus unseren Reihen verschwinden. Kein Tag verging, an dem nicht ein Platz bei den gemeinsamen Mahlzeiten leer blieb. Neue Gesichter tauchten auf, wurden einem vertraut, bis auch sie eines Tages nicht mehr wiederkehrten: abgeschossen im Luftkampf über England.

Ich kam in diesen Tagen öfter mit meinem jüngeren Bruder Wilhelm zusammen, der als Adjutant einer Flaklehrabteilung gleichfalls am Kanal lag. Der jüngste von uns vieren, Paul, steckte gerade in der Jagdfliegerausbildung. Der älteste, Fritz, trug sich bereits mit dem Gedanken, von der Flak zur Jagdwaffe überzuwechseln. Auch Wilhelm entschloss sich bald dazu, so dass wir schliesslich alle vier Jagdflieger, zeitweilig zu dritt im gleichen Geschwader waren. Ich sprach mit Wilhelm damals ganz offen darüber, dass das nicht mehr lange gut gehen könne. Es war an den Fingern abzuzählen, wann man selbst an der Reihe war. Die Logik der Wahrscheinlichkeitsrechnung zeigte jedem von uns, dass nach einer bestimmten Zahl von Einsätzen die Uhr abgelaufen war. Manchen erwischte es früher, manchen später.

Die Vorwürfe von oben wurden dabei immer unerträglicher. Wir hatten den Eindruck, als würde uns, ganz gleich was wir taten, von vornherein Unrecht gegeben. Der Begleitschutz warf zahlreiche Probleme auf, deren Lösung im scharfen Einsatz gefunden werden musste. Den Bombern selbst war wie schon in Spanien der sogenannte «unmittelbare Begleitschutz» der liebste, bei dem der Bomberverband ständig von Zickzack-Kurs fliegenden Jägern in Rotten – zu zwei Flugzeugen – umgeben war. Die Nähe und die rein visuell wahrnehmbare Gegenwart der schützenden Jäger gab den Bombern

verständlicherweise das grösste Gefühl der Sicherheit. Dies war jedoch ein Trugschluss, da der Jäger auch eine reine Verteidigungsaufgabe wie diese nur offensiv lösen kann. Er darf nie einen Angriff abwarten, weil er dadurch das Gesetz des Handelns verliert. Der Jäger muss den Kampf in der Luft suchen und in ihm den Gegner finden, angreifen und abschiessen. Der Bomber hat diesen Kampf zu vermeiden oder sich darin defensiv zu behaupten, um seinen Auftrag, Krieg aus der Luft, erfüllen zu können. Diese grundsätzlich verschiedenen Mentalitäten stossen natürlich in einer Kooperation zwischen Bombern und Jägern hart aufeinander. Die Worte, mit denen Richthofen im ersten Weltkrieg die Aufgabe des Jagdfliegers umriss, sind wohl jedem von uns aus dem Herzen gesprochen und – cum grano salis – auch heute noch berechtigt: «Die Jagdflieger haben sich in dem ihnen zugewiesenen Gebiet herumzutreiben wie es ihnen passt, und wenn sie einen Gegner sehen, dann greifen sie an und schiessen ihn ab. Alles andere ist Unsinn.»

Wir Jäger zogen jedenfalls die «freie Jagd im Anflug- und Zielraum» des Bomberverbandes vor, die den Bombern, wenn auch nicht das unmittelbare Sicherheitsgefühl, so doch tatsächlich die grösste Entlastung und den besten Schutz gewährte. Ein Kompromiss zwischen diesen beiden Möglichkeiten war der sogenannte «erweiterte Begleitschutz», bei welchem zwar in Sichtverbindung mit den Bombern geflogen wurde, die Staffeln aber feindliche Jäger, die auch nur in die Nähe des Verbandes vordrangen, bereits angreifen durften. Ausserdem wurde «Jagdaufnahme» geflogen: Jagdstaffeln oder -Gruppen wurden den oft zersplittert und angeschlagen zurückkehrenden Verbänden etwa bis zur englischen Küste entgegengeschickt, um sie vor verfolgenden Feindjägern zu schützen. Der Seenotdienst schliesslich wurde mit Wasserflugzeugen und Booten unter Jagdschutz durchgeführt, um im Kanal gewasserte oder abgesprungene Besatzungen zu retten. Er wirkte ausserordentlich segensreich und fischte zahlreiche deutsche und englische Piloten sogar in der Themse-Bucht aus dem fremden und höchst unangenehmen Element. Mancher von uns entwickelte sich damals zum versierten Kanal-Schwimmer.

Es war für mich äusserst interessant, nach dem Kriege im Gespräch mit britischen und USA-Fliegern festzustellen, dass bei ihnen genau die gleichen Probleme des Begleitschutzes aufgetreten waren. Was wir 1940 durchgemacht hatten, erlebten sie in fast derselben Form während der grossen Tagesangriffe gegen das Reichsgebiet in den Jahren 1943/45. Und die Gesichtspunkte, die dabei sowohl von Seiten der Jäger wie der Bomber geltend gemacht wurden, waren ebenfalls die gleichen.

Diese Begleitschutz-Aufgaben hätten eigentlich den Zerstörern (Me 110) zufallen sollen. Diese Waffe war ja eigens für Aufgaben geschaffen worden, denen der Jäger wegen seines zu geringen Aktionsradius nicht gewachsen

war. Doch zeigte es sich bald, dass die Me 110 dazu noch weniger geeignet war als die Me 109. Oft konnten sie sich der englischen Jäger nicht anders als durch Bilden des Abwehrkreises erwehren, in welchem sie sich langsam zurückziehen, oder aus dem sie von uns rausgehauen werden mussten. Es kam nach und nach so weit, dass wir Jagdschutz auch noch für den Zerstörer-Begleitschutz fliegen mussten, – eine wirklich nicht mehr sinnvolle Angelegenheit! Man hätte am besten getan, die Me 110 nunmehr aus dem Einsatz zu ziehen. Ein schwerer Entschluss, zu dem man sich erst viel später, nach erheblichen Verlusten, durchrang.

Nach etwa einmonatigem Einsatz am Kanal war die Lage und dementsprechend unsere Stimmung also keineswegs rosig. Da wurde ich zu einer Einsatzbesprechung nach Karinhall befohlen. Ich flog nach Berlin und wurde vom Stabsamt mit dem Kraftwagen nach dem Sitz des Reichsmarschalls mitten in der schönsten märkischen Landschaft gefahren. Deutschland bot ein Bild tiefsten Friedens. Der Krieg hatte das tägliche Leben der Heimat kaum beeinträchtigt. Wer noch nicht eingezogen war, verdiente gut. Die daheimgebliebenen Frauen erhielten grosszügige Unterstützungen. Das Geld rollte. Theater, Kinos und Vergnügungsstätten waren überfüllt. Nein, noch hatte der Krieg nicht einmal die äussere Schale des deutschen Lebens angekratzt.

Sollte man das als ein gutes oder als ein bedenkliches Zeichen nehmen? Ich konnte mich über die Unbekümmertheit in der Heimat, ja über die Unbeteiligtheit am Kriege nicht freuen. Ich kam mitten aus einer Schlacht, in der es um Leben und Tod ging, und deren Hauptlast bisher die Jagdwaffe allein getragen hatte. Natürlich besaßen wir keinen tieferen Einblick in die Zusammenhänge dieses Krieges, aber wir ahnten doch ziemlich deutlich, dass der Kampf, den wir dort am Kanal austrugen, von entscheidender Wichtigkeit für die Fortführung und den Ausgang dieses Krieges war. Wir hatten das Gefühl, dass es einer ungeheuren Kraftanstrengung bedurfte, ihn siegreich zu bestehen. Wir fühlten unsere eigenen Kräfte überfordert. Wie eine umgekehrte Pyramide schien der Koloss dieses zweiten Weltkrieges mit seiner Spitze auf einem winzigen Punkt zu balancieren, unschlüssig, nach welcher Seite er sich neigen sollte. Und jener Punkt, auf dem im Augenblick die ganze Last des Krieges ruhte, waren die paar hundert deutschen Jagdflieger am Kanal. War ihre Zahl nicht verschwindend, wie ein Punkt, im Vergleich zu den Millionen waffentragender Männer in Deutschland? Empfindungen sind oft nicht logisch. Die Divisionen des Heeres., die in den besetzten Ländern oder Heimatgarnisonen ein friedensmässiges Dasein führten, konnten uns natürlich in unserem Kampf gegen die Royal Air Force ebensowenig beistehen wie die fröhlichen, unbesorgten und auf Vergnügen bedachten Menschenmassen, die sich auf dem abendlichen Kurfürstendamm Berlins drängten. Und doch wirkte dieser Gegensatz auf mich tief deprimierend.



Die Stimmung in den Berliner Stäben und Ämtern hatte nichts Bedrückendes. In der gepflegten, grosszügigen Atmosphäre Karinhalls kam man sich unter all den selbstsicheren und zuversichtlichen, dabei durchaus verständnisvollen und hilfsbereiten Generalen und Generalstabsoffizieren mit den kleinen Sorgen und Bedenken, die man mitgebracht hatte, ganz fehl am Platze vor. Nach der allgemeinen Lagebesprechung zog Göring Mölders und mich in ein längeres Gespräch. Es wurde durch die Überreichung des goldenen Flugzeugführerabzeichens mit Brillanten und mit einer Anerkennung unserer Erfolge eingeleitet. Dann aber machte der Reichsmarschall aus seiner Unzufriedenheit über die bisherigen Leistungen der Jagdwaffe besonders in der Durchführung des Begleitschutzes keinen Hehl und forderte energisch grössere Anstrengungen. Er hatte auch einen eigenen Plan bereit, um den angeblich fehlenden Angriffsschwung der Jäger aufzumöbeln. Dazu wollte er das Führerkorps der Jagdwaffe radikal verjüngen.

Zu Beginn des Krieges waren sämtliche Kommandeurstellen mit älteren Offizieren, oft noch aus dem ersten Weltkrieg, besetzt. Schon während des Westfeldzuges hatte es sich gezeigt, dass an sie fliegerisch so hohe Anforderungen gestellt werden mussten, dass die meisten ihnen körperlich und seelisch nicht mehr gewachsen waren. Man hatte sie daher zum grossen Teil abgelöst. Als nächsten Schritt wollte Göring nun auch die Führung der Jagdgeschwader erfolgreichen jungen Jägern übergeben. Den Anfang machte er mit Mölders und mir, die er zu Geschwaderkommandores ernannte.

Ich war damit durchaus nicht einverstanden und brachte das Göring auch unumwunden zum Ausdruck: Meine Gruppe mache mir viel Freude, die Verantwortung reiche mir völlig aus und vor allem hätte ich die Befürchtung, an die Erde gebunden zu werden und nicht mehr so häufig zum Einsatz zu kommen. «Beruhigen Sie sich», sagte Göring und erklärte mir, dass es ja gerade der Sinn seiner Massnahmen sei, auch die Geschwader, wie bisher schon die Gruppen und Staffeln, in der Luft durch den Kommandore zusammen fassen und führen zu lassen. Dieser müsse gleichzeitig der erfolgreichste Jäger des Geschwaders sein.

Würde sich dieser revolutionäre Eingriff in die militärische Tradition durchsetzen lassen? Es kamen damit junge, als Einzelkämpfer und in der Führung kleinerer Verbände bewährte Jagdfliegeroffiziere ungewöhnlich schnell in hohe und verantwortungsvolle Führerstellen. Der eine oder andere Versager konnte nicht ausbleiben. Im Ganzen aber hat sich im Verlauf des immer härter werdenden Luftkrieges gezeigt, dass der Führer eines Jagdgeschwaders nur dann voll anerkannt wird, wenn er von seinen Verbänden nichts verlangt, was er nicht selbst im persönlichen Einsatz ausführt. In der Verjüngung des Führerkorps der fliegenden Verbände machte die Jagdwaffe

den Anfang. Zwei Jahre später folgten nach Überwindung grösserer Widerstände auch die Bomber.

Ich glaubte nicht ganz an Görings Zusicherung eines unverminderten persönlichen Einsatzes. Ich war misstrauisch und verärgert. Als Göring uns abschliessend fragte, ob wir noch einen Wunsch hätten, sagte ich: «Jawohl, Herr Reichsmarschall: Gruppenkommandeur bleiben.» Das wurde abgelehnt.

Auf der gemeinsamen Rückfahrt nach Berlin unterhielten Mölders und ich uns natürlich ausführlich über das Besprochene. Mölders lag damals mit seinen glänzenden, schon am Westwall, im Frankreichfeldzug und über England erzielten Abschusserfolgen an der Spitze aller deutschen Jagdflieger. Wieck, Balthasar und ich folgten ihm alle in ständiger Rivalität mit einigem Abstand. Ein so brillanter Jäger Mölders auch war, so lagen seine eigentlichen Fähigkeiten und Ambitionen doch mehr auf taktischem und organisatorischem Gebiet. Er billigte keineswegs meine Opposition gegen Görings Plan, der seinen Wünschen und Neigungen entgegenkam. Er spielte auf das Jägerzweigspann des ersten Weltkrieges Richthofen-Bölcke an, von denen der erstere der erfolgreichste Jäger, der andere aber der für die Entwicklung der Waffe wichtigere Taktiker war. «Gut», sagte er schliesslich mit einigem Unwillen, «von mir aus kannst du der Richthofen der Luftwaffe werden. Ich ziehe es vor, eines Tages ihr Bölcke zu sein.» Er wäre es wohl auch geworden, hätte ihn nicht der Fliegertod viel zu früh aus seiner Tätigkeit gerissen.

Vierzehn Tage später waren wir schon wieder mit dem Reichsmarschall zusammen. Diesmal war er zu uns an den Kanal gekommen. Der Gross-einsatz der Bomber stand bevor. Die hierzu notwendige Luftüberlegenheit war nicht in der erwarteten Masse errungen worden. Die englische Jagdwaffe war zwar angeschlagen aber nicht geschlagen. Unsere Zerstörer-, Stuka- und Jagdverbände hatten naturgemäss materiell, personell und moralisch Einbussen erlitten. Die Unsicherheit über die Weiterführung der Luftoffensive wirkte sich bis auf den letzten Flugzeugführer aus. Göring wollte es nicht fassen, dass seine Luftwaffe, dieses funkelnde und bisher immer siegreiche Schwert in seiner Hand, stumpf und schartig zu werden drohte. Er glaubte, es mangle an Kampfgeist und Siegeszuversicht. Und er wollte durch sein persönliches Eingreifen das Letzte aus uns herausholen.

Nach meinem Gefühl fing er es völlig verkehrt an. Er überhäufte die Jagdwaffe mit Vorwürfen. Er drückte sein Missfallen in schärfsten Worten aus. Das Thema Begleitschutz wurde zum soundsovielten Male durchgekaut, wobei Göring eindeutig den Standpunkt der Bomber vertrat und den unmittelbaren Begleitschutz verlangte. Der Bomber sei wichtiger als unsere Abschussziffern. Ich versuchte ihm zu erklären, dass die Me 109, ein im Angriff überlegenes und nachweislich erfolgreiches Jagdflugzeug, für derartige

*Bitte Spitfire s*

rein defensive Aufgaben aber weniger geeignet sei als die zwar etwas langsamere aber erheblich wendigere Spitfire. Er liess meine Einwendungen nicht gelten. Wir bekamen noch manch unfreundliches Wort zu hören. Schliesslich wurde seine Zeit knapp und er versöhnlicher. Er fragte noch schnell nach den Wünschen für unsere Geschwader. Mölders bat um eine Me-109-Serie mit stärkeren Motoren. Der Wunsch wurde gewährt. «Und Sie?», wandte sich Göring an mich. Ich überlegte nicht lange. «Ich bitte um Ausrüstung meines Geschwaders mit Spitfires.» Als es raus war, bekam ich selbst einen Schreck. Denn im Grunde war es gar nicht so gemeint. Natürlich zog ich grundsätzlich unsere Me 109 der Spitfire vor. Aber ich war unglaublich verärgert über das Unverständnis und die Sturheit, mit der die Führung uns Aufgaben übertrug, die wegen zahlreicher Unzulänglichkeiten, an denen wir keine Schuld hatten, nicht oder nur unvollkommen zu lösen waren. Soviel Unverschämtheit verschlug selbst Göring die Sprache. Er stampfte grollend von dannen.

*«Bomben aus En-ge-land»*

In jenen Tagen klang aus allen Lautsprechern des «Grossdeutschen Reiches» von Aachen bis Tilsit und von Flensburg bis Innsbruck, ja über die Soldatensender in den besetzten Ländern fast ganz Europas das Lied: «Bomben auf En-ge-land». Von dem durch kräftige Verwendung der Pauke ungemein martialisch wirkenden Rhythmus mochte man sich ebenso wie von den eingeblendeten Motorengeräuschen massenpsychologisch einige Wirkung versprechen. Uns hing das Lied sofort zum Halse heraus. Es traf so wenig den Ernst und die Atmosphäre unseres Kampfes wie etwa das angebliche Jägerlied mit dem abscheulichen Refrain: «... die stolze Maschine, sie wackelt, wackelt ...»

Dabei konnte während der ersten und zweiten Phase der Schlacht von «Bomben auf England» noch gar nicht die Rede sein. Erst mit der dritten Phase, die etwa vom 8. August bis zum 7. September 1940 dauerte, traten die Bomber, deren Aktionen sich bisher hauptsächlich auf Seeziele beschränkt hatten, auch über England selbst in Erscheinung, um die Jäger in ihrem Kampf um die Luftherrschaft zu unterstützen. Sie kehrten damit zu der ihnen von Douhet zugewiesenen Aufgabe zurück: Die feindliche Luftmacht am Boden niederzuwalzen. Aber Douhet hatten für diese Aufgabe den Himmel verdunkelnde Wellen von Bombern vorgeschebt. Er wäre von der Realisierung seiner strategischen Zukunftsträume, wie sie sich damals über England darbot, schwer enttäuscht worden.

Freilich kam der englischen Verteidigung wiederum die geringe Reichweite der deutschen Jäger zustatten. Sie bewirkte, dass der eigentliche Kampfraum über England noch nicht einmal ein Zehntel des Territoriums der Inseln bedeckte. In den restlichen neun Zehnteln konnte die Royal Air Force nahezu ungestört Flugzeuge bauen, Piloten ausbilden, neue Verbände aufstellen und Reserven bilden, die an die räumlich engbegrenzte Front, im wesentlichen in den Raum um London, geworfen wurden. Churchill hat in seinen Memoiren die schwierige Situation der britischen gegenüber der überlegenen deutschen Jagdwaffe besonders in personeller Beziehung zu Beginn der Schlacht um England geschildert. Sie wurde nur dadurch gerettet, dass man in einer Konzentration aller Kräfte die entstehenden Verluste zu ersetzen sich bemühte. Doch all diese Anstrengungen hätten nichts genützt,

wäre die ganze Insel zum Schauplatz der Luftschlacht um England geworden und nicht nur jenes eine Zehntel.

Diesem Übelstand hätte nur eine leistungsfähige deutsche Fernbomberwaffe wirksam abhelfen können. Wäre der Luftkrieg von ihr auch über die Nord-, Nordost- und Westküste Englands in jeden Winkel der Insel getragen worden, so wäre nicht nur die Regeneration der angeschlagenen Royal Air Force verhindert oder beeinträchtigt, sondern auch die britische Verteidigung gezwungen worden, ihre Kräfte zu zersplittern, statt sie auf den schmalen Raum konzentrieren zu können, gegen den unsere Offensive anrannte.

Doch die Luftwaffe verfügte damals noch nicht über schwere strategische Bomber. General Wever, ihr Vorkämpfer, hatte sie energisch gefordert. Die deutsche Flugzeugindustrie lieferte ihm eine ganze Reihe guter Projekte. Man entschied sich endlich für die He 177, ein viermotoriges Flugzeug, bei dem je zwei Motore miteinander gekoppelt gemeinsam eine Luftschaube antrieben. Hitler, der oft gerade in Fragen der Motortechnik ein intuitiv erstaunlich richtiges Urteil bewies, machte gegen diese Verbindung von vornherein Bedenken geltend. Er sollte Recht behalten. Sie wurde zu einer technischen Störungsquelle, die – zusammen mit anderen Ursachen – den Serienanlauf der He 177 um etwa drei Jahre verzögerte. Übrigens hat Hitler von dieser seiner richtigen Voraussage später immer wieder die Berechtigung abgeleitet, in die technische Entwicklung der Luftwaffe oft in verhängnisvoller Weise einzugreifen. Doch davon später. Der Fernbomber stand jedenfalls 1940 noch nicht zur Verfügung. Erst als Dönitz das Oberkommando der Kriegsmarine übernommen hatte und Flugzeuge mit grösstem Aktionsradius zur Unterstützung seiner U-Boote im Atlantik forderte, wandte man sich wieder ernsthafter der He 177 zu. Sie wurde erstmalig bei der Versorgung Stalingrads im Winter 1942/43 zweckentfremdet als Transporter eingesetzt, wobei sich immer noch erhebliche technische Mängel zeigten. Nach Wevers Tod war die Entwicklung einer weitreichenden strategischen Bomberwaffe abgestoppt worden. Man glaubte, sich auf Stukas und eine grosse Anzahl zweimotoriger Mittelstreckenbomber beschränken zu können. Jeschonnek, nach Kesselring und Stumpf der vierte Generalstabschef der Luftwaffe, stellte die Forderung nach einem weitreichenden zweimotorigen Schnellbomber mit folgenden Leistungen auf: 1'000kg Nutzlast, 1'000km Eindringtiefe und 700 km/h Geschwindigkeit. Auch er konnte damit nicht durchdringen, weil die beeindruckenden Anfangserfolge der Luftwaffe zu Beginn des zweiten Weltkrieges und die Abneigung Hitlers gegen einen Krieg mit England neue Entwicklungen als sekundär erscheinen liessen.

Man musste sich also jetzt damit abfinden, dass sich unsere Offensive nur gegen einen kleinen und daher ausserordentlich stark geschützten Teil der

britischen Inseln richten konnte. Aber dieser Teil umschloss die Hauptstadt, das Herz des britischen Empire, London. Der Sieben-Millionen-Stadt an der Themse kam als Gehirn und Nervenzentrum der englischen Kriegführung, als Hafen, Umschlagplatz und Rüstungszentrum eine ganz ungewöhnliche militärische Bedeutung zu. Dass sie im Bereich der deutschen jagdgeschützten Tages-Bombenangriffe lag, musste, so unzulänglich und benachteiligt die deutsche Offensive auch war, als deren positive Seite betrachtet werden.

Wir Jagdflieger, die wir jetzt an einer unsere Kräfte übersteigenden Aufgabe fast verzweifelten, sahen daher dem Beginn der Bombenangriffe mit Spannung und Ungeduld entgegen. Damit erst schien uns auch der Augenblick gekommen, in dem die englischen Jäger aus ihrer Reserve herauszutreten und sich uns wieder zum offenen Kampf zu stellen gezwungen sein würden.

Der Oberbefehlshaber erschien erneut am Kanal, um an Ort und Stelle persönlich den Befehl zum Beginn der Operation zu geben. Als am Nachmittag des 7. September sich die deutschen Geschwader über der Kanalküste versammelten, Bomber, Stukas, Jäger und Zerstörer, insgesamt weit über 1'000 Flugzeuge, und als diese noch nie gesehene Luftmacht Kurs auf London nahm, da war sich wohl jeder Beteiligte der Bedeutung der Stunde bewusst. Die vierte Phase der Luftschlacht um England hatte begonnen.

Es ist heute leicht, über die Erwartungen zu lächeln, die man sich damals von der möglichen Wirkung eines solchen Angriffes machte, nachdem die doppelte und dreifache Zahl von Bombern mit drei- bis fünffacher Bombenlast, mit verbesserten Zieleinrichtungen und vervollkommenen Angriffsmethoden eine Stadt wie Berlin und andere in zahllosen Angriffen nicht vernichten oder nur entscheidend lähmen konnte. Der Schritt, den wir damals taten, führte in unbekanntes Gebiet.

Bei den ersten der insgesamt 38 Grossangriffe auf London wurden zunächst nur Hafenanlagen und Öldepots an der Themse bombardiert. Erst später wurden die Angriffe auf weitere Zielgebiete Londons ausgedehnt. Angriffsmittel waren in der Hauptsache Sprengbomben von 50, 250, 500 und nur ganz vereinzelt 1'000 kg, während die Alliierten später Bomben bis zu 10 t warfen. Die Last betrug zwischen 1'000 und 1'800 kg je Flugzeug. Die Gesamtabwurfmenge je Angriff lag etwa bei 500 Tonnen. Die spätere Praxis der «gesättigten» Flächenbombardierung der Alliierten bei ihren Angriffen gegen das Reich war mit unseren Angriffsmitteln noch nicht erreichbar. Die Abwurfmenge wurde ausserdem damals auf zu zahlreiche Einzelziele verzettelt.

Die Angriffseinheit war im Allgemeinen ein Bombergeschwader in Stärke von 50-80 Flugzeugen, geschützt von einem Jagdgeschwader. Zu Beginn

dieser vierten Phase der Schlacht betrug unsere Angriffsstärke etwa 400-500 Bomber und 200 Stukas. Den Begleitschutz flogen rund 500 Jäger und 200 Zerstörer. Ihnen standen nach damaliger deutscher Schätzung nicht wesentlich mehr als 200 einsatzbereite britische Jäger gegenüber.

Das Treffen der Bomber und Jäger erfolgte in der Nähe der Jägerplätze über einem markanten Punkt an der Küste in einer bestimmten Höhe und zu einer bestimmten Zeit. Verschiedentlich kam es vor, dass die Bomber mit Verspätung eintrafen. Die Folge davon war, dass die Jäger sich einem anderen Bomberverband anschlossen, der seinen Begleitschutz schon aufgenommen hatte und nun also doppelt geschützt flog, während der zu spät gekommene Verband seinen Einsatz abbrechen musste oder, da ungeschützt, schwere Verluste erlitt. Funk- oder Radar-Führung für das Treffen zwischen Jägern und Bombern stand noch nicht zur Verfügung, und selbst die Funk-sprech-Verbindung zwischen ihnen funktionierte meistens nicht. Diese Schwierigkeiten wurden mit Fortschreiten der herbstlichen Witterung immer grösser und hatten schliesslich katastrophale Auswirkungen.

Alle Verbände waren gezwungen, den kürzesten Kurs auf London zu wählen, da den Begleitjägern nur eine Kampfeserve von zehn Minuten verblieb. Grössere Täuschungsmanöver oder Umgehung der britischen Flakzonen waren daher nicht möglich. Die Flaksperrung um London war ganz beachtlich stark und störte den Zielanflug der Bomber erheblich. Die Ballon-Drahtsperrungen um und über London verhinderten den Tiefangriff und die Durchführung exakter Stuka-Angriffe. Die Masse der englischen Jäger wurde kurz vor dem Ziel den deutschen Angriffsformationen entgegengeworfen. Es ist mir kein Fall bekannt, dass sie den Durchbruch der Bomber zum Ziel verhindern konnten. Aber sie fügten ihnen in schweren Schlachten mit den deutschen Begleitjägern hohe Verluste zu.

Die eingesetzten Bombertypen He 111, Do 17, Ju 87 und 88 waren in ihrer Entwicklung sämtlich lange vor Beginn des Krieges abgeschlossen. Die He 111 und die Do 17 waren bereits während des Spanienkrieges eingesetzt worden. Und selbst die zeitweilig als «Wunderbomber» bezeichnete Ju 88 hatte sich diesen Ruf mit einem Geschwindigkeitsweltrekord schon im Jahr 1938 erworben. Unter den durch die energische und moderne englische Abwehr geschaffenen Bedingungen stellten sich bald erhebliche Unzulänglichkeiten heraus. Alle Bombertypen wiesen neben zahlreichen anderen Unzulänglichkeiten unzureichende Abwehrbewaffnung auf, deren Wert fast nur ein moralischer war.

Die Flakkonzentration um London und ihr gut liegendes Abwehrfeuer, das zeitweilig auch von Jagdflugzeugen aus geleitet wurde, zwang die deutschen Bomberformationen in die Höhe. Sie überschritten dabei ihre günstigste Operationshöhe und wurden noch langsamer.

Die Ju-87-Geschwader mussten bereits nach den ersten Grossangriffen auf London aus dem Einsatz gezogen werden. Waren schon die Verluste der Bomber bedenklich, so wurden die der Stukas bald untragbar. Ihre Punktziel-Treffsicherheit im Sturzflug kam durch die Abwehr nicht zu voller Wirkung. Sie gingen schliesslich zum Horizontal-Abwurf über, waren dabei aber weniger wirksam und abwehempfindlicher als die Bomber. Das Oberkommando der Luftwaffe verbot daher endlich ihren Einsatz mit Ausnahme von Angriffen auf Geleitzüge und küstennahe Ziele. Dieser Verzicht auf eine Angriffswaffe, von der man sich so viel versprochen hatte, ist der deutschen Führung bestimmt nicht leicht gefallen.

Auch die Zerstörer-Verbände standen diese Phase der Schlacht nicht durch. Ihre schon zuvor offenbar gewordenen Mängel veranlassten nach schweren Verlusten die Führung, einen Teil der Zerstörer auf «Schnellbomber» umzurüsten und als solche in der nächsten Phase der Schlacht einzusetzen. Ein anderer Teil wurde später an die im Aufbau befindliche Nachtjagd abgegeben. Das Bittere daran war, dass diese Verbände sozusagen auf Kosten der Jäger aufgestellt worden waren und ihr Debakel damit indirekt eben doch einen Verlust an Kampfkraft der Jagdwaffe darstellte.

Die Begegnung mit britischen Jägern forderte stets den vollen Einsatz. Bei einem Rückflug von London sichtete ich nördlich Rochester eine Staffel von zwölf Hurricanes. Ich griff aus etwa 800 Meter Überhöhung von hinten an und brauste mit erheblichem Fahrtüberschuss zwischen die britische Staffel. Den von mir zuerst aufs Korn genommenen Engländer der hintersten Kette beschoss ich auf Rammentfernung, wobei grosse Blechstücke aus seiner Maschine fetzten. Ich zog im letzten Moment über sie weg und flog nun mitten in der feindlichen Staffel. Das war kein behagliches Gefühl. Wieder jagte ich meine Kanonen und MG-Munition bis aus allernächster Entfernung in eine der Hurricanes. Zum Glück hatten die Engländer einen ebensolchen oder noch grösseren Schreck bekommen als ich. Niemand tat mir was. Beim Wegkurven sah ich, wie sich unter dem zersprengten Verband zwei Fallschirme öffneten.

Bei einer anderen Hurricane, die ich westlich Dungeness abschoss, war das nicht so einfach. Ich hatte sie derart in Fetzen und Brand geschossen, dass sie erledigt sein musste. Aber sie stürzte nicht ab, sondern flog, leichte Kurven beschreibend, im Gleitflug weiter. Meine Schwarmflieger und ich griffen sie noch dreimal an. Ohne endgültigen Erfolg. Da flog ich ganz dicht an das qualmende, zerschossene und dennoch fliegende Flugzeugwrack heran. Aus wenigen Metern Entfernung sah ich, dass der Pilot leblos in seiner zertrümmerten Kabine sass. Die Maschine aber ging, wie von Geisterhand gesteuert, in sanften Kurven zu Boden.

Ich kann von dem Kampf der britischen Jagdflieger nicht anders als mit höchster Bewunderung berichten. Zahlenmässig und auch technisch unter-



legen, unermüdlich und tapfer kämpfend, sind sie in diesen für England wohl schwersten Zeiten des Krieges zweifellos die Retter des Vaterlandes geworden.

Die geringe Flugdauer der Me 109 machte sich jetzt immer nachteiliger bemerkbar. Bei einem einzigen Einsatz eines Geschwaders gingen – ohne Feindeinwirkung – allein durch die Tatsache, dass der zu begleitende Bomberverband nach zweistündiger Flugdauer noch immer nicht das Festland auf dem Rückflug erreicht hatte, zwölf Maschinen verloren. Fünf von ihnen konnten mit dem letzten Tropfen Sprit am Strand der französischen Küste bauchlanden, sieben weitere mussten im Kanal notwassern.

Es hatte sich herausgestellt, dass die Notwasserung dem Fallschirmabsprung über See vorzuziehen war. Nach dem Aufsetzen des Flugzeuges auf die Wasseroberfläche blieben erfahrungsgemäss bis zum Absinken etwa 40 bis 60 Sekunden, eine Zeit, die zum Losschnallen und Herausspringen gerade ausreichte. Wer Glück hatte, den fischte der unermüdliche Seenotdienst aus dem «Bach». Schwimmweste, Schlauchboot, Farbbeutel, Leuchtpistole und andere nützliche Kleinigkeiten, belasteten den in der engen Kabine eingezwängten Jagdpiloten zwar wie einen Weihnachtsmann, bewährten sich aber gut.

Meinen 40. Abschuss erzielte ich am 24. September über der Themsemündung. Beim Geschwader herrschte grosse Freude. Das J.G. 26 «Schlageter» hatte sich im Verlauf der Schlacht um England einen guten Namen gemacht. Es gab keinen Unterschied zwischen meinen persönlichen und den Erfolgen des Geschwaders. Als drittem Soldaten der Wehrmacht – nach Dietl und Moelders – wurde mir das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Abgesehen von dem allein dem Reichsmarschall vorbehaltenen Grosskreuz, war das damals die höchste deutsche Kriegsauszeichnung. Dass mir gleichzeitig Startverbot auferlegt wurde, nahm ich nicht tragisch. Das würde ich schon zurechtbiegen. Denn ich war zur Entgegennahme der Auszeichnung nach Berlin befohlen.

Hitler empfing mich in der neuen Reichkanzlei. Es war das zweitemal, dass ich ihm gegenüber sass. Damals nach der Rückkehr der Legion Condor aus Spanien, war die Begegnung im Rahmen einer Massenabfütterung erfolgt. Diesmal sass ich ihm allein gegenüber. Hitler nahm sich reichlich Zeit zu unserer Unterhaltung. Er sprach ernst von unserem Einsatz und erkundigte sich sehr genau nach meinen Eindrücken. Ich hielt mit meiner Bewunderung für den Gegner, mit dem wir es über England zu tun hatten, nicht zurück. Ich war über verschiedene völlig abwegige und falsche Darstellungen und Kommentare in Rundfunk und Presse erbittert, die in herablassendem und überheblichem Ton von der Royal Air Force sprachen. Eigentlich rechnete ich mit Widerspruch oder Unwillen bei Hitler, wenn ich nun eine ganz

andersartige Darstellung gab. Das Gegenteil war der Fall. Hitler unterbrach mich nicht. Er versuchte auch nicht, vom Thema abzulenken. Wiederholt nickte und sagte er, meine Darstellung bestätige seine Ansicht. Er habe vor der angelsächsischen Rasse gleichfalls die grösste Hochachtung. Umso schwerer sei ihm der Entschluss gefallen, gegen sie diesen Krieg zu führen, der mit der Vernichtung eines der sich jetzt in einem Kampf auf Leben und Tod gegenüberstehenden Gegner enden müsse. Es sei eine weltgeschichtliche Tragödie, dass dieser Kampf sich, trotz all seiner ehrlichen verzweifelten Bemühungen, darum nicht habe vermeiden lassen. Sollte er siegreich für uns ausgehen, dann müsste durch die Vernichtung Grossbritanniens ein Vakuum entstehen, das nicht ausgefüllt werden könne.

Hitler drückte mir mit überzeugenden Worten nicht nur seine Sympathie für das englische Volk, sondern auch seine Bewunderung für dessen politische und wirtschaftliche Führungsschicht aus, die sich seit Jahrhunderten auf einer viel breiteren Basis herangebildet habe, als sie bisher je in Deutschland vorhanden gewesen sei. Das englische Volk sei uns, von verschiedenen Umständen begünstigt, in der politischen Entwicklung um Jahrhunderte voraus. In kritischen Phasen seiner Geschichte, wie England sie jetzt durchzumachen habe, bewiesen sich all die Tugenden, die eine hochwertige Rasse in langen Zeiträumen herangebildet habe. Er bedauerte es, dass es ihm trotz hoffnungsvoller Ansätze zu einer solchen Entwicklung nicht gelungen sei, das englische und das deutsche Volk zusammenzubringen.

Ich gestehe, dass ich damals von Hitlers Worten beeindruckt war. Es war ihm gelungen, mir völlig den Wind aus den Segeln meiner Erbitterung zu nehmen.

Im RLM überraschte mich der Verbindungsoffizier des Luftwaffenführungsstabes zum Propagandaministerium mit der unangenehmen Mitteilung, die Vertreter der Auslandspresse seien versammelt, um mich zu interviewen. Das passte mir gar nicht, war aber nicht zu umgehen. Was ich von der deutschen Propaganda über unseren Einsatz gehört hatte, behagte mir – ich sagte es schon – keineswegs. Ich dachte nicht daran, einen ähnlichen Ton anzuschlagen. Meine Ausführungen wurden auf Band genommen, das Ministerium verehrte mir später einige Schallplatten davon. Ich spielte sie mir zuletzt am Tage meiner Gefangennahme vor, wobei ich feststellen konnte, dass ich nicht ein Wort davon zurückzunehmen oder ungesagt zu machen wünschte. Wenig später begann ein USA-Vernehmungsoffizier seine Unterhaltung mit mir mit der Mitteilung, wir seien alte Bekannte. Er hätte mich schon einmal interviewt. Damals im Theatersaal des Propaganda-Ministeriums am Berliner Wilhelmsplatz.

Von Berlin flog ich zu Göring nach Ostpreussen. An der Ausfahrt des Reichsjägerhofes in der Rominterheide begegnete mir Mölders. Er hatte

drei Tage vor mir als Kommodore des gleichfalls am Kanal eingesetzten Jagdgeschwaders 51, das später seinen Namen erhielt, nach seinem 40. Luftsieg das Eichenlaub bekommen und war durch Hitler und Göring bis jetzt aufgehalten worden, was ihm keineswegs recht war. Er hatte es sehr eilig, zum Geschwader zurückzukommen. So ernst wurde damals noch die Verpflichtung genommen, den Ruf zu verteidigen, der erfolgreichste Jagdflieger der Welt zu sein. «Der Dicke», rief er mir beim eiligen Abschied zu, «hat mir versprochen, dass er dich mindestens ebenso lange wie mich hier festhält. Im übrigen Waidmannsheil zu dem Hirsch, – den ich vorbeigeschossen habe.»

In dem aus mächtigen Holzstämmen gefügten, von einem überhängenden riesigen Strohdach gedeckten Reichsjägerhof trat mir Göring in seinem grünen, ärmellosen Jägerwams aus Wildleder entgegen, unter dem er eine seidene Bluse mit langen bauschigen Ärmeln trug, dazu hohe Jagdstiefel und um seine gewaltigen Lenden gegürtet ein Jagdmesser in Gestalt eines altgermanischen Halbschwertes. Er war glänzender Laune. Der Ärger, den wir bei unserer letzten Begegnung gehabt hatten, die Sorgen, die ihm seine Luftwaffe in der Schlacht um England machte, schienen wie weggeblasen. Es war Brunftzeit, die Hirsche schrien draussen in der Heide. Abend für Abend wurde die Strecke des Tages nach einem von ihm festgesetzten Zeremoniell bei brennenden Fackeln und flammenden Pylonen feierlich Verblasen.

Für mich hatte er ausser seinen Glückwünschen eine ganz besondere Auszeichnung bereit. Er gab mir einen der sonst ihm allein vorbehaltenen kapitalen Hirsche zum Abschuss frei. Es war ein sogenannter «Reichsjägermeister-Hirsch», deren jeden einzelnen er genau kannte, die jeder ihren Namen hatten, über die er wachte, und von denen er sich nur sehr schwer trennte. «Ich habe», sagte Göring, «Mölders versprochen, Sie hier mindestens drei Tage festzuhalten. Sie haben also reichlich Zeit.» Vom Krieg im Allgemeinen oder der Schlacht um England im Besonderen wurde an diesem Abend nicht gesprochen.

Am nächsten Morgen um 10 Uhr hatte ich den Hirsch gestreckt, übrigens ein wirklich kapitaler, der Hirsch meines Lebens. Es bestand kein Grund mehr, meinen Aufenthalt im Reichsjägerhof weiter auszudehnen.

Doch Göring hielt sich an sein Mölders gegebenes Versprechen und liess mich nicht weg. Nachmittags wurden ihm die neuesten Lageberichte von den Luftflotten 2 und 3 vorgelegt. Sie waren niederschmetternd. Bei einem eben stattgefundenem Angriff auf London waren ungewöhnlich hohe Verluste eingetreten.

Göring war erschüttert. Er konnte sich einfach nicht erklären, wie die immer empfindlicher werdenden Verluste der Bomber zustande kamen. Ich versicherte ihm erneut, dass trotz der schweren Verluste, die wir den englischen Jägern zufügten, ein entscheidendes Absinken ihrer Zahl und Kampf-

*Bomben auf En-ge-land'*

kraft nicht festzustellen sei. Selbst wenn man vielleicht die deutschen Abschuss-Ansprüche für übertrieben hielt – bei den grossen Höhen, in denen sich die Luftkämpfe abspielten, war es nur in den seltensten Fällen möglich einen anscheinend abgeschossenen Gegner bis zum Aufschlag zu verfolgen – konnte die offenbar unverminderte Kampfkraft der englischen Jäger nur daran liegen, dass England in den friedlichen neun Zehnteln seines Territoriums die entstandenen Verluste unter Zusammenfassung aller Energie wieder wettmachte.

Zu welchen Leistungen ein zur Selbstbehauptung entschlossenes Volk fähig ist, sollte wenige Jahre später auch das deutsche beweisen.

Als ich Göring nach diesem sehr ernsten Gespräch bat, mich zu meinem Geschwader zu entlassen, erhob er keine Einwände mehr. Ich flog zurück zum Kanal. In Pommern musste ich notlanden. Bei der Fortsetzung der Reise im D-Zug fiel mein Hirsch mehr auf als das neue Eichenlaub an meinem Ritterkreuz. Fast alle Mitreisenden meinten, der Kopf stänke impertinent und die «Hörner» so ohne Verpackung seien direkt gefährlich. Ein paar Jäger machten erstaunte Augen. Alle hatten recht.

*Zwischen «Seelöwe» und «Barbarossa»*

Während meines Besuches im Reichsjägerhof, am 27. September 1940, wurde das deutsch-italienische Achsenbündnis durch den Beitritt Japans zum Dreierpakt erweitert. Mit diesem Bündnis wurde schlagartig offenbar, dass es sich bei der in Gang befindlichen Auseinandersetzung nicht allein um einen europäischen Konflikt handelte, sondern um einen solchen von weltweiten Ausmassen. Politisch erschien der Dreierpakt als ein neuer aussenpolitischer Erfolg Hitlers.

Auch das Bündnis mit Japan wurde in Deutschland – wie das mit der Sowjetunion – weniger mit dem Herzen als mit dem Verstand gutgeheissen. Japan stellte einen sehr realen militärischen Faktor in der Welt dar. Besonders seine Seemacht durfte, nun Japan uns zur Seite stand, angesichts der Deutschland gegenüber immer unfreundlicher werdenden Haltung des USA-Präsidenten Roosevelt als ein Umstand betrachtet werden, der diesen vielleicht doch noch von einer Beteiligung am Krieg gegen Deutschland zurückhalten würde.

Auch der Sowjetunion gegenüber schien der japanische Trumpf im deutschen Skat nicht ohne Vorteil. Der sowjetische Überfall auf Finnland am 30. November 1939 hatte die Entrüstung der ganzen Welt erregt, und die tapfere Gegenwehr dieses kleinen Heldenvolkes, die am 12. März 1940 zu einem ehrenvollen Frieden geführt hatte, war allenthalben mit Genugtuung verfolgt worden. Die mögliche Bedeutung des finnischen Winterkrieges als eines Manövers, die Welt über die Stärke der Roten Armee zu täuschen, wurde damals wohl nur von den wenigsten erkannt. Man legte ihn als Anzeichen des unersättlichen bolschewistischen Imperialismus aus, dessen Appetit durch den polnischen Teilerfolg angeregt worden war. Die Befürchtung, dass er sich als nächstes, dem alten russischen Drang nach eisfreien Häfen folgend, dem Balkan und damit den Meerengen des Bosphorus zuwenden würde, bestätigte sich, als Stalin am 2. Juli 1940 das rumänische Bessarabien die Bukowina besetzte. Trotz des Hilfeversprechens vom April 1939 für Rumänien, reagierte England auf die sowjetische Herausforderung nicht.

Vierzehn Tage nach Mussolinis nicht programmgemäßem Vorprellen gegen Griechenland, das man im Ausland für eine wohlüberlegte Aktion der koordinierten Achsenkriegführung halten konnte, erschien der sowjetische

Aussenminister Molotow in Berlin, um die Ansprüche seiner Regierung in diesem jetzt in kriegerische Bewegung geratenen Raum nachdrücklich anzu-melden. Den Verhandlungen, die er vom 12. bis 14. November 1940 mit Hitler führte, muss für den weiteren Verlauf des Krieges schwerwiegende Bedeutung beigemessen werden. Molotow verlangte nicht nur freie Hand in Finnland und den baltischen Staaten, sondern auch über die bereits still-schweigend okkupierten rumänischen Gebietsteile hinaus ganz Bulgarien und Zugang zu den Meerengen des Bosphorus.

Diese Forderungen erfüllen, hiess, dem Bolschewismus das Tor nach dem Westen öffnen. Sie zu stellen, bedeutete die offene Kampfansage des Ostens an den Westen. Die deutsch-sowjetischen Beziehungen hatten in ihrer Ent-wicklung die Grenze erreicht, an der ein zeitweiliges taktisches Zusammen-gehen, zu dem Hitler sich aus politischer Zweckmässigkeit im August 1939 entschlossen hatte, in eine Bindung überzugehen drohte, deren Folgen un-absehbar waren. Auch die späteren Beziehungen Stalins zu den westlichen Alliierten gelangten eines Tages an diesen kritischen Punkt. Das war in Jalta, wo Stalin an den Westen noch weitergehende Forderungen stellte. Sie wurden von Roosevelt und Churchill akzeptiert. Stalin legte damit den Grund für die heute weit in die westliche Welt hineinreichende russische Machtposition.

Molotow musste aus Berlin unverrichteter Dinge wieder abreisen. Die Ent-scheidung, vor die Hitler gestellt war, ist ihm sicher nicht leicht gefallen. Mit einer Befriedigung der Wünsche des Kreml, vor allem in Bezug auf den Zugang zum Mittelmeer, wäre England zur Verteidigung seiner wichtigsten Lebensader in unausweichliche Kampfstellung zur Sowjet-Union gedrängt worden. Das hätte Hitler eigentlich nur erwünscht sein können, nachdem die Schlacht um England nicht den erwarteten Erfolg gezeitigt hatte, das Unternehmen Seelöwe abgeblasen worden und ihm selbst offenbar nicht ganz klar war, auf welche Weise er den britischen Gegner in die Knie zwingen sollte.

Doch der Kampf gegen England war ja kein ursprüngliches Kriegsziel Hitlers. Er war nur ein auf seinen Weg gerollter Stein, den man beseitigen oder umgehen musste, durch den man sich aber nicht von dem Weg ab-bringen lassen durfte, dessen Ziel die Vernichtung des Bolschewismus war.

Mit einer Bewilligung der sowjetischen Forderungen wäre Hitler von diesem Weg abgegangen. Er hätte damit dem Kreml, dem sich durch das zeitweilige Bündnis mit Deutschland vorübergehend ein Spalt in der Tür nach dem Westen geöffnet hatte, gestattet, den Fuss dazwischen zu stellen.

Hitlers Entscheidung bedeutete für Deutschland den Verzicht auf die Rückendeckung nach Osten, während der Kampf gegen den Westen noch nicht entschieden war. In diesen Tagen, als er sich mit der Ablehnung der

sowjetischen Forderungen entschloss, nun alle Kräfte auf sein ursprüngliches Kriegsziel im Osten zu konzentrieren, entschied sich auch das Schicksal unseres im Westen geführten Kampfes gegen die englische Luftmacht.

Zwischen der vierten Phase der Schlacht um England, die mit der Einstellung der Tages-Bombenangriffe am 20. Oktober zu Ende ging, und der fünften und zugleich letzten, während welcher die Ziele auf der britischen Insel bei Nacht bombardiert wurden, liegt der Einsatz der deutschen Jagdbomber, ein Novum in der Geschichte des Luftkrieges. Ist der Schlachtflieger, der sozusagen als «fliegender Stosstrupp» im Tiefflug Stellungen und Truppenbewegungen im frontnahen Raum mit Bomben, Raketen und Bordwaffen bekämpft, eine ausschliesslich taktische Waffe zur Unterstützung des Heeres, so fallen dem Jagdbomber, der weit hinter dem Schlachtfeld gegen Erdziele eingesetzt wird, Aufgaben zu, deren Erfüllung im Rahmen strategischer Luftoperationen von erheblicher Bedeutung sein kann. Das sollte sich besonders deutlich zeigen, als der Jagdbomber auch auf alliierter Seite, bei der Luftoffensive gegen das Reich, eingesetzt wurde. Die zahllosen von amerikanischen Jabos durchsiebten Lokomotiven, auf dem westdeutschen Eisenbahnnetz gegen Ende des Krieges legten davon ein beredtes Zeugnis ab.

Die Jagdbomber-Idee hatte auf deutscher Seite anderen Ursprung. Der Jäger wurde nicht etwa nach Erfüllung seiner ursprünglichen Aufgabe im «Krieg in der Luft», also nach Erringung einer ausreichenden Luftüberlegenheit, als zusätzliche Waffe im «Krieg aus der Luft» eingesetzt, – er musste als Jagdbomber gewissermassen den «Lückenbüsser und Sündenbock» spielen. Man ging von der Überlegung aus, dass die Bomber offenbar von der Jagdwaffe nicht ausreichend geschützt werden konnten. Das stimmte wohl. Statt nun aber die für diese Tatsache gegebenen Erklärungen der Front zu akzeptieren und die Ursachen dafür nach Möglichkeit zu beseitigen, oder – als Alternative – die nicht mehr vertretbaren Angriffe einzustellen, schlussfolgerte man so: gut, die Jäger haben sich als unfähig erwiesen, die Bomber zu schützen. Dann sollen sie jetzt eben die Bomben selbst nach England tragen.

So packt der Tor ein Schwert, das im Kampf schartig geworden ist, statt es zu schärfen, am verkehrten Ende, um mit dem stumpfen Knauf auf den Gegner einzuschlagen. Auch politisch-propagandistische Gründe mögen die Führung zu dieser ihrer Fehlentscheidung bewogen haben. – Die Bombenangriffe auf England waren zu einer Prestige-Frage geworden. Bei Tage konnte man sie mit Bombern nicht mehr fortsetzen. Nacht-Einsätze wurden erst vorbereitet. Diese Lücke sollten nun die in Jagdbomber verwandelten Jäger ausfüllen. Nicht militärische Notwendigkeiten, sondern politische Augenblicksforderungen bestimmten den Jabo-Einsatz. Statt das erstrebte Ziel, den Bombenkrieg gegen England, für den eine ausreichende Luftüber-

legenheit unerlässlich war, durch eine forcierte Verstärkung der Jagdwaffe möglich zu machen, schwächte man diese durch Umwandlung von Jagdflugzeugen in Bombenträger. Der operative Wert von Jagdbombern ist unbestreitbar unter der Voraussetzung, dass ein Überschuss an Jägern vorhanden ist. Den Jäger aber als Jagdbomber einsetzen, wenn die Jagdkräfte ohnehin schon nicht zur Erringung der Luftüberlegenheit ausreichen, heisst das Pferd am Schwanz aufzäumen.

Es fing mit der sogenannten Erprobungsgruppe 210 an, die mit Me 109, Me 110, und Me 210 ausgerüstet war. Sie wurde gegen Mitte September in den Pas de Calais verlegt und dem Begleitschutz meines Geschwaders anvertraut. Gleichzeitig erhielten die sieben in der Schlacht um England eingesetzten Jagdgeschwader den Befehl, je eine Gruppe oder bei jeder Gruppe eine Staffel, das heisst also ein Drittel auf Jagdbomber umzurüsten.

Wir Jagdflieger sahen dieser Vergewaltigung unserer Maschinen erbittert zu. Wir hatten alles getan, um ihre Flugeigenschaften gegenüber dem immer besser werdenden Gegner zu steigern. Wir hatten, um nur noch einen einzigen Kilometer an Höchsgeschwindigkeit mehr herauszukitzeln, alles Entbehrliche herausgeworfen. Wir hatten immer wieder Zusatztanks zur Erhöhung unserer Eindringtiefe verlangt. Statt ihrer bekamen wir jetzt Bombenabwurf-Vorrichtungen und mussten erleben, dass ein Drittel unserer Maschinen für den Luftkampf ausfiel.

Der Einsatz der neuen Jabos erfolgte überstürzt. Für eine Ausbildung der Jagdflieger im Bombenabwurf blieb kaum Zeit. Die meisten Flugzeugführer warfen die erste scharfe Bombe ihres Lebens im Einsatz über Lopdon oder anderen Zielen in England. Insgesamt hatten wir damals etwa 250 Jabos. Die Me 109 trug eine Sprengbombe von 250 kg, die Me 110 deren zwei sowie vier Bomben zu 50 kg, insgesamt also 700 kg. Damit war keine nachhaltige Wirkung zu erzielen. Umso weniger als die über das «Dödelschleppen» verbitterten Jäger froh waren, wenn sie die Bombe irgendwie los wurden.

Die Durchführung der Jabo-Angriffe erfolgte so, dass jedes Geschwader den Jagdschutz für die eigenen Bombenträger stellte. Die Anflughöhe lag, im Verband gestaffelt, bei etwa 6'000 Meter. Zunächst liessen wir die Jabos wie einen zu schützenden Bomberverband geschlossen fliegen. Es stellte sich aber bald heraus, dass die englischen Jäger sich so ganz gegen die Bombenträger konzentrieren konnten. Wir verteilten daher die Jabos in kleinsten Einheiten auf den gesamten Geschwader verband und brachten sie so einigermaßen sicher über die Zielräume. Dieser Art Angriffe kam nicht mehr als die Bedeutung von ungezielten Störangriffen zu. Das passive Verhalten dabei gegenüber der Jagdabwehr und das kämpferische Unterlegenheitsgefühl bei gegnerischen Angriffen aufgrund der Einbusse an Geschwindigkeit, Wendigkeit und Steigfähigkeit und schliesslich die keineswegs überzeugende Wir-



kung seiner einzeln ins Gelände gekleckerten Bomben verdarben die damals durch die Begleitschutzaufträge ohnehin schon reichlich strapazierte Moral des deutschen Jagdfliegers.

Wir gingen unwillig und mit ausgesprochener Antipathie an die Jabo-Aufträge heran. Die Luftwaffenführung trat unserer negativen Einstellung mit aller Schärfe entgegen. Göring erklärte in heftigem Ton, dass die Jagdwaffe bei ihren Begleitschutzaufträgen für die Bombengeschwader versagt habe und jetzt gegen die Jabo-Einsätze opponiere, die sie doch nur ihrem eigenen Versagen zuzuschreiben habe. Wenn sie sich auch für diese Aufgabe als unfähig erweise, wäre es das Beste, die Jagdwaffe überhaupt aufzulösen. Das war ein starkes Stück! Die in der Schlacht um England eingesetzten deutschen Jagdflieger waren mit Recht der Überzeugung, in den vergangenen Wochen des schweren Kampfes ihre Pflicht erfüllt zu haben. Sie hatten in unermüdlichem Einsatz und bei allenthalben hervortretenden Erfolgen schwere Verluste ihrer Waffe hingenommen, ohne zu fragen, mit welcher Zielsetzung und wie lange noch diese mörderische Schlacht geführt werden sollte. Bei dieser schweren moralischen Belastung nun mit ungerechtfertigten Vorwürfen angegriffen zu werden, stellte die militärische Disziplin auf eine harte Probe. Es wurde jetzt in den Kreisen der jungen Verbandsführer leidenschaftliche und erbitterte Kritik an der Führung geübt. Die erste ernsthafte Vertrauenskrise im Verhältnis der Jagdwaffe zur Luftwaffenführung trat ein.

Um diese Zeit machte sich mit Fortschreiten der herbstlichen Jahreszeit ein weiterer Umstand zu unserem Nachteil bemerkbar: Das Wetter. Wir hatten uns seinerzeit von dem berühmten Londoner Nebel allerlei versprochen. Die Vorstellung, dass die Stadt selbst und ihre Umgebung «im Dreck» liegen würde, der das Aufsteigen der britischen Jäger verhinderte, dass die Schornsteinspitzen Londons aber gerade noch herausragten, um unseren Bombern günstige Zielpunkte zu bieten, war so verlockend, dass ich sie bei meiner Unterhaltung mit Hitler gewissermassen als tröstlichen Ausblick vorbrachte. Er hatte damals, beinahe müde, wie mir schien, abgewinkt und gemeint, darauf dürften wir uns nicht verlassen. Er sollte recht behalten. Wetterfragen waren Hitlers Spezialität. Er hatte in dieser Beziehung mitunter glückliche Einfälle, zudem auch fähige Berater, denen es kein Geheimnis sein konnte, dass am Kanal, besonders in dieser herbstlichen Jahreszeit sogenannte «Westwetterlagen» vorherrschend sind, bei denen sich das Wetter von Westen nach Osten entwickelt, was für den von Osten nach Westen Angreifenden natürlich ein schwerwiegender Nachteil ist. Dem Verteidiger ist dabei das tatsächliche und das zu erwartende Wetter über dem Kampfraum viel eher bekannt als dem Angreifer. Die Engländer konnten sich immer frühzeitiger auf die jeweilige Wetterentwicklung einstellen. Wir wurden von ihnen überrascht. So traten immer häufiger Lagen ein, bei denen die Versammlung von

Bombern und Jägern nur noch teilweise oder gar nicht mehr zustande kam, wodurch die Operationen ausserordentlich verlustreich für die Bomber wurden. Mit der saisongemässen Verschlechterung des Wetters wurde es immer schwieriger, grössere Angriffsvorhaben planmässig durchzuführen.

Die Wetterverhältnisse am Kanal waren der letzte einer Reihe von Gründen, die die deutsche Führung veranlassten, die Tagesangriffe auf London nach einer Dauer von sechs Wochen am 20. Oktober 1940 endgültig einzustellen. Die Bomber hatten dabei etwa 30-35%, die Jäger 20-25% ihres Bestandes eingebüsst. Insgesamt dürfte die deutsche Luftwaffe vielleicht auf Dreiviertel der Kampfkraft abgesunken sein, die sie zu Beginn der Luftschlacht um England besass. Es ist daher abwegig, von einer Vernichtung oder entscheidenden Niederlage der deutschen Luftwaffe in der Luftschlacht um England zu sprechen. Wer die Ansicht vertritt, dass ihr dabei das Rückgrat gebrochen worden und sie nicht mehr in der Lage gewesen wäre, sich von diesem Schlag zu erholen, verkennt die realen Verhältnisse oder versucht sie, zu welchen Zwecken auch immer, zu entstellen. Dem muss im Interesse der historischen Wahrheit widersprochen werden. Richtig ist, dass die Einstellung der deutschen Tagesangriffe auf London ein ganz ausserordentlicher, glänzender, militärisch und politisch gleich bedeutungsvoller englischer Erfolg war. Auch die letzte Phase der Schlacht um England sollte der englischen Bevölkerung und ihrer Führung noch schwere Sorgen bereiten. Aber die unmittelbare, die tödliche Gefahr war überwunden. England hatte eine der schwersten Belastungen seiner Geschichte siegreich bestanden. Es hatte seinen Mut und sein Selbstbewusstsein nicht verloren, sondern die kritische Runde, zwar taumelnd und blutend, aber mit zusammengebissenen Zähnen durchgestanden.

Ende Oktober 1940 begann mit den deutschen Nachtangriffen die fünfte und letzte Phase der Schlacht um England, an der die deutsche Jagdwaffe jedoch nicht mehr beteiligt war. Angegriffen wurden ausser London vor allem Liverpool, Birmingham, Manchester, Southampton und fast alle grösseren Städte etwa bis zur Linie Edingburgh-Glasgow, die damals die Eindringtiefe der deutschen Bomber begrenzte.

Die Umstellung vom Tag- auf den Nachteinsatz erfolgte fast ohne Zeitverlust, was auf Grund des friedensmässigen Ausbildungsstandes der Besatzungen möglich war, die eine vollständige Nacht- und Blindflugschulung durchgemacht hatten. Die Flugzeuge und ihre Ausrüstung blieben nahezu unverändert. Ein brauchbares Nachtbombervisier gab es damals ebensowenig wie Bord-Radar.

Bei der späteren alliierten Luftoffensive gegen das Reich konnte sich die Royal Air Force auf Nachtangriffe konzentrieren, während die Amerikaner die Tagbomberei übernahmen. Deutschland dagegen befand sich in der Lage



*unmittelbar nach schwerem  
Luftkampf über England*



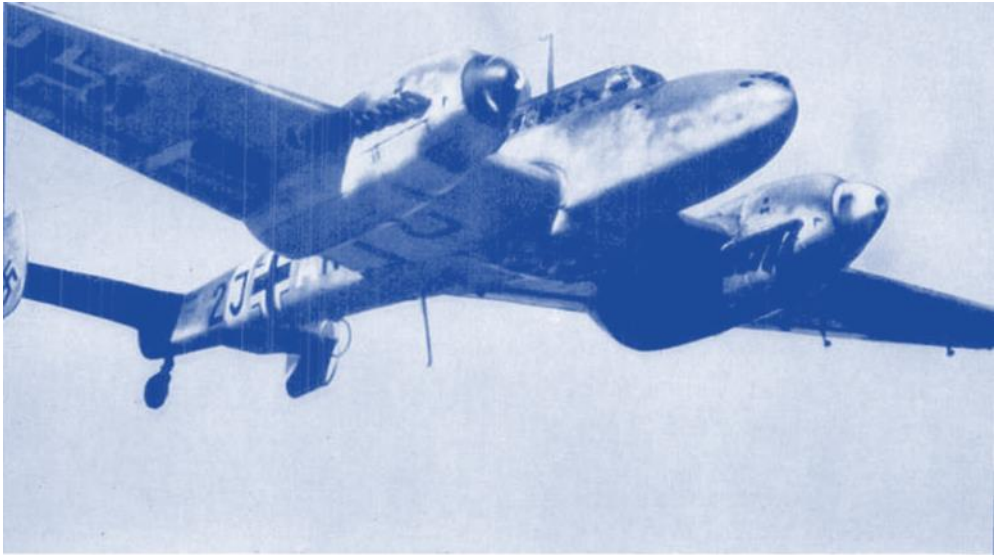
*Einsatzbesprechung am Kanal*

*von rechts: Mölders †, Osterkamp, v. Maltzahn †, Lütjow †, Galland*



1

*Hitler spricht mit mir über England*



12

*Eine grosse Hoffnung, die sich nicht erfüllte: Zerstörer Me 110*

des armen Mannes, der Tag und Nacht das gleiche Hemd tragen muss. So flogen dieselben Besatzungen mit denselben Maschinen, mit denen sie schon während der Tagesoffensive eingesetzt waren, bis zu dreimal in einer Nacht hinüber nach England. Es kamen so Einsatzstärken von 600-800 Bombern zustande. Die Bombenzuladung lag mit maximal 2'000 kg höher als bei Tage. Die dadurch verminderte Geschwindigkeit und Einflughöhe konnte nachts in Kauf genommen werden. Die erzielten Abwurfmengen erreichten mit 1'000 Tonnen je Nacht und Objekt bereits eine beachtliche Höhe.

Allerdings war die Exaktheit der Angriffe und ihre Konzentration ungenügend. Häufig wurden die Ziele infolge ungünstiger Wetterverhältnisse nicht gefunden. Es wurden zwar bald Angriffsverfahren mit Zielbeleuchtern, wie sie später auch die Engländer anwendeten, gefunden und erprobt. Doch blieb der Präzisionsangriff beim Fehlen fast aller navigatorischen und radar-mässigen Hilfsmittel Stückwerk. Alle Angriffsverfahren mussten erst im Einsatz erfunden, erprobt und langsam entwickelt werden.

Anflug und Angriff erfolgten in einer Höhe zwischen 3'000 und 6'000 m. Navigiert wurde mit Hilfe von Eigenpeilung unter Ausnutzung der Küstenfunkfeuer sowie nach einem «Knickebein» genannten, auf das Ziel gerichteten Funk-Leitstrahlverfahren. Die Anflüge erfolgten nicht in Formation sondern deren jeder als Einzelauftrag. Die englische Abwehr stand den deutschen Nachtangriffen zunächst ziemlich machtlos gegenüber. Die Nachtjagd der Royal Air Force befand sich auch erst im Aufbau und kam trotz fieberhafter Anstrengungen damals noch kaum zu nennenswerten Erfolgen. Gefürchteter war die Flak, zumal der breite Flakgürtel um London. Andererseits war bei schlechter Sicht die Detonation der Flakgranaten oft ein Hilfsmittel zur Zielfindung. Insgesamt hielten sich die deutschen Verluste bei Nacht in durchaus erträglichen Grenzen. Die Ausfälle durch Witterungsverhältnisse oder Navigationsfehler waren etwa ebenso hoch wie die durch die Abwehr.

Den nachhaltigsten Erfolg brachten damals die Nachtangriffe während der Vollmondperioden bei klarem Wetter und guter Erdsicht. Eine solche Nacht war die vom 14. auf den 15. November 1940. Die deutschen Kampfgeschwader hatten für diese Nacht ein besonders wichtiges Angriffsziel, eine Industriestadt in der Grafschaft Warwick, in der sich neben zahlreichen anderen kriegswichtigen Fertigungen vor allem bedeutende Werke der für England lebensnotwendigen Flugzeugindustrie befanden: Coventry (205'000 Einwohner). – Bereits die ersten angreifenden Verbände konnten weithin sichtbare Flächenbrände im Zielraum hervorrufen. Bis zu drei Einsätze mit insgesamt etwa 800 Flugzeugen wurden in dieser Nacht von den beteiligten Geschwadern auf Coventry geflogen. Mit mehr als 1'000 Tonnen war die Abwurfmenge beträchtlich, die Wirkung durchschlagend. Coventry stellte in Durchführung und Erfolg das Optimum eines konzentrierten Nachtangriffes

dar. Es sollte in dieser Form der deutschen Luftwaffe nie wieder gelingen. Erst viel später und mit ganz anderen Mitteln schafften die Engländer ähnliches. Coventry war ein Zufallserfolg. Ohne ausreichende Navigations- und Zielfindungshilfen konnte in dieser Jahreszeit die stark wetterabhängige Nachtbomberei über England trotz mässiger Verluste zu keinem durchschlagenden Erfolg mehr gelangen. Langsam klangen auch die deutschen Nachtangriffe ab, bis sie im April 1941 fast ganz eingestellt wurden.

Die Schlacht um England ging sang- und klanglos zu Ende.

## *Auf strategischem Neuland*

Nachdem Molotow Berlin erfolglos verlassen hatte, kühlten sich die deutsch-sowjetischen Beziehungen merklich ab. Im Zuge der jetzt beginnenden Vorbereitungen für das Unternehmen «Barbarossa» verlor die Auseinandersetzung mit dem englischen Gegner zur Luft mehr und mehr an aktuellem Interesse. Bei der nicht zuletzt auch durch Wetterbedingungen erzwungenen Einstellung der Tages-Bombenangriffe auf England mag auch der Gedanke mitgespielt haben, die Kraft der Luftwaffe für den bevorstehenden Schlag gegen die Sowjetunion zu schonen.

Was wäre geschehen, wenn Hitler Russland nicht angegriffen und die wetterbedingte Pause im Kampf gegen England zur Auffrischung der Luftwaffe benutzt hätte, um die unentschieden abgebrochene Partie zu Ende zu führen? Was wäre geschehen, wenn die Schlacht um England statt erst Ende Juli bereits unmittelbar im Anschluss an den Sieg in Frankreich begonnen worden wäre und die Luftwaffe damit vier oder sechs Wochen mehr Zeit bis zum Eintreten der ungünstigen Herbstwitterung gehabt hätte? Was wäre geschehen, wenn der «Seelöwe», dessen bevorstehenden Sprung auf die Insel die englische Führung mit ausserordentlichem Ernst erwartete, von Hitler nicht zurückgepiffen worden wäre? – Hätten die Kräfte Englands auch in diesen Fällen dem deutschen Ansturm standhalten können? – Die Fragen werden auch heute noch schwer zu beantworten sein. Ich glaube jedoch, dass die dilatorische Vorbereitung der Operation «Seelöwe», die Verzögerung des Angriffstermins der Luftschlacht um England, die Abweisung Molotows in Berlin und danach der endgültige Abbruch der Luftschlacht beim Stand «Unentschieden» wohl mit auf die Abneigung zurückzuführen ist, mit der Hitler von vornherein dem Krieg gegen den Westen gegenüberstand.

Mit den Vorbereitungen für den Feldzug gegen die Sowjetunion und dem Abklingen der Schlacht um England steuerte Hitler die deutsche Kriegsmaschine wieder auf diesen Kurs ein. Das konnten und sollten wir kleinen Frontoffiziere damals nicht wissen. Hitler bemühte sich, uns und der Welt gegenüber seine wahren Absichten zu verschleiern. Am Heiligen Abend 1940 hielt er anlässlich eines Besuches bei meinem Geschwader in Abbeville eine etwa halbstündige Rede. Es sprach hier ein anderer Hitler als der, den ich unter vier Augen in der Neuen Reichskanzlei kennengelernt hatte. Es sprach

der Hitler, den wir aus seinen Rundfunkreden kannten. Er war ganz Siegesgewissheit. Der Krieg, sagte er, sei praktisch schon so gut wie gewonnen. Es sei ihm gelungen, einen Gegner nach dem anderen zu stellen und zu schlagen und einen Zweifrontenkrieg zu vermeiden. Die Gefahr eines sowjetischen Angriffes sei gebannt. England würde durch eine ungeahnte Steigerung des U-Boot-Krieges und durch eine gewaltige Intensivierung der Luftrüstung endgültig niedergerungen werden. Keine Mächtekoalition der Welt könne uns mehr den Sieg entreissen.

Man glaubte in diesem kleinen Kreis, zum Mitwisser intimster Staatsgeheimnisse gemacht worden zu sein. Das war natürlich keineswegs der Fall. Im Gegenteil war jeder Satz nicht zur Geheimhaltung sondern zum Weiter-sagen bestimmt. Es war eine typische Zweckrede, die in der beabsichtigten Richtung ihre Wirkung nicht verfehlte.

Rückschauend drängte sich mir bei der Diskrepanz zwischen dem damals von Hitler Gesagten und den realen Verhältnissen die Frage auf, die ich mir später noch öfter stellen sollte: Konnte er eine so eindrucksvolle und gleichzeitig so weit von der Wirklichkeit abweichende Darstellung der Verhältnisse vielleicht nur deswegen geben, weil er diese – wobei er den Ostfeldzug als bereits gewonnen übersprang – zuvor sich selber suggeriert hatte? Angesichts des mit Fortschreiten des Krieges immer deutlicher werdenden Missverhältnisse zwischen den Erfordernissen der Kriegführung und Hitlers Auffassung von denselben, neige ich dazu, dies zu bejahen.

Tatsächlich konnte damals, Weihnachten 1940, von einer dicht bevorstehenden siegreichen Beendigung des Krieges keineswegs die Rede sein. Schon waren die Kriegereignisse auf den Balkan und Nordafrika übergesprungen. Die von den Italienern im Sommer 1940 mit dem verlockenden strategischen Ziel des Suez-Kanals begonnenen Operationen kamen erst durch das um die Jahreswende 1940/41 aufgestellte deutsche Afrika-Korps wieder in Fluss. Rommels Nachschub über das Mittelmeer benötigte immer stärkere Sicherungskräfte der Luftwaffe. Bald sollten die östlichen Weiten als kräfteverschlingendes Schlachtfeld hinzukommen. Roosevelt war bereit, das gewaltige Kriegspotential der USA in die Waagschale des Krieges zu werfen. Und der letzte Gegner im beherrschten Europa, England, sass, zwar schwer mitgenommen, aber nicht besiegt, auf seiner Insel, die später der Flugzeugträger für die Vernichtung Deutschlands aus der Luft werden sollte.

Dass England von 600 einsatzbereiten mittleren Bombern und 600-700 Jägern mit sehr begrenztem Aktionsradius nicht in die Knie zu zwingen war, durfte nicht erstaunen. Man vergesse nicht, dass die deutsche Luftwaffe, als sie zu ihrer Bewährungsprobe im zweiten Weltkrieg antrat, genau viereinhalb Jahre alt war. In dieser Zeit entstand die damals stärkste Luftwaffe der Welt. Das stellte zweifellos eine ausserordentliche Leistung dar. Sie ist umso höher



zu bewerten, als damals ja nicht nur die Truppe selbst, sondern auch alle Voraussetzungen für ihre Schaffung fehlten: Die Bodenorganisation und die Ausbildungsstätten, die Verbände und ihre Führung, das fliegende Personal und die Techniker, die Luftfahrtwissenschaft und -forschung, die Maschinen und die Waffen, ja sogar die Rüstungsindustrie, die diese produzieren sollte, und schliesslich selbst die gewaltigen Werke, die – in Ermangelung einer natürlichen Treib- und Sprengstoffbasis – diese für eine grosse Luftwaffe unerlässlichen Grundstoffe synthetisch aus Kohle erzeugen mussten.

Während der gleichen Zeit aber hatte sich die Luftwaffe mit dem Heer und der Kriegsmarine in die Ausschöpfung des deutschen Kriegspotentials zu teilen. Und Deutschland lebte damals durchaus nicht allein für die Rüstung. Der zivile Sektor der deutschen Produktion nahm einen ähnlichen Aufschwung. Wohnhäuser und Repräsentationsbauten entstanden in den Städten neben Rüstungsschmieden und Kasernen. Auf dem Lande wuchsen nicht nur Flug- und Exerzierplätze, sondern auch zahllose Bauernhöfe und ländliche Siedlungen. Das Strassennetz erreichte, nicht allein durch die fälschlich oft als nur strategisch bezeichneten Reichsautobahnen, eine Dichte und Leistungsfähigkeit von hohen Graden. Insgesamt hat das deutsche Volk in diesen Jahren eine Kraftentfaltung gezeigt, die einzigartig war.

Dass sich die Luftwaffe innerhalb des in so viele Richtungen strebenden Aufbau- und Ausweitungsprogramms in diesem Umfang entwickeln konnte, ist fraglos das Verdienst ihres Schöpfers und Oberbefehlshabers Hermann Göring. Man schätzt, dass die Luftrüstung 40% der gesamten deutschen Rüstungskapazität dieser Jahre ausgemacht hat. Göring verstand es, mit grosser Energie und leidenschaftlicher Liebe zu seiner Waffe, dieser den Platz zu verschaffen, der ihr nach seiner Überzeugung innerhalb einer starken kontinentalen Militärmacht zukam. Die Bedeutung der Luftstreitkräfte in einem künftigen Krieg ist in Deutschland damals jedenfalls grundsätzlich, rechtzeitig und richtig erkannt worden.

Zweifellos sind im Aufbau Fehler gemacht worden. Zweifellos litt alles unter Übereilung und unter einer Überschätzung der erreichbaren Möglichkeiten. Zweifellos waren die Vorstellungen von der Wirkung der Luftstreitkräfte und ihrer damaligen Kampfmittel übertrieben, wenn man dabei auch nur der Entwicklung der Technik vorausleite. Aber die Grundauffassung, aus der heraus Hitler, von Göring beraten und angetrieben, die selbständige deutsche Luftwaffe schuf, war gut und richtig.

Er verfügte damit über ein Instrument, das im Zusammenwirken mit den motorisierten Heeresseinheiten seine Blitzkrieg-Strategie zu den grossen Erfolgen führte. Eine strategische Luftwaffe jedoch im heutigen Sinne war dieses Instrument noch nicht. Als es dann im Sommer 1940, entgegen den ursprünglichen Absichten der deutschen Kriegführung, zu strategischen Auf-

gaben gegen England eingesetzt werden musste, waren seine Erfolgsmöglichkeiten angesichts der zahlenmässigen Stärke, der technischen Ausrüstung und des Entwicklungsstandes der Kampfmittel naturgemäss sehr beschränkt. Es fehlten alle Erfahrungen über Grenzen, über Kräftebedarf und Methoden strategischer Luftoperationen. – Der spanische Bürgerkrieg hatte nur Erkenntnisse und Erfahrungen auf technischem und taktischem Gebiet erbracht. Es war strategisches Neuland, das man im Sommer 1940 betrat.

In der Kriegsgeschichte völlig neuartige Operationen wurden von der Luftwaffe in der Schlacht um England ausgeführt, von denen ich als die wichtigsten nenne:

1. Der nicht begrenzte, an die Operationen der Erdtruppe nicht gebundene Kampf um die absolute Luftherrschaft.
2. Der strategische Bombenluftkrieg am Tage mit Jägerbegleitschutz.
3. Der strategische Bombenluftkrieg bei Nacht.
4. Der Jagdbomber-Einsatz.
5. Der strategische Luftkrieg gegen die Versorgungsschiffahrt.

Keine dieser Operationen ist letztlich ganz erfolgreich gewesen. Einfach weil jede von ihnen mit den vorhandenen Möglichkeiten der Luftwaffe nicht zu lösen war. Auf allen diesen Gebieten mussten im Kampf erst praktische Erfahrungen gesammelt werden, die fast ausnahmslos durch vorausgehendes Studium nicht ersetzt werden konnten. Diese Erfahrungen kamen jedoch nicht Deutschland allein zugute, sondern allen Kriegführenden. Und während Deutschlands Kriegspotential von nun an in immer stärkerem Masse durch andere Aufgaben in Anspruch genommen und schliesslich immer mehr eingeengt wurde, so dass es am Ende nicht einmal mehr ausreichte, das Dach über dem eigenen Haus zu decken, waren die Alliierten dabei, das ihre langsam aber sicher auszuweiten und zu mobilisieren. Auf dieses gestützt, die deutschen Fehler weitgehend vermeidend und die deutschen Erfahrungen ausnützend, schufen sie die strategische Luftwaffe des letzten Krieges, mit der sie Deutschland zerschmetterten.

Die deutsche Luftwaffe hatte ihre Grenzen und Schwächen während der Schlacht um England vor aller Welt offenbar gemacht. Sie hatte sich ihres Nimbus der Unbesiegbarkeit begeben. Aber dazu war etwas eingetreten, was bis dahin niemand vorausgesehen hatte: Der erste Schritt, den Deutschland mit der Schlacht um England in unentdecktes luftstrategisches Gebiet getan hatte, war zur Voraussetzung für den zweiten geworden, den endgültig erfolgreichen. Ihn taten die Alliierten aus den deutschen Fussstapfen heraus. Der erste Schritt war voller Risiko und Gefahr. Deutschland strauchelte dabei, fiel aber nicht. Erst der zweite Schritt brachte den anderen den Erfolg, Deutschland den Untergang.

## *Ein Alp wird Wirklichkeit: Zweifrontenkrieg*

Ende 1940 machten wir Geschwaderkommodores am Kanal eine gemeinsame Eingabe mit dem Ersuchen, unsere abgekämpften Geschwader nach und nach zur Auffrischung und Erholung aus dem Einsatz zu ziehen. Dem Gesuch wurde stattgegeben. Im Februar 1941 war mein Geschwader an der Reihe. Wir verlegten in unsere westdeutschen Heimatstandorte, wo die Maschinen überholt und ergänzt wurden. Den Flugzeugführern hatte Göring einen kostenlosen Ski-Urlaub bewilligt. Wir genossen ihn in vollen Zügen.

Innerlich und äusserlich wieder aufgebügelt, braungebrannt und gut ge-launt, kamen wir Ende Februar 1941 vom Arlberg zurück. Wir erhielten Verlegebefehl in die Bretagne. Zum Schutz der in Brest liegenden Schlachtschiffe sowie der im Bau befindlichen U-Boot-Bunker. Derartige starre Objekt-Schutz-Aufträge sind beim Jäger nicht sonderlich beliebt. Sein Element ist der Angriff, das Aufspüren, Jagen und Vernichten des Gegners. So nur kann der passionierte und fähige Jagdflieger sein Können entfalten und höchste Leistungen erzielen. Bindet ihn an einen eng begrenzten Auftrag, nehmt ihm die Initiative, und ihr nehmt ihm das Beste und Wertvollste, was er besitzt: den Angriffsgeist, die Freude am Einsatz, die Jagdleidenschaft. Die Jagdwaffe lässt sich nicht in Fesseln zwingen, schon gar nicht, wenn diese von erdgebundenem Denken bestimmt sind. Die Jagdwaffe ist ihrem innersten Wesen nach Elite. Die fast unvorstellbar teuren Produkte genialer Konstrukteure, sorgfältiger Techniker und hoch spezialisierter Arbeiter in die Hände gewissenhaft ausgewählter und vielseitig ausgebildeter Könner gegeben, schaffen eine Waffe von höchster Wirkungskraft, aber auch höchster Empfindlichkeit. Sie ist einem Rasiermesser vergleichbar, das zu seiner Führung einer feinfühligsten Hand bedarf. Wer es wie ein Schlachtermesser handhabt, darf sich nicht wundern, wenn es schartig und endlich unbrauchbar wird.

Wir gingen also ohne Begeisterung in die Bretagne. Luftverteidigung lautete unser Auftrag, von dem wir nicht viel erwarteten, während er uns zum Warten zwang. Ich hatte meinen letzten Gegner vor genau vier Monaten abgeschossen. Auf dem Verlegungsflug von Düsseldorf nach Brest landete ich mit meinem Rottenflieger, Oberfeldwebel Menge, in Le Touquet zwischen und machte von hier aus mit ihm einen privaten Abstecher über die britische Insel. Kein englischer Jäger liess sich zunächst sehen. Wir provozierten mit

*Ein Alp wird Wirklichkeit: Zweifrontenkrieg*

unserer Anwesenheit solange, bis es dem Fighter-Command doch zu dumm wurde und es eine Staffel Spitfires gegen uns ansetzte. Zu meinem Glück entdeckte ich sie im Steigen unter uns, setzte mich überraschend in nur etwa 1'000 m Höhe hinter eine von ihnen und brachte zahlreiche MG- und Kanonentreffer an bis sie brannte. Der Pilot stieg aus. Auch Menge schoss eine Spitfire ab. Wir flogen, jetzt endlich mit abwerfbaren Zusatzbehältern ausgerüstet, befriedigt nach Brest weiter, wo das Geschwader bereits eingetroffen war.

Wie erwartet, war hier rein gar nichts los. Ein paarmal wurde die «Aufklärer-Spitfire vom Dienst» erwischt. Aber das war schliesslich keine Aufgabe für ein Jagdgeschwader. So verwendete ich die Zeit, um die Ausbildung zu vervollkommen. Aber ich beneidete offen gestanden Mölders, der mit seinem Geschwader wieder an der Kanalküste lag und den Kontakt mit den britischen Jägern hielt. Er lag mit seinen Abschüssen weitaus an der Spitze. Wieck war gefallen, Balthasar verwundet.

Am 15. April hatte Osterkamp, der damals als Jafü in Le Touquet lag, Geburtstag. Ich war dazu eingeladen. So packte ich mir also einen riesigen Korb voll Hummern mit den dazugehörigen Flaschen Sekt als Geburtstagsgeschenk in meine neue Me 109 F und flog mit Oblt. Westphal als Rottenflieger los. Es war zu verlockend, auf dem Flug nach Le Toquet wieder eine kleine «Biege» über die Insel zu machen. Bald entdeckte ich eine einzelne Spitfire. Nach wilder Jagd entschied das Schicksal zu meinen Gunsten. In einem kleinen Dorf westlich Dover schlug das Flugzeug dieses zähen Gegners brennend auf.

Bald darauf sahen wir vor uns eine ganze Staffel Spitfires im Steigen. Eine einzelne Maschine hing etwas hinter dem Verband zurück. Ich kam unbemerkt an sie heran und schoss sie aus nächster Nähe in Fetzen. Im gleichen Anflug zogen wir nun an den Verband heran. Ich schoss noch eine dritte Spitfire ab, die ich fast gerammt hätte. Aber ich konnte ihren Aufschlag nicht beobachten. Auch Westphal nicht, der in gute Schussposition gekommen war und dann Ladehemmung auf allen Waffen hatte. Jetzt war es aber soweit, dass wir vor den wild auf uns einkurvenden Spitfires nur noch ausreissen konnten. Vollgas – Sturzflug – runter auf den Kanal! Wir wurden wüst bedrängt und beschossen. Westphal war bedeutend schneller als ich. Irgendetwas stimmte nicht mit meiner «Mühle».

Ober dem Platz von Le Touquet wurde kräftig gewackelt. Ich setzte zur Landung an. Unten fuchtelten die Warte wie wild und schossen rote Leuchtkegeln. Schliesslich fiel der Groschen. Ich hätte beinahe eine ausserplanmässige Bauchlandung gemacht. Als ich den Fahrwerkschalter betätigte, hatte mein Vogel die Beine nicht ausgefahren, sondern eingezogen. Ich war die ganze Zeit mit dem Fahrgestell draussen geflogen. Schon während des Luftkampfes

hatte ich mit dem linken Knie gegen den Fahrwerksknopf gestossen. Jetzt erinnerte ich mich, dass ich umtrimmen musste und dass sich die Flügeigenschaften verändert hatten. Hummern und Sektflaschen waren unversehrt geblieben. Glück muss ein Jäger haben! Zusammen mit der Meldung von den abgeschossenen Spitfires übergab ich mein Präsent dem Jafü als Geburtstagsgeschenk.

Zwei Tage später, am 17. April 1941, kapitulierten auf dem Balkan die Reste der jugoslawischen Armee. Auch dieser Feldzug war in Hitlers Konzept ursprünglich nicht vorgesehen. Nach Molotows verschnupfter Abreise aus Berlin galt es, auf dem Balkan den sowjetischen Expansionsgelüsten einen Riegel vorzuschieben. Das Reich bot der rumänischen Regierung seinen Schutz an, der angenommen wurde. Die Wehrmacht marschierte in Rumänien ein. Am 1. März 1941 trat Bulgarien dem Dreimächtepakt bei. Jugoslawien schloss sich wenige Wochen später an. Doch zwei Tage darauf wurde die deutschfreundliche Belgrader Regierung gestürzt. Das Reich musste mit Waffengewalt eingreifen. In wenigen Tagen marschierte die Armee Weichs in Kärnten, Steiermark und Südungarn auf, die Panzergruppe Kleist im Raum Sofia und die Armee List im Bergland an der bulgarisch-griechischen Grenze. Am 6. April begann der Balkanfeldzug, bei dem zum letztenmal deutsche schnelle Heeresverbände und Luftwaffe in vorbildlichem Zusammenwirken einen tapferen und kampfkraftigen Gegner in kürzester Frist endgültig schlugen. Das VIII. Fliegerkorps unter dem Spezialisten der Kooperation, v. Richthofen, bewährte sich dabei erneut. Während List die gut angelegte und zäh verteidigte Metaxas-Linie mit nachhaltiger Stuka-Unterstützung durchbrach und am 9. April Saloniki nahm, drangen Weichs und Kleist von Norden und Osten zangenartig gegen die Masse der jugoslawischen Armee vor. Am 9. April wurde Nisch genommen, am 11. Agram. Belgrad fiel am 13. April, und am 17. war mit der bedingungslosen Kapitulation dieser Feldzug beendet. Die griechische Regierung floh zusammen mit den britischen Landungstruppen, die sich seit dem März in Griechenland befanden, am 23. April nach Kreta. Am 2. Mai war ganz Griechenland von der deutschen Wehrmacht besetzt. Das bedauernswerte Land sollte bis lange nach Beendigung des Weltkrieges nicht zur Ruhe kommen.

Am 20. Mai wurde die bisher grösste Luftlandeoperation des 2. Weltkrieges durchgeführt. Die Eroberung Kretas wurde trotz schwerer Verluste der Luftwaffe zu einem glänzenden Erfolg. Am 2. Juni war der letzte Engländer von der Insel vertrieben. Das Unternehmen wurde von der deutschen Propaganda als eine Art Generalprobe für die angeblich bevorstehende Invasion der britischen Insel dargestellt.

In diesem Sinne äusserte sich auch Göring, als er Ende April die Führer der in Frankreich liegenden Verbände zu einer Einsatzbesprechung nach Paris

*Ein Alp wird Wirklichkeit: Zweifrontenkrieg*

befohlen hatte. Er liess keinen Zweifel daran, dass die Schlacht um England nur ein Vorspiel zu der endgültigen Niederrichtung des britischen Gegners gewesen sei, die durch eine gewaltig gesteigerte Luftrüstung und eine Intensivierung des U-Boot-Krieges vorbereitet und durch die Invasion selbst abgeschlossen werden sollte. Ich kann nicht verhehlen, dass die von Göring entwickelten Pläne, deren rüstungsmässige Voraussetzungen wir für bare Münze nahmen, überzeugend wirkten.

Nach Schluss der Besprechung nahm Göring Mölders und mich allein beiseite. Er strahlte. – Was wir zu dem vorher Erörterten sagten, wollte er wissen. Dabei kicherte er vor sich hin und rieb sich vor Freude die Hände. «Ist ja alles gar nicht wahr», sagte er. Und er vertraute uns unter dem Siegel tiefster Verschwiegenheit an, dass seine ganze Einsatzbesprechung nur Bestandteil einer gross angelegten Bluff-Aktion war, die das Ziel hatte, die wahren Absichten der deutschen Führung zu verschleiern: Die dicht bevorstehende kriegerische Auseinandersetzung mit der Sowjetunion. Ich bekam einen lähmenden Schock! Das, was von Anfang dieses Krieges an als Damokles-Schwert drohend über uns geschwebt hatte: der Zweifrontenkrieg, sollte nun Tatsache werden. Mit beklemmender Düsterteit beherrschte mich die Vorstellung, dass wir einen Krieg mit der, ihrem Menschenpotential und natürlichen Hilfsquellen nach ungeheuren Sowjetunion beginnen wollten, während sich unsere Kräfte bereits als zu schwach erwiesen hatten, auch nur den britischen Gegner im ersten Ansturm niederzuwerfen. Nun würden wir uns, ohne den Rücken frei zu haben, gegen einen neuen unbekanntem, aber auf jeden Fall riesenhaften Feind wenden. Nochmals gegen England anzutreten, war zwar nach unseren bisherigen Erfahrungen ein schwerer Entschluss. Aber wir kannten den Gegner und das hinter ihm stehende Potential. Wir wussten, wo wir ihn packen mussten und konnten. Das war beileibe keine leichte Sache. Aber sie musste zu schaffen sein, wenn wir alle Kräfte auf dies eine Ziel konzentrierten. Es widersprach meiner und überhaupt der deutschen Auffassung von der Zielstrebigkeit in der Erfüllung einer Aufgabe, sich mit einem halben oder noch geringeren Erfolg zu begnügen und sich einem neuen Ziel zuzuwenden, ehe das ursprüngliche erreicht ist. Es widersprach auch völlig dem, was mir Hitler persönlich und bei seiner Weihnachtsrede vor dem Geschwader gesagt hatte: den Zweifrontenkrieg zu vermeiden und einen Gegner nach dem anderen auszuschalten. Diese Konzeption hatte ich bewundert. Jene, die Göring uns auseinandersetzte, erfüllte mich mit höchstem Misstrauen, ja Entsetzen. Ich war wie vor den Kopf geschlagen und machte aus meinen Bedenken keinen Hehl. Aber ich stand mit meiner Ansicht allein. Nicht nur Göring, sondern zu meinem Erstaunen auch Mölders war Feuer und Flamme. Die Luftwaffe, sagte Göring, werde im Osten neuen, unvergänglichen Ruhm an ihre Fahnen heften. Die rote Fliegerei sei zwar

## *Und England?*

zahlenmässig stark, aber personell und technisch hoffnungslos unterlegen. Man brauche von einem Verband nur den Führer abzuschliessen, dann fänden die restlichen Analphabeten nicht mehr nach Hause. Sie könnten wie Tontauben auf dem Schiessstand heruntergeholt werden.

Ich hörte Göring zu, ohne von seiner Begeisterung auch nur im geringsten .angesteckt oder gar überzeugt zu werden. «Und England?», fragte ich. Göring machte eine wegwerfende Handbewegung. In zwei, spätestens drei Monaten würde der russische Koloss am Boden liegen. Und dann würden wir unsere ganze, um die unendlichen strategischen Hilfsquellen des roten Riesenreiches vermehrte Kraft dem Gegner im Westen entgegenwerfen. Der Führer könne den Kampf gegen England nicht mit vollem Einsatz führen, solange er im Rücken von einer Macht bedroht sei, an deren offensiv feindlichen Absichten man nicht mehr zweifeln dürfe. – Für die ersten 4-6 Wochen des russischen Feldzuges sollte Mölders mit seinem Geschwader an die Ostfront. Im Westen sollten nur die Jagdgeschwader 2 und 26 sowie .einige Ausbildungs- und Ergänzungseinheiten verbleiben, deren jede eine Einsatzstaffel aufzustellen hatte. Danach sollte ich mit meinem Geschwader Mölders im Osten ablösen. «Sie machen dann den Rest, Galland», sagte Göring in seiner väterlichen und von Optimismus strahlenden Art und verabschiedete uns.

Voller Bedenken kehrte ich zum Geschwader zurück. Ich war tief erschüttert! Meine Sorgen durfte ich mit niemand teilen. Mölders und mir war von Göring schärfster Schweigebefehl in Bezug auf seine Eröffnung auferlegt worden. Du siehst, sagte ich mir, die Dinge vielleicht nur von deinem beschränkten Horizont als kleiner Geschwader-Kommodore. Die Bedrohung .aus dem Osten war allerdings einleuchtend. Es blieb die Hoffnung, dass der Feldzug gegen die Sowjetunion tatsächlich wie vorgesehen und in ähnlich überlegener Form wie die bisherigen Blitzfeldzüge gelänge. Ich setzte dabei grosse Hoffnungen auf die vermutete Brüchigkeit des sowjetischen Terrorregimes und hatte vorher auch Göring gegenüber diese Hoffnung ausgedrückt. Da war er sehr ernst geworden und hatte energisch abgewinkt. «Reden Sie mir nicht vom möglichen inneren Zusammenbruch des bolschewistischen Systems. Der Führer hat eine solche Möglichkeit ausserhalb jeder Diskussion gestellt. Machen Sie sich nicht unglücklich, indem Sie mit irgend jemand darüber sprechen. Selbst bei uns wäre eine Auflehnung staatsfeindlicher Elemente ein hoffnungsloses Unterfangen. In der Sowjetunion aber ist jeder Versuch, das mehr als 20 Jahre ältere Regime von innen zu stürzen, Wahnsinn und Selbstmord. Der Führer lehnt es ab, eine solche Möglichkeit .auch nur am Rande seiner Berechnungen auftauchen zu lassen. Die Sowjetunion kann nicht anders als durch Waffengewalt zerschlagen werden. Und das werden wir tun. Verlassen Sie sich darauf!»

In den Tagen, als der Krieg mit der Sowjetunion, der wie eine dunkle Wolkenwand am Horizont des Kriegsgeschehens aufgezogen war, sich über uns drohend zusammenballte, wurde ich durch Göring in eine der geheimnisvollen Affären dieses Krieges hineingezogen. Ihr Hauptakteur befindet sich zurzeit hinter den Gittern von Spandau: Rudolf Hess.

Am frühen Abend des 10. Mai 1941 wurde ich vom Reichsmarschall angerufen, der mir, offenbar ziemlich erregt, den Befehl erteilte, sofort mit dem ganzen Geschwader zu starten. – Das erschien unsinnig. Denn einmal war die Dämmerung bereits angebrochen, zum anderen lagen keinerlei Meldungen von Einflügen vor. Ich wies Göring darauf hin.

«Einflüge», wiederholte er, «was heisst hier Einflüge! Einen Ausflug sollen Sie verhindern! In einer Me 110 fliegt der verrückt gewordene Stellvertreter des Führers nach England. Er muss unbedingt runtergeholt werden.»

Ich liess mir den vermutlichen Kurs und die Startzeit der Maschine geben und erhielt Befehl, sofort nach dem Einsatz persönlich Meldung zu erstatten.

Als ich den Hörer aufgelegt hatte, wusste ich nicht, ob nun der Stellvertreter des Führers, der Reichsmarschall oder ich selbst verrückt war. Der Befehl, den ich erhalten hatte, war es bestimmt. Es standen vielleicht noch zehn Minuten «Büchsenlicht» zur Verfügung. Und um diese Zeit befanden sich zahlreiche Me 110 in Vorbereitung ihrer Nachtjagdeinsätze auf Probe- und Werkstattflügen. Woher sollten wir wissen, welche die war, in der Rudolf Hess sass? – Ich befahl also einen rein symbolischen Start. Die Gruppenkommandeure sollten je ein oder zwei Flugzeuge losschicken. Wozu und weshalb sagte ich ihnen nicht. Sie müssen mich ihrerseits für verrückt gehalten haben.

Inzwischen nahm ich mir die Karte vor und versuchte, Entfernung und Flugdauer Augsburg-England zu errechnen. Wenn es stimmte, dass Hess vom Flugplatz der Messerschmitt-Werke in Augsburg aus gestartet war, dann gab es nur sehr wenig Wahrscheinlichkeit, dass er sein angebliches Ziel, England, erreichte. Immerhin gehörte für einen alten Weltkriegsflieger wie Hess es war, schon eine ganze Portion Schneid, Umsicht, fliegerisches Können oder Wahnsinn zu einem solchen Unternehmen.

Um diese Fragen drehte sich das Telefongespräch, mit welchem ich Göring den erfolglosen Ausgang unseres «Einsatzes» gemeldet hatte. Sollte es Hess tatsächlich gelingen, von Augsburg aus bis zur englischen Insel zu kommen – sagte ich Göring – dann würden ihn spätestens dort die Spitfires abschiessen.

Seine Me 110 gelangte aber bis über Schottland, wo Hess der Kraftstoff ausgegangen zu sein scheint. Er sprang mit dem Fallschirm ab. In der Nähe der Ortschaft Paisley wurde er von einem heugabelbewaffneten Bauern aufgegriffen.



### *Der Stellvertreter des Führers fliegt nach England*

Am 12. Mai wurde in Berlin parteiamtlich mitgeteilt: «Parteigenosse Rudolf Hess, dem es auf Grund einer seit Jahren fortschreitenden Krankheit vom Führer strengstens verboten war, sich noch weiter fliegerisch zu betätigen, hat entgegen diesem bestehenden Befehl es vermocht, sich in letzter Zeit wieder in den Besitz eines Flugzeuges zu bringen. Am 10. Mai, gegen 18 Uhr, startete Hess in Augsburg zu einem Flug, von dem er bis zum heutigen Tag nicht zurückgekehrt ist... Soweit die bisher vorgenommene Durchsicht der von Hess zurückgelassenen Papiere ergibt, scheint er fest in dem Wahn gelebt zu haben, durch einen persönlichen Schritt bei ihm von früher her bekannten Engländern doch noch eine Verständigung zwischen Deutschland und England herbeiführen zu können.»

Welche Hintergründe dieser Flug auch immer gehabt haben mag, – hier hatte jemand versucht, im letzten Augenblick die Notbremse eines über eine falsche Weiche rasenden Zuges zu ziehen.

Der Aufmarsch im Osten begann. Geschwader um Geschwader verlegte in die östlichen Bereitstellungsräume. Die ganze Last des Kampfes gegen die Royal Air Force ruhte jetzt auf unseren beiden im Westen verbliebenen Geschwadern. Das JG 2 verlegte südlich der Seine, JG 26 ging zurück in den Pas de Calais und mein Stab nach Audembert. Die Engländer begannen ihre sogenannte «Nonstop-Offensive». Wenn die deutsche Propaganda daraus eine «Nonsens-Offensive» machte, so spiegelte dies zwar die schon gewohnte, uns Frontsoldaten oft unerträgliche Überheblichkeit wider, war aber im Kern nicht unzutreffend. Aus den anfänglichen Jagdvorstößen entwickelten sich Bombereinflüge unter Jagdschutz, die sich besonders nach Beginn des Ostfeldzuges intensivierten. Irgendein strategischer Zweck dieser regelmässig ein bis zweimal täglich erfolgenden Angriffe war nicht zu erkennen. Ein einziges Mal wurden Industrieziele westlich Köln in überraschendem Tiefflug über Holland angegriffen. Wir fingen den Verband jedoch beim Rückflug ab und schossen acht Bomber und einige Jäger ab. Immerhin waren jetzt gegenüber 1940 die Rollen vertauscht. Die Royal Air Force griff an. Und wir verteidigten, so gut wir konnten. Das zahlenmässige Verhältnis hatte sich stark zu unseren Ungunsten verschoben.

Am 1. Mai hatte unser Luftflottenchef Feldmarschall Sperrle dem Geschwader zu seinem 500. Abschuss gratuliert. Bis zum Jahresende erhöhte sich diese Zahl fast auf das Doppelte. In den Wochen kurz vor und nach Beginn des Russlandfeldzuges steigerte sich die britische Lufttätigkeit beträchtlich. Der starke Kräfteabzug von der Kanalfront bewirkte, dass der Gegner uns zunächst abtastete und dann versuchte, von dem nur noch durch schwache Kräfte verteidigten Luftraum Besitz zu ergreifen.

Am 21. Juni – es war ein strahlender Sommertag, an den ich mich noch sehr genau erinnere und den ich nicht vergessen werde, – meldeten Freya-

Geräte gegen 12 Uhr mittags «Anflug von Vielen». Es war – wie sich später herausstellte, ein Verband Bristol-Blenheim-Bomber, der unter dem Schutz von etwa 50 Spitfire- und Hurricane-Jägern St. Omer, eines der damals beliebtesten Angriffsziele der Engländer, bombardierte. Ich gab Gefechtsalarm für alle drei Gruppen, die wenig später in heftige und für beide Seiten verlustreiche Kämpfe verwickelt waren.

Um 12.24 Uhr startete ich mit der Staffel, die als Geschwader-Führungs-Verband bei mir Dienst tat. Wir sichteten in etwa 3'500 m Höhe den britischen Verband, der gerade den Flugplatz Arques bei St. Omer angegriffen hatte. Aus Überhöhung stiess ich durch die Begleitjäger hindurch auf den Bomberpulk zu und nahm die rechte Maschine der letzten Kette von hinten unten aus nächster Entfernung unter Feuer. Die Blenheim brannte sofort. Ein Teil der Besatzung stieg aus. Sie explodierte beim Aufschlag im Flughafenbereich von St. Omer. – Es ist 12.32 Uhr. Acht Minuten nach dem Start. Abschuss Nr. 68.

Mein Verband schlägt sich inzwischen mit den Spitfires und Hurricanes herum. Wir sind die einzigen Deutschen, die im Augenblick am Bomberverband sind. Ich greife sofort zum zweitenmal an. Wieder kann ich durch die Jäger hindurchstossen. Diesmal muss eine Blenheim aus der vordersten Kette dran glauben. Flammen und schwarzer Rauch schlagen aus ihrem rechten Motor. Sie schert aus dem Verband aus. Ich sehe, wie sich zwei Fallschirme öffnen. Es ist 12.36 Uhr. Abschuss Nr. 69.

Doch jetzt «riechen mir die Spitfire an der Hose». Leuchtspur zischt verdammt nahe an meiner Kabine vorüber. Ich versuche, aus den Feuergarben heraus zu kurven. Schneller Abschwung! – Ich bin die Verfolger los. Die schützende Dunstschicht nimmt mich auf. Aber ich habe allerlei abbekommen. Der rechte Kühler ist zerschossen. Eine lange weisse Fahne zieht hinter mir her. Wenig später hat sich der Motor festgelaufen. – Notlanden! Unter mir liegt zum Glück der Flughafen Calais-Marck. Es wird eine harmlose Bauchlandung. Eine halbe Stunde später holt mich eine Me 108 zum Geschwader zurück.

Nach dem Mittagessen geht der Tanz weiter. Um 16 Uhr erneut Gefechtsalarm. Starke britische Jagdverbände im Anflug über den Kanal. Wieder sind alle einsatzklaren Maschinen am Feind. Mein treuer Rottenflieger Hege-  
nauer, der schon im vergangenen Jahr fast jeden England-Einsatz mit mir flog, ist fast gleichzeitig mit mir abgeschossen worden. Ich starte also allein. Südostwärts Boulogne sehe ich meine I. Gruppe, der ich mich anschliessen will. Seitlich davon und etwas tiefer fliegt ein Spitfire-Verband. Eine der letzten Maschinen greife ich sofort an. Leider nicht die letzte! Aber die von mir beschossene Spitfire brennt und stürzt ab. Abschuss Nr. 70. Eine hübsche runde Zahl, denke ich und verfolge ihren Absturz, um den Auf-

schlag genau ausmachen zu können. Ich habe keinen Zeugen, denn ich bin allein.

Verflucht, da kracht es ganz fürchterlich in meinem Karton. Jetzt haben sie mich erwischt! – Das kommt davon, wenn man auch nur ein paar Sekunden lang nicht aufpasst. Ein harter Schlag hat meinen Kopf und rechten Arm getroffen. Die Maschine ist übel zugerichtet. Die Tragflächen sind von Kanonentreffern zerfetzt. Ich sitze halb im Freien. Die rechte Rumpfseite haben mir die Granaten der Spitfire aufgerissen. Tank und Kühler laufen aus. Instinktiv habe ich nach Norden weggekurvt. Ich stelle fast beruhigt fest, dass meine stark zerschossene Me mit ausgeschaltetem Motor noch ganz leidlich fliegt und steuerbar ist. Nochmal Dusel gehabt, denke ich und will versuchen, im Gleitflug nach Hause zu kommen. – Ich bin 6'000 m hoch. –

Arm und Kopf bluten. Aber ich fühle keine Schmerzen. Keine Zeit dazu. Edlere Teile scheinen jedenfalls nicht verletzt. Aus meinen erleichterten Betrachtungen reißt mich eine scharfe Detonation. Der Tank, der bisher still vor sich hin gekokelt hat, ist explodiert. Sofort steht das ganze Rumpfende in hellen Flammen. In die Kabine dringt brennendes Benzin. Es wird ungemütlich heiss. Ich gestehe, dass mir ein tödlicher Schreck in alles hierzu zur Verfügung stehende fuhr. – Nur einen Gedanken: raus, raus, raus! Kabinen-Notabwurf! – Geht nicht. – Muss verklemmt sein. – Soll ich in der Kabine verbrennen?! – Ich reisse den Ansnallgurt auf. Versuche, das Kabinendach aufzuklappen. Der Fahrtwind drückt dagegen. Rings um mich helle Flammen. Du musst es schaffen! Du darfst hier nicht verbraten! – Grauenhafte Angst überfällt mich. Es sind die schrecklichsten Sekunden meines Lebens. Mit einer letzten Anstrengung stemme ich mich gegen das Dach. Und da klappt es zurück und reißt im Fahrtwind ab. Hochgezogen habe ich schon. Der Stoss gegen den Steuerknüppel wirft mich nicht, wie ich erhofft, ganz heraus aus dem brennenden Sarg, der eben noch meine geliebte und treue Me 109 war. Mein Sitzfallschirm hat sich im festen Teil des Kabinendaches verklemmt. Die ganze Maschine steht jetzt in Flammen und stürzt mit mir in die Tiefe. Ich reisse, mit einem Arm am Antennenmast, stosse mit den Füßen gegen alles Erreichbare. – Vergebens! Soll ich, schon halb befreit, im letzten Augenblick doch noch verloren sein? Ich weiss nicht, wie ich dann doch losgekommen bin. Plötzlich falle ich, überschlage mich mehrmals in der Luft. Gott sei Dank! Fast hätte ich in der Aufregung statt des Aufreissgriffes das Schnelltrennschloss des Fallschirmes betätigt. Im letzten Augenblick bemerke ich, dass ich das Schloss schon entsichert habe. Und nochmals jagt mir ein Schreck heiss ins Blut. Dann wären der Fallschirm und ich separat unten angekommen. Wovon wir beide nichts gehabt hätten. So gibt es einen harten Stoss, und dann hänge ich pendelnd am geöffneten Fallschirm. Ich schwebe sachte und leise der Erde zu.

Unter mir sehe ich, von einer schwarzen Rauchsäule gekennzeichnet, die Stelle, an der meine Me aufgeschlagen ist. Eigentlich hätte ich als Baumaffe im Forêt de Boulogne landen müssen. Aber mein Schirm streifte nur einen hohen Pappelbaum, klappte zusammen, und ich sackte, relativ glücklich in eine weiche, sumpfige Wiese. Bisher hatte ich unter der Anspannung all meiner Nerven und Energien gestanden. Jetzt klappte ich zusammen. Ich fühlte mich hundeehend. Angekokelt, an Kopf und Arm stark «schweissend», mit einem schmerzhaft verrenkten und sofort dick angeschwollenen Knöchel war ich unfähig zu gehen oder nur zu stehen. Misstrauische und sehr wenig freundliche französische Bauern kamen schliesslich herbei und schleppten mich in ein Gehöft. Die ersten Deutschen, die ich sah, waren Männer der «Organisation Todt» von einer nahen Baustelle. Sie packten mich in ein Auto und fuhren mich nach Audembert zum Geschwader.

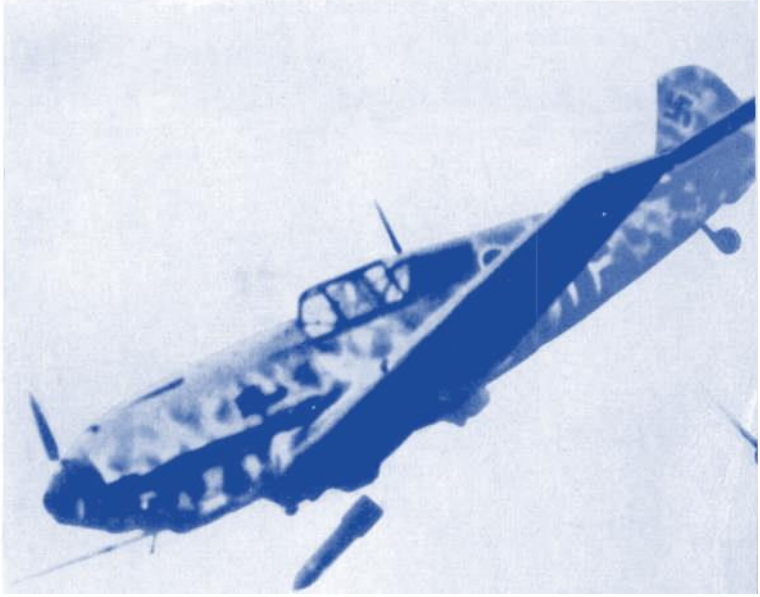
Dort war man bereits in erheblicher Sorge um mich. Der Empfang fiel entsprechend freudig aus. Und nachdem ich einen ganz grossen Cognac und eine besonders gute obligate Abschluss-Zigarre bekommen hatte, fühlte ich mich schon wesentlich wohler. Im Marine-Lazarett in Hardinghem flickte mich mein Freund, der Marine-Geschwaderarzt Dr. Heim, wieder zusammen. Besonders hoch rechnete ich es ihm an, dass ich auf dem Operations-tisch weiterrauchen durfte und dass er mich nicht dort behielt, sondern zum Geschwader zurückbrachte. Ich konnte die Führung, wenigstens einstweilen vom Boden aus, behalten.

Die Ereignisse des Tages – das Schlageter-Geschwader hatte 14 Abschüsse zu verzeichnen – sprachen sich im Nu herum. Von allen Seiten kamen Glückwünsche. Mein «ausserplanmässiger Geburtstag» und zugleich mein 70. Abschluss wurden gebührend gefeiert. Osterkamp kam aus Le Touquet. Was er mir ausser seinen Glückwünschen mitzuteilen hatte, schlug wie ein Blitz aus heiterem Himmel ein. – Damit hatte niemand, am allerwenigsten ich gerechnet. Das Eichenlaub zum Ritterkreuz war bisher die höchste deutsche Tapferkeitsauszeichnung gewesen. Höher gings, nach unserer aller Ansicht, in diesem Krieg nicht mehr. Noch spät nachts kam aus dem Führerhauptquartier die telegrafische Bestätigung: «. . . verleihe ich Ihnen als erstem Offizier der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Adolf Hitler!»



13

*Göring: „Die Jäger  
sind verantwortlich  
für die Bomberver-  
luste über England“*



14

*Jabos gegen England*



*Udet am Kanal*



*Staatsbegräbnis für Udet*

*Ostfront – das Verdun der Luft*

Im ersten Morgendämmern des nächsten Tages, des 22. Juni 1941, brach nach einem gewaltigen Feuerschlag auf einer Frontbreite von rund 3'500 Kilometern zwischen dem Ladogasee und dem Schwarzen Meer die deutsche Offensive gegen das Sowjet-Reich los. Drei deutsche Heeresgruppen waren beteiligt, v. Leeb trat mit den Armeen Busch, v. Kückler, der Panzergruppe Höppner und der Luftflotte Keller aus Ostpreussen mit Stossrichtung auf Leningrad an. Im Raum Warschau hatte sich die Heeresgruppe v. Bock mit den Armeen v. Kluge, v. Weichs und den Panzergruppen Guderian und Hoth sowie der Luftflotte Kesselring versammelt. Sie war die stärkste, ihr operatives Ziel Moskau. Von Südpolen und Galizien aus stiess v. Rundstedt mit den Armeen v. Reichenau, v. Stülpnagel, der Panzergruppe v. Kleist, der Luftflotte Löhr sowie ungarischen und slowakischen Verbänden auf die Ukraine vor. Auf den äussersten Flügeln der Riesenfront kämpften die deutschen Verbündeten. Die Finnen unter Marschall Mannerheim griffen zusammen mit der Armee Dietl die karelische Landenge zwischen Onega- und Ladogasee an. Die Rumänen unter Marschall Antonescu hatten zusammen mit der deutschen Armee v. Schoberth ihre von den Sowjets geraubten östlichen Landesteile zu befreien und über den Pruth auf Odessa vorzugehen.

Eine Operation von in der Kriegsgeschichte noch nie dagewesenen Ausmassen hatte begonnen. Die Weite des Landes und die für europäische Begriffe unvorstellbaren Menschenmassen des sowjetischen Gegners schienen die Planmässigkeit des Ablaufes der Operationen nicht zu beeinträchtigen. Die deutschen Panzerkeile frassen sich, jeden Widerstand brechend, ins Land. Schon in den ersten Tagen des Feldzuges kam es zu riesigen Kesselschlachten, bei denen bisher für unmöglich gehaltene Massen an Gefangenen und Kriegsmaterial eingebracht wurden.

Deutsche Bomber, Stuka-, Jagd- und Schlachtgeschwader zogen vom ersten Morgen des Feldzuges an über die feuerspeiende Front hinweg, um in pausenlosem Einsatz Flugplätze und Stützpunkte der feindlichen Luftwaffe anzugreifen, Truppenansammlungen und Reserven zu bekämpfen, den Nachschub zu zerschlagen und die Verbände des Heeres nach bereits in Polen und im Westen bewährtem Muster zu unterstützen. Namentlich Stukas und

Schlachtflieger erwarben sich in der unmittelbaren Zusammenarbeit mit dem kämpfenden Heer grösste Verdienste. Die Jagdflieger gelangten schnell zu hohen Abschussziffern. Der Kampfwert und Ausbildungsstand der Sowjetflieger war zu Beginn des Feldzuges dem unseren weit unterlegen. Mölders bekam bald nach mir die Schwerter und hatte wenige Wochen später bereits seinen 100. Luftsieg erreicht, wofür ihm als erstem Soldaten der Wehrmacht die «Brillanten zum Eichenlaub» verliehen wurden.

Eine völlige Ausschaltung der sowjetischen Luftmacht im Sinne Douhets gelang freilich nie. Unsere Überlegenheit war eindeutig und hielt lange über die von vornherein vorgesehene Dauer des Feldzuges hinaus an. Doch zur totalen Vernichtung hätte es einer weitreichenden strategischen Luftwaffe von wesentlich grösseren Ausmassen bedurft. Sie existierte nicht. Die ungeheure Ausdehnung des Operationsraumes und die Vielfalt der Aufgaben zersplitterte die Kräfte der Luftwaffe. Sie verlor mehr und mehr den Charakter eines selbständig operierenden Wehrmachtsteiles und geriet durch die Erfordernisse des nach Umfang und Härte bisher einzigartigen Kampfes zwangsläufig in die Rolle einer Ergänzungswaffe des Heeres. Die deutsche Luftwaffe war – ebenso wie die Kriegsmarine – und wie das auch durchaus ihrer Eigenart entspricht, als selbständiger, eigenen Entwicklungsgesetzen gehorchender Wehrmachtsteil geplant und aufgebaut worden. Bei grundsätzlich richtiger Erkenntnis ihrer Bedeutung hatte jedoch die Zeit nicht ausgereicht, ihr die erforderliche Breite und Tiefe zu geben. Jetzt verzichtete sie notgedrungen darauf, ihrer eigenen Konzeption zu folgen. Sie rieb sich in der Rolle einer Art «Heeres-Feuerwehr» auf und geriet immer mehr in den Bann erdtaktischen Denkens.

Wir hatten damit, ohne es zu wollen, beinahe die Auffassung des sowjetischen Gegners übernommen. Die rote Fliegerei war nie eine selbständige Truppe, sondern Bestandteil der Roten Armee. Sie war als solcher vielleicht sogar einheitlicher und zweckmässiger organisiert und eingesetzt als die Luftwaffe. Denn sie hatte von vornherein auf jede nennenswerte strategische Zielsetzung verzichtet und sich ausschliesslich darauf konzentriert, die Operationen der Roten Armee zu unterstützen. So lag ihr Hauptgewicht auf der Schlachtfliegerei, und jeder Ostkämpfer weiss davon zu berichten, wie ihm die Ratas, die JI 2, Mig und Lag das Leben schwer machten. Die Auffassung der sowjetischen Luftwaffe von ihren strategischen Aufgaben war primitiv, die Qualität ihrer technischen Ausrüstung mangelhaft und ihr fliegerisches Können unzureichend. Aber ihre begrenzte und fast ausschliessliche Aufgabe, den kämpfenden Rotarmisten nach Kräften zu helfen, erfüllte sie. Wir haben sie, trotz unserer Überlegenheit, daran nie hindern können. Da die meisten sowjetischen Produktionszentren ausserhalb unserer Reichweite lagen, konnten unsere Abschusserfolge, die fast astronomische Ziffern er-



reichten, nur zeitweise lokale Erleichterung schaffen. Es war, als wollte man einem Volk Ameisen zu Leibe rücken, indem man Ameise für Ameise tötet, ohne ihren Bau vernichten zu können.

Erschwerend kamen die Primitivität des Landes, die weiten Entfernungen, die schlechten Strassen, die Schwierigkeiten des Nachschubes hinzu. Der komplizierte technische Apparat macht die Luftwaffe wie keine andere nachschubempfindlich, vom guten Funktionieren der Wartungs- und Instandsetzungsdienste abhängig. Nicht die feindlichen Jäger, nicht die rote Flak fügten uns die schwersten Verluste zu, es war das Fehlen aller für das Funktionieren einer hochentwickelten und daher sensiblen technischen Waffe unerlässlichen Voraussetzungen, das die Kampfkraft der Luftwaffe in Russland bald herabminderte.

Einer der wichtigsten Führungsgrundsätze für den Luftwaffeneinsatz ist die Schwerpunktbildung, das «Klotzen» an der entscheidenden Stelle. Die immer grössere Ausdehnung der Kampffront im Osten und die sich überstürzenden Anforderungen des Heeres machten es schwer, daran festzuhalten. Trotz allgemeiner Überlegenheit und relativ geringer Verluste war daher im Osten der Zeitpunkt abzusehen, an dem die Offensivkraft der Luftwaffe durch Abnutzung zu erlahmen beginnen würde. Bis dahin musste der Feldzug siegreich beendet sein. Die bisherigen Erfolge schienen diese Hoffnung zu rechtfertigen.

Die Sondermeldungen aus dem Osten überstürzten sich. Bei Uman wurden zwei ganze und Teile einer dritten Sowjet-Armee eingekesselt und vernichtet. Leningrad wurde umfasst, Odessa eingeschlossen. Im Mittelabschnitt waren Smolensk, Gomel, Mogilew, Briansk und Wjasma die Namen gewaltiger Schlachten, bei denen Timoschenkos, zum Schutze Moskaus bestimmte Armeen zerschlagen wurden. Östlich Kiew und am Dnjepr wurden Budjonnyjs Armeen in blitzschnellen Panzervorstössen umfasst und vernichtet. Eine Kette glänzender Waffentaten reihte sich aneinander. Ende September standen die deutschen und verbündeten Streitkräfte rund 1'000 km tief im Feindesland. Die Front verlief etwa vom Ladoga- und Ilmensee über Smolensk-Poltawa zum Asowschen Meer.

Wir Flieger im Westen vernahmen die Sondermeldungen aus dem Osten natürlich mit dem gleichen fassungslosen Staunen wie das ganze deutsche Volk. Aber es war auch eine gewisse Beklemmung dabei, dem Gefühl des Reiters über den Bodensee vergleichbar, der die Grösse der Gefahr, in die er sich begeben hat, nicht ahnt. Die ungeheure Wehrkraft der Sowjet-Union, die personelle, materielle und moralische, die in diesen Monaten offenbar wurde, hatten selbst die grössten Pessimisten nicht für möglich gehalten. Durften wir sie schon als überwunden betrachten? Oder standen uns noch grössere Überraschungen bevor?

Verständlicherweise hatte sich das ganze Interesse der deutschen Öffentlichkeit sowohl wie das der Führung dem Osten zugewendet. Wir im Westen kamen uns verlassen vor. Die Engländer hatten Anfang Juli mit der Sowjet-Union einen Beistandspakt geschlossen und bemühten sich, den neuen Bundesgenossen auf ihre Art zu unterstützen. Sie verstärkten ihre Nonstop-Offensive. So ziemlich das einzige, was wir darüber aus Berlin hörten, sehr sparsam zwischen die Sondermeldungen und phantastischen Frontberichte aus dem Osten eingestreut, waren ein paar überheblich ironische Bemerkungen irgendeines sehr selbstbewussten Rundfunksprechers. Hätte er doch gar nichts gesagt! Wir waren uns ja klar darüber, dass der Osten der zurzeit entscheidende Kriegsschauplatz war. Auch wir bewunderten die dort errungenen Erfolge und waren uns ihrer Bedeutung bewusst. Aber es war einfach unerträglich, unseren Kampf im Westen, der auf verlorenem Posten gegen einen täglich stärker werdenden Gegner geführt wurde, in dieser Form abzutun. Bei uns ging es bei jedem einzelnen Einsatz um Tod und Leben. Und ich scheue mich durchaus nicht einzugestehen, dass mir fast vor jedem Einsatz eine heillose Angst in den Gliedern sass. In ein paar tausend Meter Höhe war dieser Zustand aber jedesmal wie weggeblasen.

Eine Zeitlang erwog ich, wenigstens einen meiner beiden mit mir im gleichen Geschwader kämpfenden Brüder an die Ostfront versetzen zu lassen. Dort waren die Chancen, lebend davon zu kommen, grösser als bei uns. Doch sträubten sich beide dagegen. Wilhelm bewies grosse Begabung als Jäger. Er verdiente sich später das Ritterkreuz. Mit Paul ging es trotz grosser Begeisterung und blinder Tapferkeit anfänglich nicht so gut. Er gehörte zu jenen Jägern, die bei wildem Rangehen im entscheidenden Augenblick vorbeischiessen. Aber er überwand dann doch bald den toten Punkt. Mir waren meine Brüder in dieser gemeinsamen Zeit an der Front sehr ans Herz gewachsen. Aber es war für mich eine grosse zusätzliche Belastung, dass sich mit den Sorgen des Geschwader-Kommodore noch die des grossen Bruders verbanden.

Mir war nach meinem 70. Abschuss striktes Startverbot auferlegt worden. Das schadete zunächst nichts, da ich für einige Tage ohnehin bewegungsunfähig war. Kaum konnte ich aber einigermassen am Stock gehen, machte ich mich daran, mir zwei neue Maschinen einzufliegen und einzuschiessen. Das war mir nicht ausdrücklich verboten worden. Ich bezog das Startverbot jedenfalls nur auf Feindflüge.

Mein erster Wart, Uffz. Meyer, hatte mir ohne mein Wissen eine neue zusätzliche Kopfpanzerung eingebaut. Das war gut gemeint, aber beim Zuklappen der Kabine bekam ich eine elende Beule am Kopf. Er bezog daher einen Anpfeiff, der mir schon wenige Minuten später leid tun sollte. Denn an diesem 2. Juli wurde aus meinem Werkstattflug wieder der erste und

beinahe mein letzter Feindeinsatz. Ein jägersgeschützter Bomberverband griff St. Omer an. Ich führte ihm das gesamte Geschwader entgegen, gelangte in gute Angriffsposition, gab Angriffsbefehl und stürzte mich als erster, durch die englischen Begleitjäger hindurchstossend, auf die Bomber. In leichter Rechtskurve beschoss ich eine Blenheim der ersten Kette von 200 m bis auf Rammnähe. Blech- und andere Teile flogen aus ihrem Rumpf und rechtem Motor. Dann stand sie in Flammen und Rauch. Ihre Reste wurden später gefunden. Ich konnte den Absturz nicht beobachten, weil ich in heftige Kämpfe mit den begleitenden Spitfires geriet. Während ich mich mit einer von ihnen herumschoss, erwischte mich eine andere. Es knisterte im Gebälk. Meine Kabine war zerdeppert. Vor allem aber hatte wieder mein Kopf allerlei Unrat abbekommen. Warmes Blut rieselte mir über das Gesicht. Ich fürchtete den schwarzen Vorhang. Nur jetzt nicht die Besinnung verlieren! Mit aller Energie gelang es mir, die Verfolger abzuschütteln und heil zu landen. Manches war zerschossen und auf der neuen Kopfpanzerung war eine 2-cm-Granate explodiert. Es musste wieder einiges im Lazarett von Hardinghem genäht werden. Aber ohne die Panzerplatte wäre von diesem unentbehrlichen Körperteil nichts mehr übrig geblieben. Unteroffizier Meyer bekam acht Tage Sonderurlaub und 100 Mark. So viel war mir mein Kopf wert.

Es gab einigen frischen Ärger wegen der Übertretung des Startverbotes. Genau genommen und von einem streng militärischen Gesichtspunkt aus hatte ich eine ausgesprochene Disziplinosigkeit begangen. Befehle – und mein Startverbot war durchaus ein solcher – sind nun einmal im militärischen Dienstbetrieb dazu da, befolgt zu werden. Mir war daher nicht ganz wohl zumut, als ich nach Ostpreussen befohlen wurde, um mir die Schwerter beim Führer abzuholen. Ich flog nach Rastenburg und fuhr von dort aus zur «Wolfsschanze», wie die Tarnbezeichnung des Führerhauptquartiers hiess. Mitten in einem dunklen Kiefernwald entstanden hier hinter vielfachen Stacheldraht-Sperrkreisen immer neue Bunker und Baracken. Zwischen Wachsoldaten, Ordonanzen und Arbeitern der Organisation Todt in ihren olivfarbenen Uniformen leuchtete das Gold und Rot der Generale und Generalstabsoffiziere. Nie gesehene Phantasieuniformen von Diplomaten und hohen Partei- und Staatsbeamten vervollständigten das eigenartige äussere Bild.

Das übertretene Startverbot erwähnte Hitler nicht, wohl aber liess er sich die Geschichte mit der neuen Panzerplatte genau erzählen und bat mich um grössere «Vorsicht im Luftkampf». Ich hatte eigentlich erwartet, dass er nur über die unglaublichen Erfolge seiner Wehrmacht im Osten sprechen würde. Für diesen Fall hatte ich mir schon einige bittere Bemerkungen über unsere Verlassenheit im Westen zurechtgelegt.

Das Gegenteil war der Fall. Mit grösstem Interesse und vollem Verständnis für unsere Lage erkundigte er sich nach unserem Einsatz an der Kanalfront. Er äusserte sich mit Worten der Anerkennung über die Leistung jener wenigen Jagdflieger, die zurzeit die ganze Last des täglichen Kampfes gegen die wachsende Stärke der Royal Air Force zu tragen hätten. Er war sich durchaus klar darüber, dass sich bereits die ersten Lieferungen der amerikanischen Pacht-Leihhilfe an England bemerkbar machten, und dass diese immer grösseren Umfang annehmen würden. Aber er glaubte, wir könnten diesen Vorsprung bald wieder aufholen. Den Sowjets seien bereits furchtbare Schläge zugefügt worden. Die Operationen schritten in voller Planmässigkeit voran. Noch vor Einbruch des Winters werde die Rote Armee vernichtet sein. Bis dahin gelte es für uns, die Zähne zusammen zu beissen. Schon jetzt habe er die Munitionsherstellung drosseln können. Die Magazine seien voll. Bald werde er in der Lage sein, 50 Divisionen des Heeres zu demobilisieren. Der eroberte russische Raum sollte mit wenigen schnellen gepanzerten Heeresverbänden beherrscht werden. Die dann nicht mehr erforderlichen Heeres-Divisionen würden zusammen mit der bisher von ihnen benötigten Rüstungskapazität der Luftwaffe zugute kommen. Englands Positionen im Nahen Osten würden von Ägypten und vom Kaukasus her in die Zange genommen. Nach der Säuberung des Vorderen Orient und des Mittelmeeres werde man durch eine gleichzeitig gesteigerte Luft- und U-Boot-Rüstung in der Lage sein, der Insel den Todesstoss zu versetzen.

Ich kehrte nachdenklich, aber doch noch zuversichtlich zu meinem Geschwader am Kanal zurück. Zähne zusammen beissen das mussten wir wohl. Aber wenn das Zukunftsbild, das Hitler mir in grossen Zügen entworfen hatte, Wirklichkeit wurde, dann würde einmal der Tag kommen, da wir wieder gleich zu gleich dem alten Gegner entgegentreten könnten. Ein wenig phantastisch klang das ja, was ich in der Wolfsschanze zu hören bekommen hatte. Aber war dieser ganze Krieg nicht phantastisch? War es nicht unglaublich, dass dieses kleine Deutschland dem bolschewistischen Koloss an die Kehle gesprungen war, und dass diesem ganz offensichtlich die Luft auszugehen drohte? Wehe allerdings, wenn der tödliche Griff sich aus irgendeinem Grunde lockerte. Schnell musste jetzt das Ende kommen. In einem langen Kampf gegen die Sowjet-Union bestand keine Aussicht, dass die Luftwaffe ihre augenblicklich im Westen verlorene Überlegenheit zurückgewänne. Ein langer Kampf im Osten musste zur Zermüpfungsmühle der Luftwaffe werden.

Ich wies solche Gedanken weit in den Hintergrund meines Bewusstseins. Dafür war jetzt kein Platz. Der tägliche Einsatz erforderte unsere ganze physische und moralische Kraft. Wer ihn bestehen wollte, musste sich ganz auf den Gegner konzentrieren.

*Der Krieg ist kein Cricketspiel*

Die Engländer setzten uns verdammt hart zu. Wir wurden von ihnen mit wütenden Schlägen im Ring herumgetrieben. Aber wir schlugen zurück, wo wir nur konnten. Ich schoss in diesen Spätsommer- und Herbstmonaten 21 Spitfires, 3 Blenheim und eine Hurricane ab. Es ist für mich eine tiefe Befriedigung, feststellen zu können, dass der Kampf, so hart er auch war, nicht einen Augenblick von den ungeschriebenen Gesetzen der Ritterlichkeit abgewichen ist. Fern aller Humanitätsduselei und in vollem Bewusstsein, dass unsere Auseinandersetzung mit dem Gegner ein Ringen war, bei dem es nur zwei Möglichkeiten gab, Sieg oder Tod, hielten wir uns an die Regeln fairen Kampfes, deren erste lautet, den wehrlosen Gegner zu schonen. Der deutsche Seenotdienst nahm sich daher der im Kanal schwimmenden Tommies genauso an wie der Deutschen. Und einen am Fallschirm hängenden Piloten zu beschliessen, wäre uns damals als ein Akt unausdenkbarer Barbarei erschienen. Ich erinnere mich sehr genau der näheren Umstände, als Göring während der Schlacht um England einmal auf dieses Thema zu sprechen kam. Nur noch Mölders war bei dieser Unterredung vor dem Sonderzug des Reichsmarschalls in Frankreich zugegen.

Man habe die Erfahrung gemacht, hörten wir da, dass gerade bei hochentwickelten Waffen, wie zum Beispiel bei Panzern und Jägern, wichtiger als das im Kampf vernichtete Material die Kämpfer seien, die die Maschinen beherrschten. Die Flugzeuge, die wir drüben herunterholten, könnten die Engländer verhältnismässig leicht ersetzen. Nicht aber die Piloten, die dort genau so wie bei uns umso schwerer zu ersetzen wären, je länger der Krieg dauere. Wer von uns erfolgreichen Jagdfliegern diesen Krieg heil überstehe, den könne man getrost nicht nur seiner Erfahrungen und Kenntnisse, sondern auch seiner Seltenheit wegen mit Gold aufwiegen!

Es trat eine kleine Gesprächspause ein. – Ob wir uns über dieses Thema schon mal Gedanken gemacht hätten, wollte Göring wissen. «Jawohl, Herr Reichsmarschall!» – «Na und?» Ich schwieg. Göring sah mir fest in die Augen und sagte: «Was würden Sie von einem Befehl halten, im Luftkampf mit dem Fallschirm abgesprungene Piloten abzuschliessen?» – «Ich würde das für Mord halten, Herr Reichsmarschall», antwortete ich, «und versuchen, mich einem solchen Befehl mit allen Mitteln zu widersetzen.»

Göring legte mir beide Hände auf die Schultern und sagte: «Genau diese Antwort habe ich von Euch erwartet, Galland.» Schon im ersten Weltkrieg seien ähnliche Gedanken aufgetaucht, aber ebenso wie jetzt von den Jagdfliegern energisch zurückgewiesen worden.

Die Hintergründe dieser Unterhaltung kenne ich nicht. Ich weiss nicht, ob von irgendeiner Seite die Anregung eines solchen Befehls ausgegangen ist. Wenn aber solche Vorschläge ernsthaft gemacht wurden, dann konnten sie nur von jemand kommen, dem echtes Soldatentum und das Wesen ritterlichen Kampfes fremd waren. Denkbar wäre immerhin, dass Göring sich mit jener an uns gerichteten Frage bei der Front einen Rückhalt für die Ablehnung eines solchen möglichen oder tatsächlich gestellten Ansinnens holen wollte. Jedenfalls wurde davon, auch später, als der Luftkrieg so grauenhafte Formen annahm, in der deutschen Luftwaffe nie wieder gesprochen.

Das Thema «Ritterlichkeit» wurde mit besonderer Deutlichkeit durch eine Episode demonstriert, die sich in diesem Sommer 1941 bei uns am Kanal zutrug. Einer der damals erfolgreichsten und in England gefeierten Jagdflieger der Royal Air Force, Wing-Commander Douglas Bader, war bei einem Luftkampf über dem Pas de Calais abgeschossen worden. Wer ihn heruntergeholt hat, ist nie einwandfrei festgestellt worden. Bader wollte es, nachdem er in Gefangenschaft geraten war, ganz genau wissen und seinen Bezwinger nach Möglichkeit persönlich kennenlernen. Für ihn sei es, sagte er, eine quälende Vorstellung, womöglich von einem deutschen Obergefreiten abgeschossen zu sein. Ein Obergefreiter war es nicht. Aber einer unserer tüchtigen Unteroffiziere, unter denen ganz hervorragende Jäger waren, hätte schon mit Recht den Abschussanspruch erheben können. Auch ich hatte aus Baders Verband an diesem Tag zwei Spitfires herausgeschossen. Mit Sicherheit aber war nicht festzustellen, wer ihn abgeschossen hatte. So wählten wir, um Bader nicht zu kränken, unter den in diesem Gefecht erfolgreichen Flugzeugführern des Geschwaders einen gut aussehenden, blonden, jungen Oberleutnant aus, der ihm als sein Besieger vorgestellt wurde. Bader war angenehm überrascht und schüttelte seinem siegreichen Gegner herzlich die Hand.

Seinen Absturz hat er selbst so geschildert: «Ich sehe, wie Stücke von meiner Kiste wegfiegen. Die Nase neigt sich nach unten. Ich schaue mich um – meine Maschine hat sozusagen kein hinteres Ende mehr... Also nichts wie raus. Ist aber leichter gesagt als getan, wenn die Maschine senkrecht nach unten schießt und sich dabei dreht wie ein Kreisel. Mit den Händen ziehe ich mich hinauf. Ein Bein ist schon draussen. Das andere, das rechte, klemmt sich fest. Ich ziehe. Die Maschine zieht auch. Und dann sause ich durch die Luft – ohne rechtes Bein. Das fällt mit der Maschine nach unten . . .!»

Der Fallschirm öffnet sich. Der Aufprall auf den Boden wird dadurch sehr schmerzhaft, dass sich das linke Bein Bader in die Brust bohrt. Es ist eine Metallprothese wie das rechte. Er wird in ziemlich lädiertem Zustand nach St. Omer ins Lazarett gebracht. Seine erste Frage gilt seinen beiden Prothesen. Die eine steht ans Bett gelehnt, die andere wird auf seine Bitte unter den Trümmern seiner Spitfire gesucht – und auch gefunden. Sie ist zwar etwas verbogen. Aber meine Mechaniker bringen sie wieder in Ordnung. Bader ist hoch erfreut. Kaum lassen ihn die Ärzte aus dem Bett, beginnt er mit den ersten Gehversuchen. Dieser Mann hat eine ungeheure Energie. Er hat das ihm zugewiesene Einzelzimmer abgelehnt. Er will mit den anderen britischen Piloten, die sich im Lazarett befinden, im gleichen Raum liegen. Er gibt den Ton an, hält den Geist und die Kameradschaft hoch.

Bader ist Flieger aus Leidenschaft. Als er als ganz junger Mann im Jahre 1931 bei einem Flugunfall beide Beine verliert, lässt er sich nicht entmutigen. Er fliegt trotzdem. Und als der zweite Weltkrieg beginnt, erzwingt er durch Energie und Können seine Einstellung in die RAF. Er ist damit wohl der einzige Flieger in der Welt, der mit zwei Beinprothesen aktiv am Krieg teilnimmt. Britischer common sense hat über alle Dienstvorschriften gesiegt. Bader macht schnell Karriere. Er wird einer jener britischen Verbandsführer, deren unbeugsame Zähigkeit in der Schlacht um England ihr Vaterland gerettet hat.

Eines Tages kommt der Kommandeur der I. Gruppe zu mir und berichtet, was wir da für einen «Adler» gefangen haben. Er ist hell begeistert. «Den müssen Sie kennenlernen.» Eines Tages, als Baders gebrochene Rippen einigermaßen geheilt sind, fährt vor dem Lazarett von St. Omer mein grosser Repräsentations-Horch vor, den ich selbst fast nie benutzte. Ein Begleitoffizier, ein Feldwebel und der Kraftfahrer holen den Commander in aller Form ab. Beim Geschwaderstab sind die Kommandeure und eine Reihe weiterer Offiziere zum gemeinsamen Tee mit dem britischen Gast versammelt. Er ist offenbar von der Grosszügigkeit des Empfanges überrascht und beeindruckt. Aber nur langsam überwindet er sein Misstrauen, das er trotz seiner charmanten und gewinnenden Art nicht verbergen kann.

Und Bader hütet sich, auch nur die unbedeutendsten militärischen Angaben zu machen. Uns war es ohnehin streng verboten, Gefangene zu vernehmen, weil dies ausschliesslich den Spezialisten in den zentralen Vernehmungslagern vorbehalten war. Trotzdem hatte ich die Weisung gegeben, selbst jeden Anschein zu vermeiden, als wollten wir unseren Gast irgendwie ausfragen. Aber er erklärte sich sogar über so nahe liegende Dinge wie die Zahl seiner Abschüsse nicht.

«Ach, das sind nicht viel!» sagte er, er wisse nicht, wie viele anerkannt worden seien, die Bestätigungen ständen noch aus. Na, ungefähr müsse er es

doch wissen, drängten wir. Nein, nein, wehrte er ab, es seien im Verhältnis zu Mölders' und meinen Abschüssen auch so wenig, dass darüber zu sprechen sich wahrhaftig nicht lohne. Tatsächlich hatte er damals wohl an die 20 Luftsiege zu verzeichnen. Und vielleicht war es wirklich nur Bescheidenheit, dass er unter uns nicht davon sprechen wollte.

Im Lauf der Unterhaltung, die vollkommen zwanglos verlief, wurde Bader aufgeschlossener. Ich forderte ihn zu einem kleinen Rundgang durch unsere Anlagen auf. Er akzeptierte gern und mit sichtlichem Interesse. Die eine seiner Prothesen, die man unter den Trümmern hervorgeholt hatte, quietschte und rasselte wie ein kleiner Panzerwagen. Bader richtete jetzt an mich die Bitte, ob wir nicht drüben in England eine Nachricht abwerfen könnten, die seinen Boys und seiner Frau sage, dass es ihm gut gehe, dass man ihm seine Ersatzprothesen, eine bessere Uniform als diesen täglichen Battle-dress, und eine andere Pfeife als Ersatz für seine bei dem Malheur zerbrochene und mit Leukoplast geflickte und Tabak bringe. Seine Frau wisse schon Bescheid. Die Prothesen ständen im Kleiderschrank gleich links. Ich bot ihm inzwischen Tabak und eine von meinen Pfeifen an. Aber er lehnte ab. Natürlich lag es ausserhalb meiner Möglichkeiten und meiner Entscheidung, ihm eine feste Zusage auf seine beachtlich originelle Bitte zu machen. Aber ich versprach Bader, mich energisch dafür einzusetzen.

Unser meisterhaft getarnter Platz erregte seine fachmännische Aufmerksamkeit. Ein langes Gespräch über technische Einzelheiten entspann sich, wobei er die Vorzüge der Me und wir die der Spitfire lobten. Ob er sich mal in meine Maschine setzen dürfe? «Warum nicht!» Er liess sich alles haargenau erklären. Und es machte mir Freude, welches Interesse und Verständnis dieser prächtige Flieger zeigte. Er hätte glänzend in unseren «Verein» gepasst!

Da beugte sich Bader aus der Kabine meiner Maschine, in der er immer noch sass, zu mir und sagte: «Wollen Sie mir eine grosse Freude machen?» «Gern, wenn es in meiner Macht steht», antwortete ich. «Ich möchte einmal in meinem Leben», sagte er, «eine Messerschmidt fliegen. Lassen Sie mich eine Platzrunde drehen.» Dabei sah er mir lachend und klar in die Augen. Fast wäre ich schwach geworden. «Wenn ich Ihre Bitte erfülle», sagte ich daher, «müsste ich befürchten, dass Sie ausreissen. Ich wäre also gezwungen, hinter Ihnen herzufliegen. Nachdem wir uns jetzt gerade kennengelernt haben, wollen wir doch nicht wieder aufeinander schiessen.» Er lachte, und es wurde nicht mehr davon gesprochen. Nach herzlicher Verabschiedung wurde Bader in gleicher Weise, wie er gekommen war, wieder ins Lazarett gebracht.

Ich setzte mich sofort mit Göring in Verbindung, berichtete ihm begeistert von dem beinlosen Commander und bat ihn um sein Einverständnis,



die Nachsendung der Ersatzprothesen zu veranlassen. Göring war sofort einverstanden. Das sei derselbe Geist, wie er bei ihnen im ersten Weltkrieg geherrscht habe. Auch sie hätten abgeschossenen Gegnern über die Fronten hinweg jeden nur möglichen Kavalierdienst geleistet. Wir sollten über die internationale Seenotwelle Funkverbindung mit der Royal Air Force aufnehmen, eine Einflugschneise vereinbaren, freies Geleit zusichern, und dann könne auf einem küstennahen Platz eine britische Maschine landen und alles abladen, was Bader brauche.

Die Funkverbindung kam zustande. Unser Spruch, in dem wir Baders Gefangenahme und seine Wünsche mitteilten, wurde von den Engländern quittiert. Ich freute mich, dass hier mitten im harten Krieg eine Aktion zustandezukommen schien, die über die verständliche Erbitterung des Kampfes auf beiden Seiten hinweg menschliche Brücken schlug.

Einige Zeit später war Bader verschwunden. Es hatte ihm schon zu lange gedauert. Er war während der Nacht aus dem oberen Stockwerk des Lazarettes an einem aus aneinandergedrehten Bettüchern gewundenen Seil zur Erde heruntergeklettert und entflohen. Das war für die Verantwortlichen und auch für mich sehr unangenehm. Die Luftflotte stellte eine hochnotpeinliche Untersuchung der Flucht an. Auch der Besuch in meinem Gefechtsstand, zu dem ich keine besondere Genehmigung eingeholt hatte, wurde in die strengen Ermittlungen einbezogen.

Die Sache wurde aber noch unangenehmer durch Baders Ersatzprothesen. Die Briten hatten nicht weiter auf unsere detaillierten Vorschläge gewartet. Bald darauf wurden unsere Flugplätze und andere Ziele um St. Omer ziemlich heftig angegriffen. Und jetzt kam auf der gleichen Welle ein Funkpruch: Es seien nicht nur Bomben, sondern auch die erbetenen Bader-Beine abgeworfen worden. Tatsächlich fand man eine grosse Kiste, auf die neben einem roten Kreuz die deutschen Worte gemalt waren: «Dieser Kasten enthält Beinprothesen für Wing-Commander Bader in Kriegsgefangenschaft.»

Das war eigentlich keine sehr freundliche Erwiderung auf unseren so gut gemeinten Vorschlag. Bomben und Caritas vertragen sich nun einmal nach unserer Auffassung nicht miteinander. Kritiker meinen sogar, da könne man mal sehen, was die Engländer von derartigem Fair play unsererseits hielten.

Bader wurde sehr bald wieder eingefangen und kam unter nunmehr verschärften Bedingungen in verschiedene Kriegsgefangenlager. Er machte noch weitere vergebliche Ausbruchversuche, mit denen er immer wieder seinen Schneid bewies. Wenn er nach dem Kriege einem deutschen Korrespondenten gegenüber, der ihn im Jahr 1950 interviewte, tatsächlich gesagt hat: « .. ich gehöre nicht zu denen, die den Krieg als eine Art Cricketspiel betrachten – erst schießen und dann Hände schütteln. Bitte sagen Sie das Ihren Lesern ausdrücklich..dann beziehen wir Jagdflieger von dieser Seite des

### *Der Krieg ist kein Cricketspiel*

Kanals das nicht auf uns. Wir sind auch heute noch der Ansicht, dass wir damals Bader gegenüber menschlich richtig und fair gehandelt haben. – Ich sah Bader erst vier Jahre danach wieder. 1945 war ich als amerikanischer Kriegsgefangener in das Luftwaffen-Vernehmungslager Camp 7 Latimer im Norden von London gebracht worden. Von hier aus kam ich eines Tages zu einer Verbandsführertagung der RAF auf den Flugplatz Tangmere bei Southampton. An ihr nahm auch der inzwischen nach England zurückgekehrte und gefeierte Wing-Commander Bader teil. Diesmal trat ich ihm als Gefangener und er mir mit einer Kiste Zigarren in der Hand gegenüber. Unsere Rollen waren vertauscht. Bader bemühte sich in der reizendsten Weise um mich und mein persönliches Wohlergehen. Am nächsten Morgen aber war er wieder, wie damals, plötzlich verschwunden. Der Krieg ging 1945 trotz bedingungsloser Kapitulation weiter.

Krieg ist kein Cricketspiel. Sollte dies etwa den deutschen Reporter überrascht haben?

## *Ein düsteres Kapitel*

Der Spätherbst des Jahres 1941 brachte eine Reihe von Ereignissen, die ihrer Art und Bedeutung nach geeignet waren, die Stimmung zu verstärken, die uns mit kalten Nebeln, entlaubten Bäumen und all den bedrückenden Anzeichen vom beginnenden Absterben der Natur im schönen Frankreich umging. Am 17. November hörten wir am Rundfunk eine Bekanntmachung des Oberkommandos der Wehrmacht: «Der Generalluftzeugmeister der Luftwaffe, Generaloberst Ernst Udet, ist heute morgen bei der Erprobung einer neuen Waffe tödlich verunglückt. Der Führer hat ein Staatsbegräbnis angeordnet.» Wenig später erhielt ich den Befehl, mich sofort nach Berlin zu begeben.

Ich war erst kürzlich mit Udet in einem der Göringschen Jagdreviere, «Elchwald» in Ostpreussen, zusammen gewesen. Die Erinnerung an die dort mit ihm geführten langen und ernsten Unterhaltungen liess mich Zusammenhänge ahnen, die sich sehr bald bestätigten. Udet war nicht verunglückt. Er hatte sich in seinem Hause erschossen.

Udet war bei uns jungen Jagdfliegern natürlich sehr beliebt. Er war es ohnehin allgemein. Mit seinen im ersten Weltkrieg erkämpften 62 Luftsiegen war er uns ein Vorbild, ein erfahrener Freund und Kamerad zugleich. Sein überragendes fliegerisches Können verband sich mit einer beneidenswert glücklichen Lebensauffassung, einem unvergleichlichen Charm und der Fähigkeit, dem Dasein die schönsten Seiten abzugewinnen. Man musste ihn gernhaben. Er war ein Allerweltskerl mit Herz, Begabung und natürlichem Humor. Er bereiste als Kunstflieger die ganze Welt, filmte in Grönland mit Leni Riefenstahl, begleitete Expeditionen nach Afrika, feierte Triumphe in Nord- und Südamerika.

1933 kehrte er nach Deutschland zurück. Sein Weltkriegskamerad und letzter Geschwaderführer, Hermann Göring, gewann ihn nicht ohne Widerspruch zum Aufbau der Luftwaffe. Er machte schnell Karriere und wurde der erste Inspekteur der Jagdflieger und danach 1936 als Oberst Chef des technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium. 1938 Generalleutnant, übernahm er ein Jahr später mit dem Amt des Generalluftzeugmeisters die Verantwortung für die gesamte deutsche Luftrüstung. Udet selbst hat bestimmt

nicht militärische Macht und Einfluss angestrebt. Aber einmal hineinlanciert, stellte er sich deckend vor seine Mitarbeiter, gleichgültig, ob sie es verdienten oder nicht. Bei aller menschlichen Grösse und Sympathie fehlte ihm die Organisationsgabe und die Härte, die die ihm übertragene Aufgabe verlangte. Wenn er aber den grossen Auftrag, der ihm gestellt war, letztlich nicht erfüllte, so fällt das in erster Linie auf den zurück, der ihn ihm übertragen hat.

Bei unserem letzten Zusammensein kannte ich ihn kaum wieder. Verschwunden war seine urwüchsige Lebensfreude, sein goldener Humor, seine bezwingende Herzlichkeit. Schwermut und Verzweiflung beherrschten ihn. Der bisherige Verlauf des Krieges hatte ihm gezeigt, dass die Luftwaffe auf dem verkehrten Wege war. «Jäger, Jäger, Jäger brauchen wir! Tausende von Jägern!», lautete seine oft wiederholte Forderung. Trotzdem aber wies die deutsche Jägerproduktion unter seiner Leitung Ausstossziffern auf, die nicht entfernt ausreichten, um den im Osten entstehenden ungeheuren Verschleiss zu ersetzen, geschweige denn, die Luftüberlegenheit im Westen zu halten oder eines Tages wieder zurückzuerobern. Er sah die sich im Osten anbahnende Entwicklung voraus. Er ahnte das «Verdun der Luft», zu dem die Ostfront zu werden drohte. Aber er fand sich schliesslich in dem Irrgarten des deutschen Führungsapparates nicht mehr zurecht und zerbrach an der ihm gestellten Aufgabe.

Mir ging sein Tod sehr nahe, zumal ich wusste, dass er sein Leben selber beendet hatte. Viele schöne Stunden hatten wir gemeinsam verlebt. Er strömte eine faszinierende Atmosphäre aus. Udet war der erfolgreichste unter den noch lebenden deutschen Jagdfliegern.

Manchmal sagte er scherzend zu uns: «Kommt mir nur ja nicht mit Euren Abschüssen zu nahe auf den Hals, bis dahin muss der Krieg aus sein.» Nie werde ich einen Abend wie jenen vergessen, als er Mölders und mich in seine Junggesellenwohnung mitgenommen hatte, nachdem wir bereits vorher den Luftkrieg in seine Bestandteile zerlegt hatten. «Jetzt wird geschossen», sagte er und schleppte Pistolen, Gewehre, Scheiben und eine dicke Bleiplatte als Kugelfang herbei. Es passte ihm nicht, dass wir besser schossen als er. «Das liegt am Durst», sagte er, und mit jeder Flasche Champagner fielen wir mehr ab. Endsieger des Abends war Ernst Udet.

Ernste Gedanken und schöne Erinnerungen gingen mir durch den Kopf, als wir sechs Jagdflieger, Träger der höchsten deutschen Tapferkeitsauszeichnungen, in Stahlhelm und Paradeuniform, das überdimensionale Fliegerschwert gezogen, an Udets im Reichsluftfahrtministerium aufgebahrtem Sarge Ehrenwache standen. Auch Mölders hätte hier stehen sollen. Er war nach seinem hundertsten Luftsieg aus der Front herausgezogen und zum «General der Jagdflieger» ernannt worden. Seit einiger Zeit war er bei den

Verbänden auf der Krim. Wegen schlechten Wetters hatte er nicht rechtzeitig zum Staatsakt in Berlin eintreffen können.

Das Trauergeleit für Udet war eindrucksvoll. Göring folgte dem Sarg zu Fuss, bis zum Invalidenfriedhof im Berliner Norden.

Mit Oesau, dem Kommodore des JG 2, auf dem Rückweg zum Kanal, wurde in Lippe unser Zug auf einer kleinen Station angehalten. Der Bahnhofsvorsteher lief aufgereggt am Zug entlang und rief meinen Namen. «Oberstleutnant Galland am Telefon verlangt!» Ich stieg aus. Der Mann mit der roten Mütze war ziemlich durcheinander. Es war wohl in der Geschichte seines winzigen Bahnhofes noch nie passiert, dass hier ein Fernzug durch ein dringendes Staatsgespräch gestoppt wurde. Ich nahm den Hörer. General Bodenschatz war am anderen Ende der Leitung. Er fragte mich zunächst, ob ich sitze. Als ich es verneinte, forderte er mich auf, mich hinzusetzen. Dann sagte er: «Mölders ist tödlich abgestürzt. Sie müssen sofort zurück nach Berlin, in 50 Minuten hält dort der Gegenschnellzug und nimmt Sie auf, Befehl vom Reichsmarschall.» Ich holte meinen Koffer und drückte Oesau erschüttert die Hand.

Die He 111, in der Mölders als Fluggast von der Krim aus nach Berlin gestartet war, hatte wegen schlechten Wetters in Lemberg zwischenlanden müssen. Am nächsten Tag, dem 22. November, hatte er trotz Abratens des Flugzeugführers bei schlechtestem Wetter den Weiterflug angeordnet. Unterwegs fiel ein Motor aus. Es wurde beschlossen, in Breslau zu landen. Der Flugzeugführer setzt durch Wolken und Nebel zur Blindlandung an. Doch er hat etwas zu früh Höhe aufgegeben. Als er es erkennt und nochmals Gas geben will, setzt auch der zweite Motor aus. Es gelingt dem Flugzeugführer gerade noch, über die dem Flugplatz vorgelagerte Drahtseilbahn hinwegzuziehen. Dann stürzt die He 111 infolge Fahrtverlustes aus geringer Höhe ab. Mölders und der Bordmechaniker sind sofort tot. Der Flugzeugführer, Oberleutnant Kolbe, ein hervorragender und schon in Spanien bewährter Pilot, stirbt auf dem Transport ins Lazarett. Die Überlebenden, Mölders' Adjutant und der Bordfunker können den Hergang des Unfalls in allen Einzelheiten rekonstruieren.

Natürlich kamen auch über Mölders Tod die wildesten Gerüchte auf. Die Öffentlichkeit war durch den als Unfall deklarierten Selbstmord Udet's misstrauisch geworden. Es schien fast, als habe man damit das Schicksal herausgefordert. Denn nun folgte, mit Mölders beginnend, eine ganze Serie von tragischen Flugunfällen, bei denen führende Politiker und hohe Militärs ums Leben kamen. Ihre Geschichten und die Legenden, die sich darum rankten, würden ein ganzes Buch füllen.

Mölders war überzeugt gläubig. Er war eingetreten gegen die Polemik, die von der Partei besonders gegen die katholische Kirche und ihre Ein-

richtungen inszeniert wurde. Es ist aber nicht richtig, dass er hierdurch in Schwierigkeiten geraten sei oder dass sein Tod damit in Verbindung gebracht werden könnte.

Acht Tage nach dem Staatsbegräbnis für Udet standen wir schon wieder am offenen Grab. Wieder hielten Ritterkreuzträger der Jagdwaffe die Totenwache. Wieder rief Göring einem Kameraden sein «Fahre auf nach Walhall!» nach. Auch Mölders wurde auf dem Invalidenfriedhof, nicht weit von Richthofen und Udet, beigesetzt.

Als der mit der Reichskriegsflagge bedeckte Sarg in die Erde gesenkt, als die Ehrensalven und Ansprachen verklungen waren, blieben wir als Ehrenwache eingeteilten Offiziere am Grabe zurück. Mir gingen während des Trauerzeremoniells sehr ernste Gedanken durch den Kopf. In mehr als hundert Luftkämpfen war Mölders siegreich gewesen, in Spanien und am Westwall, in der Schlacht um England und an der Ostfront. Dann hatte man ihn aus dem Einsatz gezogen. Auch er war trotz Startverbotes geflogen und hatte weitere Sowjetflieger abgeschossen. Doch ehe er seine Fähigkeiten in der Führung voll entwickeln konnte, ereilte ihn, den Kampferproben, in der damals noch friedlichen Heimat der Fliegertod.

Ich wurde aus diesen Betrachtungen durch einen Anruf gerissen. Göring rief meinen Namen und winkte mir mit seinem Marschallstab. Ich geriet in einige Verlegenheit. Ein formloses Abtreten aus der Ehrenwache war in keiner Dienstvorschrift vorgesehen. Und was man mit einem gezogenen Schwert in einer solchen Lage anfängt, war mir schleierhaft. – «Jetzt sind Sie dran», sagte Göring, «ich ernenne Sie hiermit als Nachfolger von Mölders zum General der Jagdflieger.»

Ich hatte das befürchtet, aber damals nicht damit gerechnet. Es fehlt mir daher jede Erinnerung an meine Reaktion. Zeit meines Lebens habe ich mich am Schreibtisch nicht wohl gefühlt. Mein Geschwader war mir alles. Und jeder, der damals die schweren und doch schönen Zeiten am Kanal miterlebt hat, wird mir nachempfinden können, wie lähmend mich der Gedanke traf, mein Geschwader verlassen zu müssen. Ich sagte das Göring in einer späteren Unterredung. Aber er blieb hart. Alles sei schon mit dem Führer abgesprochen. Ich bekäme eine Aufgabe, die weit wichtiger als meine jetzige sei. Keine Widerrede! – Abschliessend versprach er mir, meine Verabschiedung beim Geschwader persönlich vorzunehmen. Er führe ohnehin in den nächsten Tagen nach Frankreich. Dabei wolle er das Grab seines Neffen in Abbeville besuchen und dann über Audembert nach Holland fahren.

Peter Göring war vierzehn Tage vor diesem Gespräch nach seinem ersten Luftsieg am Kanal gefallen. Er war der gleiche Jahrgang wie mein jüngster Bruder und mit diesem sehr befreundet. Ich hatte die beiden, die unzertrennlich waren, unter meine Fittiche genommen und zu mir ins Schlageter-

Geschwader versetzen lassen. Peter Göring war ein talentierter Jäger und ein netter, wohlzogener Junge, der sich allgemeiner Beliebtheit erfreute, nicht wegen, sondern vielmehr trotz seines Onkels, der damals schon an Ansehen, Autorität und Zuneigung gerade in der Jagdwaffe erheblich eingebüsst hatte.

An jenem 13. November flog ich mit Peter Göring als Rottenflieger gegen einen stark jägerschutzten Blenheim-Bomber-Verband. Steigend zogen wir uns an die «Möbelwagen» heran und überholten dabei rechts und links die britischen Begleitjäger. Das war so unwahrscheinlich frech, dass es gelang. Dieser junge, begeisterte Jäger hatte noch nie derartig viele Spitfires aus solcher Nähe gesehen. – Schiessen, Peter, rief ich, als wir auf 200 Meter an die Bomber herangekommen waren, er 50 Meter links von mir. – Da ging nach den ersten Feuerstössen seine Maschine in senkrechten Sturzflug. Niemand war hinter ihm. Ich verfolgte ihn im Sturz, der mit Aufschlagbrand endete. Im Bewusstsein seines ersten Luftsieges fiel er, wahrscheinlich durch Kopfschuss.

Wir begruben ihn auf dem Soldatenfriedhof von Abbeville, wo schon viele Kameraden des Schlageter-Geschwaders lagen, die in der Schlacht um England und in der Luftverteidigung am Kanal gefallen waren. – Hier sah ich den Reichsmarschall wieder, der einen Kranz am Grabe seines Neffen niederlegte. Wie er mich an Mölders offenem Grabe zu dessen Nachfolger ernannt hatte, so sprach er hier, an Peters Grab stehend, im Namen des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht meine Beförderung zum Oberst aus. Zwei kleine goldene Sterne holte er dazu aus der Tasche. – Oberst – das war reichlich schnell gegangen! Göring beglückwünschte mich. Er schien es eilig zu haben und wollte sich verabschieden. Weihnachten nahte. Und alljährlich pflegte er um diese Zeit in Paris sehr grosszügig seine Einkäufe zu erledigen. Ich schaffte es aber, dass er mit Oesau und mir nach Audembert fuhr.

Dort war das Geschwader angetreten. Ich hatte alles vorbereiten lassen und erklärt, den Flotten-Chef zu einer Besichtigung abholen zu wollen. Die Überraschung war vollständig. Dass sich der Oberbefehlshaber höchstpersönlich bei unserem Geschwader sehen lassen würde, hatte niemand vermutet. Alles klappte wie am Schnürchen. Vor angetretenem Geschwader verabschiedete mich Göring und führte meinen Nachfolger ein: den bewährten und beliebten Major Schöpfel.

Der Reichsmarschall verabschiedete sich bald. Dieser 5. Dezember 1941 war ein denkwürdiger Tag in der Geschichte des Geschwaders. Durch die unvermeidlichen Phrasen hindurch, die ihm, wenn er wollte, sehr leicht von den Lippen gingen, hatte in Görings Rede ein herzlicher und kameradschaftlicher Ton geklungen, der einen starken Eindruck zurückliess. Mir fiel der Abschied, ehrlich gesagt, entsetzlich schwer. Ich glaube, ein glänzendes Ver-

hältnis zu meinen Kommandeuren und Offizieren, Flugzeugführern und Warten gehabt zu haben. Ich hatte viel von ihnen verlangt, manchmal vielleicht zu viel. Aber das war ihnen nie anzumerken.

Pingel, Schöpfel und Adolph waren meine Kommandeure. Pingel war in Gefangenschaft geraten. Adolph gefallen, Schöpfel mein Nachfolger. Neue Gesichter tauchten auf. Junge Piloten sammelten erste Erfahrungen und Erfolge im Kampf. Die Gemeinschaft des Geschwaders nahm sie auf, formte und bildete sie. Diesen Kreis, der mit dem abgegriffenen Wort Kameradschaft nur unvollständig umrissen ist, galt es jetzt aufzugeben. Mit tiefer Depression sah ich meiner neuen Aufgabe entgegen. Rang und Dienststellung waren mir nichts im Vergleich zu dem, was ich verlor.

Meine Vorstellung von dem Aufgabengebiet, das mich in Berlin erwartete, war durchaus verschwommen. Ich war kein Generalstabsoffizier. Stäbe waren mir ein Greuel. Aus der Truppenführung würde ich in eine Stellung gelangen, für deren Inhaber wir bisher geringschätzige Bezeichnungen hatten. Ich wusste sehr wohl, dass sie unangebracht waren. Aber hier hörte mein Ehrgeiz auf und fing mein Zorn an: ich wollte anständig kämpfen und auf die Führung unanständig schimpfen. Weiter nichts! – Jedenfalls hatte ich die feste Absicht, die Verbindung zur Truppe nie zu verlieren, nicht schlechthin «Führung» zu werden, und auf den persönlichen Fronteinsatz keineswegs zu verzichten.



*Vorwärts oder rückwärts?*

Am 6. Dezember 1941 lief sich die Offensive der Heeresgruppe v. Bock in den nordwestlichen Vorstädten Moskaus fest. Deutsche Soldaten konnten bereits die Türme der russischen Hauptstadt mit blossen Auge erkennen. Sie hatten die Endhaltepunkte der Moskauer Strassenbahn erreicht. Moskau war wiederholt von der Luftwaffe bombardiert worden. Kriegswichtige Ziele im Stadtbezirk lagen im Bereich unserer schweren Artillerie. Das diplomatische Korps war nach Kuybischew evakuiert. Die Regierung stand auf dem Sprung, ihm zu folgen. Es steht fest, dass die strategischen Ziele der deutschen Führung im Osten kurz vor Einbruch des Winters 1941 nahezu erreicht waren. Aber eben nur nahezu. Die Überwindung der Strecke, die uns vom Sieg im Osten noch trennte, hätte nur noch weniger Tage günstiger Witterung bedurft. – Nun weiss zwar jedes Kind, dass der russische Spätherbst die Strassen in Moraste verwandelt, und es ist seit Napoleons Zeiten eine Binsenwahrheit, dass die russischen Winter grausam kalt sind und jede Operation grösseren Ausmasses für europäische Heere unmöglich machen. Aber Regen und Schlamm hatten wohl unseren Vormarsch verlangsamt, aufgehalten wurde er erst durch den Einbruch einer barbarischen Kälte. Und dieser plötzliche Kälteeinbruch erfolgte nicht nur mit ungewöhnlicher Heftigkeit, sondern bereits Anfang Dezember, während er normalerweise nicht vor Jahresende zu verzeichnen ist.

Am 6. Dezember 1941 erstarrte also die deutsche Ostfront. Die Sowjets bekamen die Atempause, die sie brauchten, um ihre unermesslichen Reserven zu mobilisieren. Die westlichen Alliierten unterstützten diesen Prozess durch immer umfangreichere Hilfslieferungen. Und während man sich im Führerhauptquartier der Hoffnung hingab, den jetzt versäumten entscheidenden Schlag im nächsten Frühjahr nachholen zu können, während die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit durch Pearl Harbor und die ersten erstaunlichen Erfolge der Japaner in ihrem Krieg gegen die Westmächte in Ostasien beansprucht wurde, blieb den meisten die Tatsache verborgen, dass die Kurve unserer Kriegserfolge ihren Höhepunkt überschritten hatte und sich von nun an mit fast mathematischer Genauigkeit in immer steilerem Neigungswinkel ihrem Endpunkt näherte.

In Afrika hatte Auchinleck während des Spätsommers und Herbstes 1941 die 8. britische Armee gegen das bis Sollum vorgeprellte Afrikakorps Rommels aufmarschieren lassen. Die britische Garnison von Tobruk hielt die von Rommel eingeschlossene Festung, bis die 8. Armee am 18. November 1941 zum Gegenangriff antrat. Rommel verteidigte sich mit ausserordentlich geschickt geführten Gegenstössen, konnte sich schliesslich der Umklammerung entziehen und die Masse des Afrikakorps in den Raum von El Agheila zurückführen, wo er sich für eine neue Offensive vorbereitete.

Im Fernen Osten wurden die Midway-Inseln und Manila, Guam und Wake, die Philippinen und Britisch Malaya, Singapore, Borneo, Celebes und Sumatra besetzt. Die deutsche Öffentlichkeit verfolgte die amphibischen Blitzsiege des japanischen Verbündeten mit Staunen und Bewunderung, die militärische Führung in der Hoffnung auf strategische Entlastung.

Die Nachrichten von der Ostfront wirkten dagegen schockartig. Aber es war nicht so sehr der Stillstand der Operationen – bei Rostow mussten zum erstenmal in diesem Krieg die deutschen Linien zurückgenommen werden – wodurch das Vertrauen in die Führung erstmalig ernstlich erschüttert wurde, sondern die Tatsache, dass unser Millionenheer im Osten dem russischen Winter ohne entsprechende Ausrüstung und Bekleidung ausgeliefert war. Hitler begegnete dieser Krise in zweifacher Weise. Einmal liess er durch eine von Goebbels propagierte Wollsammlung die Solidaritätsgefühle der Deutschen mobilisieren. Und zum andern übernahm er persönlich den Oberbefehl über das Heer. Feldmarschall von Brauchitsch wurde entlassen. Hitler schätzte seinen Kredit bei der deutschen Bevölkerung so hoch ein, dass er sich von dieser Massnahme eine Festigung des schwindenden Vertrauens versprach.

Vielleicht gelang ihm dies sogar bis zu einem gewissen Grade. Innerhalb des Heeres jedoch war die Brauchitsch-Krise von tiefgreifenden Folgen. Sie brachte grundsätzliche, mehr oder weniger latent vorhanden gewesene Spannungen zutage, die sich von nun an ständig verschärften und schliesslich nicht mehr zu überbrücken waren. Auch auf die Luftwaffe wirkte sich die Übernahme des Oberkommandos des Heeres durch Hitler schwerwiegend und nachteilig aus. Als «Oberster Befehlshaber der Wehrmacht» und «Oberbefehlshaber des Heeres» in einer Person geriet er immer häufiger in Lagen, in denen er die Erfordernisse der koordinierten Gesamtkriegführung und besonders die des Luftkrieges hinter die Belange des Heeres zurücktreten liess. Der mit Beginn des Russlandfeldzuges eingeleitete Prozess der Ziermürbung der Luftwaffe im Dienste des Heeres wurde durch diesen Umstand nur noch beschleunigt.

Die unvorhergesehene Verlängerung des Ostfeldzuges drohte das gesamte Konzept der deutschen Kriegführung über den Haufen zu werfen. Nur unter

der Voraussetzung eines schnellen und totalen militärischen Sieges über den Gegner im Osten hatte Hitler das Risiko eines Zweifrontenkrieges in Kauf genommen. Der Plan, nach einer schnellen Beendigung des Ostfeldzuges den Luftkrieg gegen England wieder aufzunehmen, war mit dem Festlaufen der deutschen Offensive im Osten fehlgeschlagen. Darüber konnten die grosszügigen und weiträumigen strategischen Planungen in Richtung Kaukasus für das kommende Frühjahr nicht hinwegtäuschen.

Vor allem musste Göring als Oberbefehlshaber der Luftwaffe sich darüber klar sein, dass er die vorübergehend im Westen abgegebene Luftüberlegenheit nie wieder würde zurückgewinnen können mit einer Waffe, die bereits im bisherigen Verlauf des Ostfeldzuges weit über ihre effektive Leistungsgrenze in Anspruch genommen war. Alles was darüber hinausging, konnte man nur noch mit «Verheizen der Substanz» bezeichnen. Die deutsche Luftrüstung war ebensowenig wie der personelle Ersatz auf einen Luftkrieg von derartigen Ausmassen zugeschnitten. Selbst wenn jetzt sofort gewaltige Anstrengungen gemacht wurden, die Basis der Luftwaffe den an sie gestellten Anforderungen anzugleichen, war nicht abzusehen, ob sich die Auswirkungen einer solchen Umstellung früh genug bemerkbar machen könnten, um ihren Zusammenbruch zu verhindern.

Dies war die Lage, in der ich um die Jahreswende 1941/42 mein neues Amt als General der Jagdflieger antrat. Damals war ich mir der Zusammenhänge in dieser Klarheit nicht bewusst. Ich war Jagdflieger und Geschwader-Kommodore und das mit glühender Begeisterung. Besonders durch meine Begegnungen mit Hitler, Göring und anderen Persönlichkeiten der militärischen und politischen Führung des Reiches hatte ich mir eigene Überlegungen über den Krieg und seine Fortführung gemacht. Aber diese Gedanken waren doch bisher mehr am Rande der Ereignisse aufgetaucht. Noch erfüllte mich ganz der tägliche Kampf gegen die Royal Air Force.

Jetzt traten solche Gedanken aus einer nebelhaften Randsphäre auf einmal in den Mittelpunkt. Sie mussten feste Form und Gestalt gewinnen, durch Erfahrung und Kenntnis untermauert und in logische Zusammenhänge gebracht werden. Ich war von einem Tag auf den anderen in ein völlig neues Metier gestellt. Kein Wunder, dass ich mich unsicher und daher einstweilen todunglücklich fühlte.

Die Berliner Dienststelle des Generals der Jagdflieger befand sich in der Lindenstrasse, im ehemaligen «Vorwärts»-Gebäude. Ein schöner Name eigentlich für den Dienstsitz eines militärischen Kommandos einer so jungen, vorwärtsstürmenden Waffe. Ich konnte mir nicht helfen, auf mich hatte dieser Name keine Suggestivwirkung.

Mölders hatte sich während der kurzen Dauer seiner Amtszeit hauptsächlich draussen bei den Verbänden aufgehalten und in Berlin dementsprechend

wenig Spuren seiner Tätigkeit hinterlassen. Die Dienststelle als solche bestand seit 1935 als «Inspektion der Jagd- und Schlachtflyer» und wurde nacheinander von Udet, v. Greim, Lörzer, Raithel, Junck, v. Massow und v. Döring geführt. Als Göring aus ihr den «General der Jagdflyer» machte, erweiterte er ihre Aufgaben und Vollmachten ganz erheblich. Das kam auch in einer neuen und durchaus ungewöhnlichen Unterstellung zum Ausdruck. Der General der Jagdflyer wurde fachlich dem Chef des Generalstabs der Luftwaffe, disziplinarisch aber dem Oberbefehlshaber persönlich unterstellt. Somit hatte dieser also nur zwei unmittelbare Vorgesetzte: Göring und Hitler.

Es konnte daher nicht wundernehmen, dass ein neuer Mann auf diesem Posten von fast sämtlichen hohen Kommandostellen der Luftwaffe und des Ministeriums mit einigem Misstrauen betrachtet wurde. Ich bekam das schon bei meinen ersten Antrittsbesuchen zu spüren, die ich in Berlin absolvierte. Bei «Robinson», dem Führungsstab der Luftwaffe in Goldap, war es nicht anders. Man empfing mich zwar wohlwollend, machte aber kein Hehl daraus, dass man mich für höchst überflüssig und deplaciert hielt. Und das war, offen gestanden, genau der Eindruck, den ich auch selbst zunächst von meiner neuen Dienststellung hatte. Nach meiner Meldung beim Chef des Generalstabes, General Jeschonnek, packte mich daher plötzlich ein so trostloses Heimweh, dass ich schnurstracks zum Kanal zurückflog, um das Weihnachtsfest bei meinem Geschwader zu erleben.

Hier fand ich wieder zu mir selbst zurück. Ich sah die Dinge bald realistischer und begriff, dass es sinnlos war, sich in Ressentiments zu vergraben. Damit erkannte ich die grossen Möglichkeiten, die meine neue Stellung mir gab, um gegen all die Unzulänglichkeiten und Fehler anzugehen, die uns Jägern an den Fronten das Leben so schwer machten. Ob es mir gelingen würde, mich durchzusetzen, war zweifelhaft. Aber es musste versucht werden, und zwar mit Zähigkeit.

Um meiner neuen Aufgabe gerecht zu werden, und um allein die räumlichen und zeitlichen Schwierigkeiten überbrücken zu können, die die ungeheure Ausdehnung der Fronten bot, holte ich mir bald zwei bewährte Frontoffiziere als Inspektoren, den Obstlt. Weiss für die Schlacht- und den Obstlt. Lütow für die Jagdverbände. Die Berliner Dienststelle bekam langsam ein Gesicht. Ich schlug meinen Hauptsitz in Goldap auf, wo für mich ein Arbeits- und Wohnwagen an den «Robinson»-Sonderzug angehängt wurde. Hier war ich nicht zu nah und nicht zu fern den drei Punkten, an denen die Entscheidungen über die Jagdwaffe fielen: dem Führungsstab, Rominten, wo Göring sich oft aufhielt, und dem Führerhauptquartier bei Rastenburg.

Ich hatte hier sehr bald einige wichtige und den weiteren Kriegsverlauf kennzeichnende dienstliche Gespräche mit Jeschonnek. Zu Beginn des Jahres

1942 wurde die neue Frühjahrsoffensive im Osten vorbereitet, von der man sich das versprach, was im vergangenen Jahr um Haaresbreite nicht gelungen war. Jeschonnek hatte hierzu von Hitler den Auftrag erhalten, soviel Luftstreitkräfte bereitzustellen, wie überhaupt nur aufzutreiben waren. Da der Westen nicht noch weiter von Jägern entblösst werden konnte, da ferner Rommel seine neue, auf Ägypten zielende Offensive im Januar mit beachtlichen Erfolgen begonnen hatte, und für ihr Gelingen gleichfalls vor allem Stukas und Jäger benötigte, so blieb nichts anderes übrig, als die Substanz der Luftwaffe anzugreifen. Daran änderte auch die Tatsache nichts, dass Jeschonnek, entgegen einer im Führerhauptquartier offenbar verbreiteten Meinung, zwar kein «Hexenmeister», sondern eben doch nur ein besonders vitaler und befähigter Generalstabschef war. Er hatte sich sogar entschlossen, die Ausbildungsbasis zeitweilig anzugreifen, um die dringend benötigten Verbände, vor allem Schlachtflieger neu aufstellen zu können.

Das waren Massnahmen, die den taktischen Schwerpunkt der Luftwaffe klar herausstellten, die das Ausbildungsfundament auch der Jagdwaffe gefährdeten, und die daher bei mir als General der Jagdflieger ernste Bedenken auslösen mussten. Ich machte sie Jeschonnek gegenüber in aller Deutlichkeit geltend. Ich wies daraufhin, dass die Luftwaffe nicht ausschliesslich nach Osten blicken dürfe. Der allein ernst zu nehmende Luftgegner stehe im Westen. Noch seien wir ihm trotz steigender, zahlenmässiger Unterlegenheit einigermaßen gewachsen. Aber in England waren bereits die ersten Vorkommandos der US Air Force aufgetaucht, mit deren laufender Verstärkung und allmählichem Aktivwerden in naher Zukunft gerechnet werden musste. Dieser Gefahr konnte nur mit einer bis an die Grenze unserer Möglichkeiten gehenden Verstärkung gerade der Luftwaffe begegnet werden. Das war nicht allein eine Frage der industriellen Produktion, die speziell auf dem Jägersektor einen erfreulichen Aufschwung genommen hatte, seit Milch Generalflugzeugmeister war, sondern vor allem auch der Ausbildung und Nachwuchsförderung. «Wenn man diese jetzt», sagte ich Jeschonnek, «statt zu forcieren einschränkt, dann sägen wir uns damit den Ast ab, auf dem wir sitzen.»

Jeschonnek hatte mir ruhig und aufmerksam zugehört. Er bestritt nicht die Stichhaltigkeit der von mir vorgebrachten Argumente. Er gab mir sogar in gewisser Weise recht. Aber das Kernproblem dieses Krieges, meinte er, sei ein anderes. Der Feldzug gegen die Sowjetunion habe aus bekannten Gründen nicht wie vorgesehen beendet werden können. Die schnelle Niederbringung dieses Gegners sei aber die entscheidende Voraussetzung für die erfolgreiche Fortführung des Krieges überhaupt. Es müsse jetzt die gesamte Kraft auf dieses eine Ziel konzentriert werden, auch die der Luftwaffe. Der Führer sei nach wie vor fest davon überzeugt, dass ihm der Erfolg, den er sozusagen schon in der Hand hatte, sicher sei. Die bevorstehende Frühjahrsoffensive

müsse ihn endgültig bringen. Schläge sie fehl und wäre damit eine siegreiche Beendigung des Krieges in Frage gestellt, dann müsste er sich die schwersten Vorwürfe machen, von Seiten der Luftwaffe nicht alles zum Gelingen dieser Offensive und damit zum Siege beigetragen zu haben. Alles, was wir jetzt aus irgendwelchen an sich berechtigten Gründen schonten oder zurückhielten, würde dann sowieso verloren sein. Alles aber, wovon wir uns jetzt freiwillig trennten, das würde nach einem Sieg im Osten verhältnismässig schnell zu ersetzen und in dem auch von mir gewünschten Sinn im Kampf gegen den Hauptgegner zur Luft, den Westen, erfolgreich einzusetzen sein.

Jeschonneks Ausführungen waren ohne alle Heftigkeit, ohne Überheblichkeit und Demagogie gemacht worden. Auch war er weit davon entfernt, die Dinge auf die leichte Schulter zu nehmen. Der tödlichen Krise, in der sich die Luftwaffe durch den Krieg im Osten befand, war er sich durchaus bewusst. Er schloss auch nicht die Augen vor dem Potential der Westmächte. Aber – und das war die Quintessenz seiner Ausführungen – wir befänden uns nun einmal in dem Schicksalskampf gegen die Sowjetunion – nun müssten wir ihn auch durchstehen. Noch brauchte nichts verloren gegeben zu werden. Wir müssten nur alles tun, um das gesteckte Ziel zu erreichen.

Der Chef des Generalstabes hatte meine Argumente nicht entkräftet. Er hatte das auch gar nicht versucht. Er hatte mir einen Einblick in die Problematik dieses Krieges gegeben. Und ich konnte mich der Logik seiner Gedankenführung nicht entziehen. Erst viel später merkte ich, dass er trotz seiner hohen Intelligenz, trotz der absoluten Lauterkeit seines Charakters, mehr und mehr bedingungslos in den Bann Hitlers geriet. Diese Tatsache kann nur als Phänomen ohne jedes Werturteil verzeichnet werden. Jeschonnek ist den ihm dadurch vorgezeichneten Weg aufrecht und gerade bis in sein tragisches Ende gegangen.

Am 28. Januar 1942 wurden mir als zweitem Soldaten der Wehrmacht die Brillanten zum Ritterkreuz verliehen. Das kam überraschend für mich. Mölders hatte sie nach dem 100. Luftsieg erhalten. Mir fehlten an dieser Zahl noch sechs. Aber Hitler hatte gemeint, mir solle mein neuer Auftrag nicht durch das Gefühl verleidet werden, er habe mich gehindert, in den Besitz der höchsten deutschen Tapferkeitsauszeichnung zu gelangen. Ausserdem seien meine 94 Luftsiege ausschliesslich gegen westliche Gegner erkämpft worden und daher höher zu bewerten. Als meine Abschussziffer der 100 nahe rückte, hatte ich vorbeugend mit meinen Abschussmeldungen sowieso «kurz getreten», um nicht, wie Mölders, bei Erreichen dieser Grenze aus der Front gezogen zu werden.

Wie ich die Brillanten bekam, ist eine Geschichte für sich. Hitler hatte sie mir mit dem üblichen Zeremoniell verliehen. Als ich einige Zeit später

Göring in dessen Sonderzug im ukrainischen Hauptquartier gegenüber sass, sah er mich prüfend an und meinte: «Sagen Sie mal, sind das die Brillanten, die Ihnen der Führer verliehen hat? Geben Sie das Ding mal her!» Ich legte Messer und Gabel beiseite und begann unter den interessierten Blicken der Tischgäste mir das Ritterkreuz vom Halse zu montieren. Normalerweise wurde das schwarzweissrote Ordensband unter dem Kragen mit Druckknöpfen befestigt. Das hatte sich jedoch als unpraktisch erwiesen, und wir waren zu einer Befestigung mittels Gummiband übergegangen, wozu sich ein Damenstrumpfband als das zweckmässigste gezeigt und unter uns Jagdfliegern weitgehend eingebürgert hatte. Strengen Massstäben und der Wehrmachtskleiderordnung entsprach das zweifellos nicht.

Nachdem sich die allgemeine, von entsprechenden Bemerkungen gewürzte Heiterkeit gelegt hatte, wendete Göring meine Brillanten wägend in der Hand. «Nee», sagte er und schürzte geringschätzig die Lippen. «Das sind ja gar keine Brillanten. Das sind Splitter, ganz miese, elende Splitter. Die hat sich der Führer aufschwätzen lassen. Von Kanonen, Schlachtschiffen und Panzern versteht er wirklich was, aber von Brillanten hat er keine blasse Ahnung. Passen Sie mal auf, Galland, ich lass Ihnen welche machen. Da sollen Sie mal staunen. Ich habe noch eine kleine Reserve.» – Er nahm die Erstaufertigung mit, während ich mein Ritterkreuz an einer Büroklammer befestigte. Wenig später wurde ich zu Göring nach Karinhall befohlen. Die Brillanten waren in Sonderfertigung bei seinem Hofjuwelier gefasst worden. Göring freute sich wie ein Kind. Unwillkürlich dachte ich an die Umtauschaktion meines Spanienkreuzes, bei der er das goldene in seiner Tasche hatte verschwinden lassen, nachdem er mir das mit Brillanten an die Brust geheftet hatte. Aber ich täuschte mich. – Göring nahm in jede Hand einen der beiden Orden. «Sehen Sie mal», sagte er und liess die Brillanten funkeln, «das hier sind Führer-Brillanten. – Und das hier sind Reichsmarschall-Brillanten. – Merken Sie den Unterschied? – Wer versteht hier nun was von Brillanten?» – Ich musste ihm beipflichten, die Reichsmarschall-Brillanten waren von unvergleichlicher Schönheit, die Steine von beachtlicher Grösse und herrlichem Feuer. Die Führer-Splitter wirkten jetzt dagegen geradezu kümmerlich. Dann gab er mir die beiden Orden, den von Hitler und den von ihm zurück. Jetzt hatte ich die Brillanten also doppelt.

Göring hatte mir bei dieser Gelegenheit gesagt, er werde mal mit Hitler reden, es sei einfach unmöglich, dass der Führer des Grossdeutschen Reiches so etwas als höchste Tapferkeitsauszeichnung verleihe und dazu noch behaupte, das seien Brillanten. – Das war wohl inzwischen geschehen, denn ich wurde bald zu Hitler in die «Wolfsschanze» zitiert. Im Beisein von Milch, Keitel und Jeschonnek erklärte er feierlich: «Galland, ich bin jetzt in der Lage, Ihnen die endgültige Ausführung der höchsten deutschen Tapferkeitsaus-

zeichnung zu übergeben. Das, was Sie bisher trugen, ist nur eine Interimsausführung.» – Ich bekam einen Schreck, denn ich trug bei dieser Gelegenheit nichtsahnend die «Reichsmarschall-Brillanten». Offenbar hatte ihn Göring nicht informiert, dass er mir schon eine neue Anfertigung hatte machen lassen. Die Sache wurde noch peinlicher, als auch Hitler mich jetzt aufforderte, ihm meine Auszeichnung zu geben. Das Damenstrumpfband bemerkte er nicht, aber jetzt musste sich herausstellen, dass ich einen ganz anderen Orden trug als den, den er mir verliehen hatte. In einer Hand die alte, in der anderen die Neuanfertigung, drehte er sie ein wenig, wie er das wohl bei Göring gesehen hatte, und sagte strahlend: «Na, merken Sie den Unterschied? – Das sind Splitter, und das hier sind wirkliche Brillanten.» Dabei waren die Göringschen «Splitter» viel grösser und auch sehr viel schöner gefasst. – Von Brillanten hatte er wirklich keine Ahnung. Ich aber besass die Auszeichnung jetzt dreifach!

Die Geschichte ging noch weiter. Hitler hatte mir erklärt, er liesse zurzeit von Frau Professor Trost eine künstlerisch besonders wertvolle Ausfertigung der Verleihungsurkunde entwerfen und ausführen. Die Bedeutung der Auszeichnung solle dadurch unterstrichen werden und so ein Dokument von historischem Wert entstehen, das sich von Generation auf Generation vererbe und die Erinnerung an den Träger und die Zeit, in der er gelebt habe, wachhalte. Es dauerte geraume Zeit, bis die Arbeit fertig war. Was mir Hitler dann überreichte, übertraf alle Erwartungen. Die Verleihungsurkunde in ausserordentlich geschmackvoller Ausführung befand sich in einem Kasten von Atlantenformat aus blauem Leder, der mit klassischen Ornamenten und einem grossen Hoheitszeichen aus massivem Gold verziert war. Und in den Kranz, den der Adler in seinen Klauen hielt, war ringsum eine stattliche Zahl beachtlicher Brillanten eingelassen. Die nächsten Urkunden dieser Art sollten wesentlich einfacher ausfallen. «Alles Handarbeit, auch das...», sagte Hitler strahlend und tippte dabei auf seine Unterschrift.

Göring liess sich die Urkunde von mir zeigen und besah sie lange mit fachmännischem Interesse. «Genau wie meine Urkunde über die Bestallung zum Reichsmarschall», meinte er. – Sein Adjutant aber ergänzte später: «Nur dass er keine Brillanten drauf hat. Und das wurmt ihn.» – «Was wollen Sie damit machen?», fragte mich Göring. Ich hatte mir darüber noch keine Gedanken gemacht. Dies Führergeschenk sei so wertvoll, fuhr er fort, dass es nur an einem ganz sicheren Orte aufbewahrt werden dürfe. Göring verfügte über Tresore in einem Tunnel, die er mir zur Sicherstellung so kategorisch anbot, dass ich schlecht nein sagen konnte.

Als sich der Krieg seinem Ende zuneigte, wurde meine Dienststelle in Berlin total ausgebombt, wobei unter anderem auch meine Brillanten, Ausführung Nr. 3, verloren gingen. Der Grund, dass ich sie damals nicht mehr



trug, war ein anderer. Dies der Vorwand. – Als Hitler davon erfuhr, liess er mir die Brillanten neu anfertigen. Es waren die vierten!

Gegen Ende des Krieges – ich war inzwischen in Ungnade gefallen – verlegte ich nach Süddeutschland. Ich wollte gerne meine bei Göring in Aufbewahrung gegebene Urkunde mitnehmen. Als ich diese Absicht äusserte, wurde mir aus Görings Umgebung dringend abgeraten. An der Sicherheit von Berlin durfte noch nicht gezweifelt werden. So verzichtete ich darauf, und die wertvolle Urkunde fiel mit manchem anderen den Russen in die Hände.

Sieben Jahre danach kam ich zum erstenmal – aus Argentinien – nach Berlin zurück. Als ich in Tempelhof wieder abflog, wurde mir ein Brief von einem mir unbekanntem Absender übergeben. Er hatte in der Zeitung von meinem Besuch gelesen und schrieb mir nun, er freue sich, mir endlich eine Mitteilung machen zu können, die mich sicher interessieren werde. Er sei im Besitz meiner Verleihungsurkunde für die Brillanten zum Eichenlaub des Ritterkreuzes. – Bei meinem nächsten Berliner Aufenthalt führte mich mein erster Weg zu dem Absender des Briefes. Ein Mann von Ehre überreichte mir das wertvolle Dokument. Nur die Kasette mit Gold und Brillanten war den Rotarmisten mitnehmerswert erschienen. Aber das störte mich nicht. Die Urkunde als solche war mir wichtig, nicht das schmückende Beiwerk.

Das schreckliche Ende hatte Dinge und Menschen ihres äusseren Dekors beraubt und sie auf ihren echten Kern reduziert. Mir schien das Geschick meiner Urkunde fast symbolisch. – Immerhin waren von Souvenir-Jägern bereits Tausende von Mark für die Urkunde allein geboten worden. Die Rückgabe des Dokumentes war für mich wohl das stärkste Erlebnis meines Wiedersehens mit der Heimat. Dort gab es also trotz Zusammenbruchs und fremder Besatzung, trotz Hunger und Elend, trotz scheinbarer Ausserkürsetzung aller menschlichen Werte noch immer Charaktere wie diesen feinen alten Herrn. – Das Dekor war weg, der Kern aber unverändert gut.

## *Unternehmen «Donnerkeil»*

Gleich zu Beginn meiner neuen Tätigkeit als General der Jagdflieger, in den ersten Januartagen 1942, erhielt ich einen ausserordentlich wichtigen Auftrag, in den mich Jeschonnek einwies. – In dem französischen Kriegshafen Brest lagen seit März und Juni 1941 die beiden Schlachtkreuzer «Gneisenau» und «Scharnhorst» (je 26'000 BRT, bestückt mit 9 Geschützen von 28 cm und 12 von 15 cm) sowie der schwere Kreuzer «Prinz Eugen» (10'000 BRT, bestückt mit 8 Geschützen von 20,3 cm und 12 von 10,5 cm). Sie hatten teils einzeln, teils im Verband im bisherigen Verlauf des Krieges eine Reihe bedeutender und erfolgreicher Operationen durchgeführt, bei denen der britische Flugzeugträger «Glorious» durch «Scharnhorst» und «Gneisenau» im Juni 1940 vor Narvik, das britische Schlachtschiff «Hood» durch «Prinz Eugen» gemeinsam mit «Bismarck» im Mai 1941, sowie zahlreiche weitere feindliche Einheiten und Versorgungsschiffe mit insgesamt mehr als 100'000 BRT versenkt worden waren.

In Brest wirkte die deutsche Gruppe als «fleet in being» in dem sie, ohne selbst aktiv zu werden, einen beträchtlichen Teil der britischen Flotte band. Die Royal Navy musste nicht nur schwere Seestreitkräfte zur Sicherung des von Brest aus bedrohten Geleitzugverkehrs durch den Kanal bereithalten, sie konnte auch die sogenannte «Force H» nicht im mittleren Mittelmeer gegen die deutsch-italienische Versorgungsschiffahrt für den afrikanischen Kriegsschauplatz operieren lassen. So musste sie diese aus Schlachtschiffen und Flugzeugträgern gebildete Gruppe in Gibraltar mit Operationsgebiet westlich und ostwärts der Meerenge stationiert halten. Dadurch brachten die deutschen Kriegsschiffe in Brest indirekt längere Zeit hindurch sogar eine Entlastung für Rommels schwierige Versorgungslage in Nordafrika.

Gleichzeitig aber wirkten sie wie eine Art Fliegenfänger für die Royal Air Force, indem sie deren Angriffskraft zu einem grossen Teil absorbierten und von Zielen im Reichsgebiet ablenkten. Auf die Kriegsschiffe im Hafen von Brest wurden von der Royal Air Force 299 Bombenangriffe geflogen. Die Briten verloren dabei 43 Flugzeuge und 247 Mann fliegendes Personal. Bei diesen Angriffen wurde «Gneisenau» zweimal, «Scharnhorst» einmal schwer getroffen. Beide konnten jedoch voll wieder instandgesetzt werden.

Immerhin musste bei der laufenden Verstärkung der Angriffe damit gerechnet werden, dass eines Tages die Aussergefechtsetzung der deutschen Kriegsschiffe oder sogar ihr Totalverlust Tatsache würde. Damit wären alle positiven Auswirkungen dieser «fleet in being» hinfällig geworden, ebenso wie die Hoffnung der deutschen Seekriegführung, von Brest aus wieder im Atlantik operativ werden zu können.

Hitlers Entschluss, die deutschen Kriegsschiffe von Brest zu verlegen, wurde aber von Überlegungen bestimmt, die mit der Ostfront in Zusammenhang standen. Während er die neue Offensive gegen die Sowjets vorbereitete, wurden deren Forderungen an die angloamerikanischen Verbündeten immer dringlicher, sie nicht nur durch Hilfslieferungen sondern auch durch die Eröffnung einer neuen Front in ihrem Verzweiflungskampf gegen Deutschland zu unterstützen.

Hitler sah den für diese Zwecke der Alliierten am besten geeigneten Raum in Skandinavien. Er wurde in dieser Annahme durch Meldungen seines Nachrichtendienstes, durch britische Kommando-Unternehmungen in Norwegen und durch Zweifel an der weiteren Neutralität Schwedens dem Reich gegenüber bestärkt. Er war im Besitz von ihm unanfechtbar scheinenden Nachrichten, nach denen im Frühjahr eine britisch-sowjetisch-skandinavische Offensive gegen die deutsche Nordflanke geführt werden sollte. Dabei waren für Schweden als Preis für seine Kriegsbeteiligung Narvik und einige Gebiete um Petsamo vorgesehen. Diese Bedrohung hielt Hitler für ausserordentlich ernst und sah damit das Gelingen seiner kommenden eigenen Offensive gegen die Sowjets gefährdet. Ein weiterer Grund für die besondere Wichtigkeit, die er gerade Skandinavien beimass, mag die Tatsache gewesen sein, dass in Norwegen Scherwasser-Versuche zur Nutzbarmachung der Atomenergie durchgeführt wurden.

Zur Verteidigung des bedrohten nördlichen Raumes standen angesichts der Vorbereitungen an der Ostfront keine Heeresverbände zur Verfügung. Die Luftwaffe musste sich einstweilen darauf beschränken, Flugplätze, Bodenorganisationen und Bevorratung in Norwegen auszubauen und zu verstärken, ohne nennenswerte Kräfte dorthin verlegen zu können. Blieb die Flotte, die Hitler mit ihrer Masse in den norwegischen Gewässern einzusetzen entschlossen war.

Die Kriegsmarine und ihr Oberbefehlshaber waren von diesem Plan wenig begeistert. Man hielt die Bedrohung nicht für so akut, schätzte die Risiken sehr hoch ein, wies auf den durch lange Liegezeit mangelhaften Ausbildungsstand der Besatzungen hin und wollte vor allem ungern die Möglichkeit verlieren, im Atlantik wieder operativ zu werden, wo sich angesichts der starken Inanspruchnahme der britischen und USA-Flotte im Pazifik durch den japanischen Bundesgenossen günstige Möglichkeiten boten. Vielleicht spielte

auch das mir als Angehörigem der Luftwaffe nicht unbekanntes oppositionelle Gefühl eine Rolle, die Handlungsfreiheit der eigenen Waffe nicht zugunsten von Operationen aufzugeben, die von dem in erdgebundenen Auffassungen des Heeres denkenden Obersten Befehlshaber der Wehrmacht angeordnet wurden.

Auch die Luftwaffe, von der es im Führerhauptquartier im Gegensatz zu Heer und Kriegsmarine allgemein hiess: «Die Luftwaffe macht alles», hatte ihre Bedenken. Jeschonnek, der mir noch vor der entscheidenden Konferenz im Führerhauptquartier die Einzelheiten der geplanten Operation auseinandersetzte, wies von vornherein darauf hin, dass die Kriegsmarine die Hauptverantwortung der Luftwaffe zuschieben werde, und zwar mit gutem Grund.

Es kamen für den Marsch der deutschen Einheiten von Brest nach Norwegen nur zwei Routen in Frage. Die eine führte um Schottland herum, wobei ein Zusammentreffen mit der in Scapa Flow stationierten Home Fleet unvermeidlich war. Bei deren Überlegenheit (mindestens drei Schlachtschiffe und zwei Flugzeugträger) schied die Nordroute von vornherein aus. Die Südroute durch den Kanal musste die gesamte Royal Air Force, dazu Angriffe leichter Überwasser-Seestreitkräfte sowie das konzentrierte Feuer der britischen Küstenartillerie auf die deutschen Einheiten lenken. Trotzdem schien hier noch das geringere Risiko zu liegen, wenn die von der Kanalküste aus operierenden deutschen Jagdkräfte wirksam eingesetzt würden.

Jeschonnek sah die Lage vollkommen richtig, indem er voraussagte, die Kriegsmarine werde die Nordroute überhaupt nicht ernsthaft diskutieren, sondern für den Kanal-Durchbruch Forderungen wie «unmittelbarer und ständiger Begleitschutz, absolut sicherer Luftschirm durch ausreichende Jagdkräfte» und ähnliches formulieren. Wir dürfen uns, meinte er, mit den zwei Geschwadern am Kanal und einigen Ausbildungseinheiten mit höchstens 250 Jägern, unter keinen Umständen in dieser Form festlegen lassen. Göring, der dem Führer nicht nein sagen konnte, der sich aber über die für einen solchen Auftrag unzureichende Stärke unserer Jagdkräfte im Westen durchaus im Klaren war, hatte beschlossen, an der Konferenz im Führerhauptquartier nicht teilzunehmen und stattdessen Jeschonnek und mich zu entsenden. Der Chef des Generalstabes sollte mich als verantwortlichen Führer des gesamten Jäger ein satzes bei dem geplanten Unternehmen vorschlagen.

Am 12. Januar fuhren Jeschonnek und ich in die Wolfsschanze, wo ausser Hitler, Keitel, Adjutanten und Stenographen, von der Kriegsmarine Raeder als Oberbefehlshaber sowie der Befehlshaber der Schlachtschiffe Vizeadmiral Ciliax und Kommodore Rüge zur entscheidenden Besprechung der Operation im Führerbunker erschienen waren. Raeder stellte einleitend fest, dass das Studium der Vorbereitungen und der Durchführung eines Kanal-Durchbruches der «Brester Gruppe» mit vollkommener Unparteilichkeit vorgenommen

worden sei. «Trotzdem», fuhr er fort, «glaube ich nicht, derjenige zu sein, der die Initiative dieser Operation zu empfehlen hat.» Falls der Durchbruch aber befohlen werden sollte, seien alle entsprechenden Pläne ausgearbeitet, Ciliax und Rüge würden darüber im Einzelnen berichten, «um Ihnen, mein Führer, den endgültigen Entschluss zu erleichtern.»

Hitler gab nun eine nochmalige Zusammenfassung der grundlegenden Gesichtspunkte, die ihn zu dem festen Entschluss bestimmt hätten, praktisch die ganze deutsche Flotte in die norwegischen Gewässer zu verlegen. Sodann erläuterte Ciliax die bisherige Planung des Admiralstabes. Er hob dabei drei Punkte besonders hervor:

1. Die Bewegungen der Schiffe müssten vor Anlaufen der Operation auf ein Minimum beschränkt werden.
2. Die Schiffe müssten bei Nacht aus Brest auslaufen, um beim Passieren des Kanals das Tageslicht für den wirkungsvollsten Einsatz unserer Verteidigungsmittel auszunutzen.
3. Die Schiffe müssten vom Morgengrauen bis zur Abenddämmerung von möglichst starken Jagdkräften begleitet werden.

Hier hakte Hitler ein. Er unterstrich die entscheidende Bedeutung, die der Luftwaffe bei der Durchführung der Operation zukomme. Jeschonnek antwortete vorsichtig. Mit 250 Jägern sei ein permanenter Begleitschutz schwer durchzuführen. Man würde jedoch zusätzlich Nachtjäger für den Schutz in den Morgen- und Abendstunden hinzuziehen. Auch Raeder forderte nochmals einen sehr starken Jagdschutz sowie vorhergehende Angriffe auf die britischen Torpedoflugzeug-Basen. Der Chef des Generalstabes wurde noch deutlicher. Es bestehe zurzeit keine Möglichkeit, die Luftwaffe im Westen zu verstärken. Die deutschen Jäger würden daher den britischen, zumindest während der Nachmittagsstunden, zahlenmässig stark unterlegen sein. Im weiteren Verlauf der Besprechung erklärte Raeder erneut mit Nachdruck, dass der Erfolg oder Misserfolg der Operation nur vom Einsatz der Luftwaffe abhängig sei. Er bat den Führer um entsprechende Befehle an die Luftwaffe. Hitler entsprach diesem Wunsch und befahl der Luftwaffe, alles nur Mögliche für die Sicherheit der Kriegsschiffe zu veranlassen. Doch ihr Vertreter blieb fest und wiederholte, dass der von der Kriegsmarine geforderte lückenlose Schutz mit den zur Verfügung stehenden Kräften nicht garantiert werden könne.

Abschliessend fasste Hitler zusammen: Auslaufen bei Nacht. Dadurch grösstmögliche Ausnutzung des Überraschungsfaktors. Passieren der Dover-Calais-Enge bei Tag. Er glaube nicht, dass die Engländer Blitzentschlüsse fassen würden. Die Befürchtung des Admiralstabes von umfangreichen Verlegungen der Royal Air Force in den Südosten Englands halte er für unbegründet. Die Lage der Schiffe in Brest sei der eines Krebskranken ver-

gleichbar. Sein Leben könne nur durch eine schwierige Operation gerettet werden. Die Durchführung der Operation berge die Möglichkeit der Rettung, das Unterlassen derselben die Gewissheit des Todes.

Das Protokoll der Besprechung schloss mit den Worten: «Daher entscheidet der Führer, in Übereinstimmung mit den Ansichten des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, dass die Operation wie vorgeschlagen vorbereitet werden soll.»

Hitler hatte während der Besprechung mit grösstem Nachdruck die absolute Geheimhaltung als wesentliche Voraussetzung des Erfolges gefordert. Es wurde ein besonderes Verpflichtungsdokument aufgesetzt, das jeder Teilnehmer der Konferenz zeichnen musste. Währenddessen nahm Hitler mich beiseite. «Sie haben gehört», sagte er, «dass alles von dem Luftschirm abhängt, mit dem Sie den Verband umgeben müssen. Glauben Sie, dass die Operation gelingt?»

Was ich ihm antwortete, war nicht nur meine ehrliche Überzeugung, sondern wurde auch später durch die Ereignisse selbst als richtig erwiesen. Ich sagte: «Es hängt alles davon ab, wieviel Zeit die Engländer haben werden, um die Royal Air Force gegen die Gruppe zu mobilisieren. Wir brauchen eine vollständige Überraschung und ausserdem Glück. Meine Jäger werden ihr Letztes hergeben, wenn sie wissen, um was es geht.»

Ich hatte mir sehr genau überlegt, was ich sagte. Ich war mir über die Risiken des Unternehmens ebenso klar wie über die Unzulänglichkeit der Kräfte. Hitler war mit aller Deutlichkeit darauf hingewiesen worden. Er hatte die Operation trotzdem befohlen. Ich wusste als Jäger aus vielfacher eigener Erfahrung, wie ausschlaggebend Überraschung und Glück für den Erfolg sind, der auf die Dauer nur dem beschieden sein kann, dessen Draufgängertum mit eiskalter Überlegung gepaart ist.

«Die meisten meiner Entschlüsse», sagte Hitler, «mussten gewagte sein. Glück verdient nur derjenige, der als Einsatz das Wagnis trägt.» Wenn das Unternehmen aber misslingen sollte, dann würde es ihm eine Beruhigung sein, dass bei der gewählten Kanalroute sich die Masse der Besatzungen an die nahe Küste würde retten können.

Die Vorbereitungen begannen sofort unter grösster Intensität und strengster Geheimhaltung. Niemand ausser den in der Verpflichtung namentlich genannten Personen durfte ohne besondere Genehmigung der Oberbefehlshaber von Kriegsmarine und Luftwaffe in die Planung eingewiesen werden. Ich war durch einen besonderen «Führerbefehl» für alle Fragen, die mit der Vorbereitung und Durchführung des Jagdschutzes dieses Unternehmens zusammenhingen, verantwortlich gemacht worden. Unter dem Vorwand eines bevorstehenden grösseren Offensiv-Einsatzes gegen England bereitete ich die unter dem Decknamen «Donnerkeil» stehende Operation vor. Die Kriegs-

marine hatte, um das gemeinsame Ziel der auch von ihr zu treffenden Vorbereitungen zu tarnen, den Decknamen «Cerberus» gewählt. Ihr diene als Vorwand das angeblich bevorstehende Auslaufen der Brester Einheiten in den Atlantik, möglicherweise sogar in den Pazifik.

Die Verschleierung des Zweckes all der Vorbereitungen, die dem feindlichen Nachrichtendienst im besetzten Frankreich natürlich nicht verborgen bleiben konnten, wurde durch eine Fülle von Täuschungsmassnahmen und Funkmeldungen, die besonders für den englischen Horchdienst bestimmt waren, unterstützt. Hitler selbst hatte scherzhaft geäußert, er werde dem italienischen Bundesgenossen unter tiefster Verschwiegenheit anvertrauen lassen, die Brester Gruppe solle demnächst zur Unterstützung der Japaner in den Pazifik auslaufen. Das sei für ihn der schnellste und sicherste Weg einer solchen Information zur britischen Admiralität.

Die Wege, auf denen die britische Admiralität Kenntnis der nun einsetzenden Bewegungen der Zerstörer, Torpedo- und Schnellboote, der Minenräumtätigkeit sowie der Verlegung von Jagdverbänden erhielt, waren vielfältig. Der französische Contre-Admiral R. de Beilot gibt zum Beispiel in seiner Veröffentlichung «La guerre aéronaval dans l'Atlantique» an, dass von Frankreich aus eine geheime Funkverbindung zur britischen Admiralität bestand, die von dem französischen Leutnant z. S. Philippon geleitet wurde. Sie soll damals alle wissenswerten Einzelheiten über die Vorbereitung unseres Unternehmens nach England gefunkt haben.

Die befehlstechnische Koordination dieser typischen kombinierten Operation war so gewählt, dass die Luftwaffe der Kriegsmarine nicht unterstellt, sondern auf Zusammenarbeit mit dieser angewiesen wurde. Vorwegnehmend sei bemerkt, dass diese Zusammenarbeit reibungslos funktionierte.

Das Oberkommando der Kriegsmarine gab die grundsätzliche Operationsanweisung. Die operative Führung oblag dem jeweiligen Marinegruppenkommando, in dessen Bereich sich der Verband während des Marsches befand, das heisst von Brest bis zur Scheldemündung dem Marinegruppenkommando West mit Sitz in Paris und von der Scheldemündung bis zum Einlaufen in die Heimathäfen dem Marinegruppenkommando Nord mit Sitz in Kiel.

Ihnen wurde im Verlauf der Operation der Befehlshaber der Schlachtschiffe, Vizeadmiral Ciliax, unterstellt, dem als Führer und Befehlshaber der Gruppe die taktische Führung in See von Bord seines Flugschiffes aus oblag. Die Kommandanten der beteiligten Einheiten waren Kapt. z. S. Hoffmann («Scharnhorst»), Kapt. z. S. Fein («Gneisenau») und Kapt. z. S. Brinkmann («Prinz Eugen»).

Zwischen den Kommandostellen der Kriegsmarine und der Luftwaffe wurden sofort, schon während der Vorbereitungen, Verbindungskommandos

ausgetauscht, um die Zusammenarbeit bestmöglich einzuspielen. Meine wichtigste Verbindung, die zum Befehlshaber der Schlachtschiffe, übernahm der Oberst Ibel als «Jagdfliegerführer-Bord». Ihm war ein Ia und Jagdeinsatzleiter mit einem 1. und 2. Jägerleitoffizier sowie der Oberst Elle als Nachrichtenführer mit entsprechendem Funkpersonal zugeteilt. Dieser Stab machte den Marsch an Bord des Flaggschiffes mit. Auf «Gneisenau» und «Prinz Eugen» befanden sich je ein Jägerverbindungs-offizier mit einigen Funkern.

Schon während der dem Unternehmen vorausgehenden unumgänglich notwendigen, wenn auch auf ein Minimum beschränkten Probefahrten in See zwecks Prüfung der Maschinenanlagen, Funkbeschickung und Schiessübungen wurde laufend Jagdschutz geflogen. Kommando- und Verbindungsstäbe arbeiteten sich ein. Zwischen dem 22. Januar und dem 10. Februar 1942 fanden an acht verschiedenen Tagen einzelne solcher Probefahrten statt. Es wurden dabei insgesamt 450 Jagdeinsätze zum Schutz der Schiffe geflogen. Eine Reihe britischer Flugzeuge wurde abgeschossen. Ausserdem flog die Royal Air Force weiterhin fast Nacht für Nacht ihre Angriffe auf Brest, ohne dass jedoch weitere Schäden an den deutschen Kriegsschiffen verursacht wurden.

Fliegende Verbände, die dazugehörige Nachrichten- und Bodenorganisation wurden mir für die Dauer der Operation von den Luftflotten 3 und «Reich» zur Verfügung gestellt. Derartige Eingriffe sieht natürlich kein Befehlshaber gern. Die klare Unterstellung hat sich jedoch im Sinn einer Konzentrierung der Mittel bewährt. Ausserdem gewann ich den Eindruck, dass es den betroffenen Kommandostellen der Luftwaffe gar nicht so unangenehm war, auf diese Weise von der unmittelbaren Verantwortung für ein so unerhört gewagtes Unternehmen entbunden zu werden.

Um die kürzesten Anflugwege zu dem zu schützenden Objekt, das bei Büchsenlicht planmässig auf der Höhe zwischen Cherbourg und Le Havre stehen sollte, zu gewährleisten, erfolgte die Bereitstellung der Jagdverbände im Raum: Abbeville-Lilie-Calais. In diesem Raum war die Führungszentrale (Nr. I) in Le Touquet vorgesehen. Gleichzeitig musste aber auch damit gerechnet werden, dass sich der Marsch der Kriegsschiffe aus irgendwelchen Gründen verzögerte, so dass bei Büchsenlicht möglicherweise ihr Standort wesentlich weiter westlich gewesen wäre. Für diesen Fall wurde ein zweiter Absprungraum: Le Havre-Caën-Cherbourg mit Führungszentrale (Nr. I a) in Caën vorbereitet. Ein dritter lag zwischen Rhein-Schelde-Mündung und Zuidersee mit Führungszentrale (Nr. II) in Schiphol, wo die Jäger und Zerstörer bei planmässigem Ablauf der Operation nach 15.00 Uhr einfallen sollten, um von hier aus nach Tanken und Munitionieren zu erneutem Einsatz zu starten. Für den Jagdschutz der Schiffe, wenn sie am nächsten Tage die deutsche Bucht erreicht hätten, war schliesslich noch ein vierter Raum



vorgesehen: der von Jever-Wilhelmshaven mit Führungszentrale (Nr. III) in Jever.

Diese umfangreiche Organisation und Vorbereitung stellte an alle Beteiligten umso grössere Anforderungen, als sie ohne viel Wirbel, sondern so unauffällig wie möglich und bis zum letzten Augenblick getarnt vor sich gehen musste.

Ausserordentlich viel hing von der nachrichtenmässigen Vorbereitung des Unternehmens ab. Die Flugplätze aller vier Absprungräume mussten durch eine Vielzahl von Querverbindungen auf die jeweiligen Befehlsstellen geschaltet werden. Mir stand zur unmittelbaren Verbindung mit dem Befehlshaber der Schlachtschiffe und dem Jagdfliegerführer-Bord ausser einer Ultra-Kurzwellen- eine Langwellen-Funkverbindung zur Verfügung, auf der die Sprüche nach einer besonderen Jägersignaltafel schnellverschlüsselt abgesetzt wurden. Jagdfliegerführer-Bord war mit den Jägerverbindungsoffizieren auf den beiden anderen Kriegsschiffen durch Ultra-Kurzwellen verbunden.

Ohne die sehr umfangreichen komplizierten nachrichtentechnischen Vorbereitungen zu berühren, sei erwähnt, dass die Spezialisten der Radartechnik mit dem Chef des Nachrichtenverbindungswesens der Luftwaffe, General Martini, den Einsatz völlig neuer, bisher streng geheim gehaltener Täuschungs- und Störmittel für den feindlichen Radardienst vorbereitete, deren Wirkungsweise noch unbekannt war und deren tatsächliche Bedeutung für die Täuschung und Verwirrung der gegnerischen Führung noch nicht abgeschätzt werden konnte.

Auf Seiten der Kriegsmarine war die Minenräumung und die navigatorische Vorbereitung von ausschlaggebender Bedeutung. Die Fahrtroute des Verbandes durch den Kanal wurde trotz mancher dadurch entstehender Nachteile nicht in unmittelbarer Nähe der französischen Küste festgelegt. Wegen der grösseren Sicherheit vor Grundminen und der Möglichkeit, in tieferen Gewässern höhere Geschwindigkeiten zu laufen, entschloss man sich für eine etwa in Kanalmitte verlaufende Route mit einer Wassertiefe nicht unter 25 Meter. Sie wurde, um die Navigation zu erleichtern, durch Markierungsboote festgelegt. Achtzig eingesetzte Minensuchfahrzeuge räumten auf der Strecke 98 Ankertau- und 21 Grundminen. Drei Minensperren wurden entdeckt und beseitigt. Dabei gingen ein Suchboot und ein Zerstörer verloren. All diese Aktionen mussten unter absoluter Geheimhaltung und daher nur bei Nacht durchgeführt werden.

Nach meinen Erfahrungen als Kommodore des schon im vergangenen Jahr mit dem Schutz der in Brest liegenden Kriegsschiffe beauftragten Jagdgeschwaders und besonders nach denen, die wir beim Jagdschutz während der achtstägigen Probefahrten sammeln konnten, stellte ich eine Kampfanweisung als bindende «Vorschrift für die Durchführung des Begleitschutzes von Handelsschiffen und Kriegsschiffsverbänden» auf.

Zwischen den verständlichen aber nicht erfüllbaren Forderungen der Kriegsmarine für den Jagdschutz und den durch die Zahl der Jagdverbände begrenzten Möglichkeiten der Luftwaffe traf ich folgenden Kompromiss: Der ständige Begleitschutz im Hoch- und Tiefflug konnte von nicht mehr als gleichzeitig 16 Jagdflugzeugen durchgeführt werden. Die einzelnen Wellen von je 16 Maschinen blieben – je nach Anflugweg schwankend – durchschnittlich 35 Minuten am Schutzobjekt. Hatten sie während dieser Zeit keine oder nur unwesentliche Feindberührung, so mussten sie noch 10 Minuten länger Schutz fliegen. Die ablösende Welle traf nach einem auf Sekunden festgelegten Einsatzplan bereits 10 Minuten vor Ablauf der Einsatzzeit der abzulösenden Welle am Objekt ein, so dass sich die Zahl der schützenden Jäger für mindestens 10, höchstens 20 Minuten auf 32 Maschinen erhöhte.

Die Zeit für Betankung, Munitionierung und Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft war auf eine halbe Stunde herabgedrückt worden, was nur durch äusserste Anspannung aller Kräfte sowohl des Boden- als auch des fliegenden Personals möglich war.

Für die Kampfführung war den Jägern des unmittelbaren Begleitschutzes befohlen worden, ohne Zeitverlust und aus jeder Lage sich den feindlichen Flugzeugen entgegenzuwerfen. Gelang es diesen, bis in Angriffsposition vorzudringen, so hatten die Jäger Befehl, die Angreifer mit allen Mitteln, notfalls durch Rammen, unschädlich zu machen. Kämpfe mit abfliegendem Gegner waren zu vermeiden. Nicht die Zahl der abgeschossenen britischen Flugzeuge, sondern einzig der erfolgreiche Schutz der deutschen Kriegsschiffe würde die Leistung der Jäger ausdrücken.

Das Wesentlichste aber an der Art des geplanten Einsatz-Verfahrens war, dass trotz des permanenten, zahlenmässig geringen und mehr defensiven unmittelbaren Begleitschutzes immer ausreichend Kräfte in höchster Alarmstufe für einen offensiven Jagdvorstoss gegen erkannte feindliche Anflüge zur Verfügung standen.

An dem Unternehmen «Donnerkeil» wurden die beiden allein noch am Kanal verbliebenen Jagdgeschwader 2 und 26 beteiligt. Sie waren personell und technisch auf je 90 einsatzbereite Flugzeuge M 109 und FW 190 aufgefüllt worden. Dazu kam eine Einsatzstaffel der Jagdfliegerschule Paris mit 12 Me 109, die für die Dauer der Operation nach Le Havre verlegt wurde. Schliesslich stand noch das im nordwestdeutschen Raum stationierte Jagdgeschwader 1 wenigstens für den Vormittag des Tages X zur Verfügung. Vom Nachmittag an durfte mit diesem Geschwader nicht mehr gerechnet werden, da ihm der Schutz der Kriegsschiffe nach gelungenem Kanaldurchbruch auf ihrem weiteren Marsch durch die deutsche Bucht am nächsten Tag obliegen sollte. Es verfügte über 60 einsatzbereite Me 109. Bestenfalls konnte

ich also zeitweilig mit 252 Maschinen rechnen, eine Zahl, die sich im Verlauf des Unternehmens erheblich verringern würde. Reserven gab es natürlich nicht. Für den Einsatz während der Morgen- und Abenddämmerung standen 30 Me-110-Nachtjäger zur Verfügung.

Bei der Festsetzung des Tages X waren zahlreiche Faktoren zu berücksichtigen. Die Operation war als äusserst dringlich befohlen. Ein späterer Termin als der Februar kam schon deswegen nicht in Frage, weil die immer kürzer werdenden Nächte das Überraschungsmoment beeinträchtigt hätten. Bis Mitte Februar durfte mit einer Dunkelheit von 20.30 bis 8.30 Uhr gerechnet werden. Am 15. Februar war Neumond, das heisst mit völliger Dunkelheit die grösstmögliche Sicherheit in der Nacht gewährleistet. Zwischen dem 7. und 15. Februar waren die Wasser- und Gezeiten-Verhältnisse im Kanal dem Unternehmen am günstigsten. Diese Zeitspanne wurde also in Aussicht genommen. Verantwortlich für die Festsetzung des Termins war der Oberbefehlshaber des Marinegruppen-Kommandos West.

Jetzt musste der Wettergott befragt werden. Ihm fiel eine wichtige, vielleicht entscheidende Rolle zu. Die Schwierigkeiten einer langfristigen Wetterprognose lagen bei den über dem Kanal vorherrschenden West-Wetterlagen für unsere Meteorologen darin, dass ihnen keine Unterlagen aus der Weite des atlantischen Ozeans zur Verfügung standen. Sie waren auf die Ergebnisse angewiesen, die die von Europas westlichen Küsten startenden Fernaufklärer mitbrachten. Zusätzlich wurden nun noch eigens drei U-Boote für die Beobachtung der Wetterentwicklung im Ostatlantik sowie in dem wetterauschlaggebenden Raum um Irland eingesetzt. Am 7. Februar begann infolge des Abbaues des kontinentalen Hochs eine beträchtliche Wetterunsicherheit. Die Meteorologen stellten für den 12. Februar folgende Prognose:

«Eine Tiefdruckstörung hat sich im Raum südlich Irland gebildet. Starke Winde und Druckfall im Gebiet nördlich Schottland lassen mit grosser Wahrscheinlichkeit vermuten, dass sich diese Störung mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h nach Süden bewegt und am 12. 2. zwischen 8 und 10 Uhr im Gebiet des östlichen Kanalausganges liegt, um sich dann weiter südwärts zu bewegen. Es würde demgemäss in den ersten Vormittagsstunden das Wetter im Kanalgebiet rasch schlechter werden und nach Durchzug der Front (Dauer 2 bis 3 Stunden) wieder aufklären, während der englische Absprungraum günstiges Flugwetter aufweisen würde. Das Wetter über den eigenen Basen würde im gleichen Masse schlechter werden wie der Kampfraum des Kanals wieder aufklärt. Am Nachmittag dürfte auch die eigene Basis wieder einwandfreies Wetter zeigen.»

Das klang für uns Jäger keineswegs begeisternd. Übrigens trat die vorhergesagte Wetterentwicklung tatsächlich ein, wenn auch mit einer Verspätung von 6 bis 8 Stunden. Das war unsere Rettung!

Trotz dieser recht ungünstigen Wetteraussichten entschloss sich General-Admiral Saalwächter, damals Oberbefehlshaber des Marinegruppen-Kommandos West, das Auslaufen der Schiffe und damit den Beginn des Unternehmens «Donnerkeil-Cerberus» für den 11. Februar 1942 – 20.00 Uhr zu befehlen, nachdem am Mittag des gleichen Tages im Palais Luxembourg in Paris die letzte Einsatzbesprechung stattgefunden hatte. Nicht ganz ohne Einfluss auf diesen Entschluss war die Tatsache, dass die Kriegsmarine, einem alten Seemannsaberglauben folgend, den 13. als einen ungünstigen Tag für eine Operation betrachtete, zumal er auch noch auf einen Freitag fiel.

Ich begab mich von Paris in den Pas de Calais, wo ich sämtliche Chefs der fliegenden Verbände bis herunter zum Staffelpkapitän zu einer Einsatzbesprechung zusammengerufen hatte, die noch im Laufe der Nacht stattfand. Als ich ihnen nun Zweck und Ziel all der geheimnisvollen Vorbereitungen eröffnete, die sie während der letzten Wochen voll und ganz in Anspruch genommen hatten, schlug die Überraschung wie eine Bombe ein. Ebenso gross aber war die Begeisterung, an einem so kühnen und wichtigen Unternehmen direkt beteiligt zu sein. Nach Rückkehr zu ihren Verbänden sollten sie die detaillierten Einsatzbefehle öffnen, die ich ihnen versiegelt bereits früher übergeben hatte.

Zu diesem Zeitpunkt, also in der Nacht vom 11. auf den 12. Februar, befand sich – wie aus englischen Quellen einwandfrei hervorgeht – auch die Royal Air Force in Alarmzustand. Dem in Dover kommandierenden Vize-Admiral waren Torpedoboote, Schnellboote und Swordfish-Torpedoflugzeuge zugeführt worden. In den Tagen zuvor waren zwischen Brest und den friesischen Inseln von britischen Flugzeugen 1'100 Magnetminen geworfen worden.

Es kann also in keiner Weise davon die Rede sein, die englische Führung sei durch das deutsche Unternehmen völlig ahnungslos überrumpelt worden. Die Vorbereitungen sozusagen vor der Schwelle des britischen Hauses waren einfach nicht zu übersehen. Und die getroffenen Gegenmassnahmen deuten darauf hin, dass man sehr wohl mit der Möglichkeit eines Kanaldurchbruches der deutschen Kriegsschiffe rechnete. Allerdings scheint man das Wagnis eines Durchbruches bei hellichem Tage nicht vermutet, sondern vielmehr die Abwehrvorbereitungen auf ein Passieren der Dover-Calais-Enge bei Nacht abgestellt zu haben.

Mit Einbruch der Dunkelheit am Abend des 11. Februar versammeln sich vor der Hafenausfahrt von Brest sieben deutsche Zerstörer, die den Sicherungsgürtel für die schweren Einheiten zu bilden hatten. Um 20.00 Uhr legen «Scharnhorst», «Gneisenau» und «Prinz Eugen», wie befohlen, von der Pier ab. Doch sie kommen nicht weit. – Fliegeralarm! – Die Schiffe gehen an ihre Liegeplätze zurück, machen erneut fest. Der Hafen wird vernebelt.

### *Die Operation beginnt*

Flak aller Kaliber beginnt zu bellen. – Das fängt ja gut an! Scheinwerfer tasten den Himmel ab. Etwa 20 bis 25 britische Bomber greifen routinemässig aus 2'000-3'000 Meter Höhe an. Die Männer der Schiffsflak stehen auf Gefechtsstation. Sie beteiligen sich an dem Feuerzauber, der die Briten empfängt. Bomben rauschen, detonieren im Hafengebiet. An den Schiffen aber treten glücklicherweise keine Schäden ein. Nach dem Abflug der Briten wird das Ablegemanöver erneut befohlen. Es ist 22.00 Uhr. Zwei Stunden Verspätung! Wenige Minuten vor 23.00 Uhr verlassen die schweren Einheiten die Hafenausfahrt von Brest. – Der Verband beginnt seinen Nachtmarsch. Das Unternehmen «Donnerkeil-Cerberus» rollt an.

## *Der Durchbruch*

In dieser Nacht dachte keiner von uns an Schlaf. Nachdem die Kriegsschiffe ausgelaufen waren, beschäftigten uns vornehmlich zwei Fragen: Würde es der Gruppe gelingen, die durch den Luftangriff beim Auslaufen entstandene Verzögerung wieder aufzuholen? Und war durch die angreifenden britischen Bomber der Beginn der erwarteten deutschen Operation erkannt worden? – Von der Beantwortung dieser beiden Fragen würde für den Ausgang des Unternehmens sehr viel abhängen.

In der Planung war für die Gruppe eine durchschnittliche Marschgeschwindigkeit von 26 sm (Knoten) vorgesehen. Die tatsächlich erreichte Marschgeschwindigkeit betrug jedoch anfänglich, durch günstige Strömung beschleunigt, fast 30 sm. – Nach Umschiffung der westlich der Bretagne vorgelagerten Insel Quessant nahm der Verband um 00.13 Uhr Kurs auf den Kanal. Er bewahrte völlige Funkstille. Standortmeldungen liefen daher nur von unseren Radar-Stationen an der französischen Küste ein, die die Kriegsschiffe in grösseren Abständen orten konnten. Das gab jedesmal eine freudige Überraschung. Nach dem Verlust von zwei wertvollen Stunden hatte ich ziemlich sicher mit der Notwendigkeit gerechnet, die im Pas de Calais auf ihren Einsatz wartenden Jagdkräfte im ersten Morgengrauen in den Raum Le Havre-Caën-Cherbourg verlegen zu müssen. Ein solcher Fall war zwar in der Planung ausdrücklich vorgesehen, hätte aber doch eine zusätzliche Belastung der Verbände bedeutet. Wir atmeten daher auf, als die Kriegsschiffe von Meldung zu Meldung ihre Verspätung einholten, bis schliesslich kurz vor Anbruch der Morgendämmerung endgültig klar war, dass die für das Eintreten von «Büchsenlicht» vorgesehene Position auf die Minute genau erreicht sein würde.

Auch die zweite Frage, die der wahrscheinlichen Entdeckung des Auslaufens durch die Engländer, schien eine in unserem Sinne positive und höchst erfreuliche Beantwortung zu finden. Nichts rührte sich beim Feind. Für die Radar-Stationen an der britischen Küste war er noch ausser Reichweite.

An Bord der Kriegsschiffe, die in völliger Dunkelheit mit hoher Fahrt, vom Feind nicht erkannt der Kanallänge entgegenfuhren, wurde um 6.30 Uhr Klarschiffzustand hergestellt. Auf der Höhe von Cherbourg stiess eine

Torpedoboot-Flotille zu dem Verband, um den bisher nur von Zerstörern gebildeten äusseren Sicherungsgürtel zu verstärken. Die Gruppe bestand somit jetzt aus den drei schweren Einheiten, 7 Zerstörern und 8-15 Torpedobooten, die sich abschnittsweise ablösten.

Das Wetter war bedeckt mit Wolkenuntergrenze um 500 Meter und verhältnismässig guter Sicht. Um 8.14 Uhr starteten die ersten Nachtjäger bei noch völliger Dunkelheit. Sie erreichten den Verband um 8.50 Uhr. Von nun an blieben während des ganzen Tages Jagdkräfte in ständigem, unmittelbarem Kontakt mit den Schiffen. Der Luftschirm, ein relativ bescheidener freilich, war aufgespannt. Nur wenige Meter hoch über dem Wasser flogen unsere Zerstörer, um nicht von den englischen Radargeräten entdeckt zu werden. Natürlich herrschte absolute Funkstille. Um 8.54 Uhr am 12. Februar setzte die erste Morgendämmerung ein. Der Verband stand auf der Höhe der Halbinsel Cotentin.

Die erste dramatische Note bekam das Unternehmen dadurch, dass Sicherungskräfte der Kriegsmarine auf der Höhe von Dieppe eine bisher nicht erkannte Minensperre entdeckten, und zwar nur wenige Stunden ehe der Verband diese Stelle passieren musste. Durch rücksichtslosen Einsatz von vier Booten einer Minensuchflotille wurde in aller Eile eine Bresche geräumt. Trotzdem war der Entschluss, durch diese nur notdürftig geräumte Sperre durchzubrechen, ausserordentlich gewagt. Ausser Abbrechen der Operation und Rückkehr blieb keine Möglichkeit. Der Verband passierte die Sperre ohne Zwischenfälle.

Zu den begleitenden Nachtjägern, die vornehmlich auf der dem Feind zugekehrten Backbordseite der Kriegsschiffe flogen, waren inzwischen auch Tagjäger gestossen. Der Einsatzplan rollte wie vorgesehen ab. Die bisher glücklicherweise noch nicht erfolgte Entdeckung durch den Feind musste so lange wie möglich vermieden werden. «Tiefstflug und absolute Funkstille» waren daher die vordringlichsten Befehle, die über die Verbandsführer jedem einzelnen Piloten nachdrücklich eingeschärft wurden. Wer die mangelhafte Funkdisziplin der Luftwaffe im Allgemeinen und die der Jagdflieger im Besonderen kennt, kann sich ungefähr vorstellen, welche Sorgen ich mir in dieser Beziehung machte. Doch bei diesem Unternehmen erwiesen sich meine Jäger der Kriegsmarine ebenbürtig, deren Funkdisziplin als traditionell und unübertrefflich bekannt ist. Erst später, nachdem der Verband erkannt war, und besonders unter dem Eindruck der heftigen Luftkämpfe des Nachmittags riss wieder das bei der Luftwaffe sattsam bekannte Funkchaos ein.

Ausser den sich ablösenden Begleitjägern wurde auf den Einsatzbasen eine Stossreserve von 25-30 Flugzeugen ständig in höchster Alarm-Bereitschaft gehalten. Die Piloten sassen angeschnallt in den startklaren Maschinen. Ge-

rade diese nicht an einen starren Defensiv-Auftrag gebundenen Jagdkräfte haben im weiteren Verlauf des Unternehmens besonders erfolgreich gekämpft und wieder einmal bewiesen, dass der Jäger auch bei der Lösung rein defensiver Aufgaben – seinem ureigensten Wesen nach – nicht die offensive Initiative an den Gegner abgeben darf.

Gegen 11.00 Uhr wurden die Nachtjäger aus dem Einsatz gezogen und in den holländischen Raum verlegt, um von hier aus für den Begleitschutz in der Abenddämmerung wieder zur Verfügung zu stehen. Der Verband hatte zu dieser Zeit etwa die Höhe der Somme-Mündung erreicht. Er befand sich damit nur noch rund 60 km von der engsten Stelle des Kanals zwischen Dover und Calais entfernt. Seit über zwei Stunden liefen die deutschen Kriegsschiffe in vollem Tageslicht an der englischen Küste entlang auf einer Route, die in der Geschichte der britischen Seeherrschaft seit dem 17. Jahrhundert keine feindliche Flotte mehr zu befahren gewagt hatte. Die Stille hatte fast etwas Unheimliches.

Da wurde um 11.00 Uhr mitteleuropäischer Zeit (10.00 Uhr englischer Zeit) ein alarmierender Funkspruch eines britischen Jägers von unserem Horchdienst aufgefangen. Er besagte nichts anderes, als dass ein grosser deutscher Verband mit drei schweren Einheiten und insgesamt etwa 20 Kriegsschiffen rund 80 km vor der Somme-Mündung mit grosser Fahrt der Dover-Calais-Enge zueile. Das Unternehmen war also erkannt.

Das mussten wir nach dem aufgefangenen Funkspruch zumindest annehmen. Bei mir ganz allein lag die Entscheidung, durch ein Stichwort alle Massnahmen für die Enttarnung auszulösen. Wie gut es jedoch war, dass ich mich durch diese alarmierende Nachricht zu keinen überstürzten Massnahmen hinreissen, sondern weiter wie bisher alle Vorsicht zur Verschleierung des Unternehmens walten liess, erhellt aus der Tatsache, dass der Zeitpunkt, an dem sich die britische Führung über das deutsche Vorhaben soweit klar wurde, dass sie die ersten Gegenmassnahmen traf, mehr als eine Stunde später lag. Als frühester Zeitpunkt der Entdeckung wird englischerseits 11.05 Uhr englischer, also 12.05 Uhr deutscher Zeit, angegeben. Die erste Meldung des britischen Jägers datierte jedoch eine ganze Stunde früher. Man scheint sie für «Jägerlatein» gehalten, ihr keinen Glauben geschenkt, sondern lediglich erneute Aufklärung angesetzt und höchste Wachsamkeit befohlen zu haben. Der Aufklärer brachte dann eine Stunde später die Bestätigung der einfach für unmöglich gehaltenen Meldung. Churchill berichtet, dass die britische Admiralität erst um 11.25 (12.25 Uhr deutscher Operationszeit) Kenntnis von den Tatsachen erhielt.

Bis dahin hatten die deutschen Kriegsschiffe die Meerenge ungefähr erreicht. Die Wolkenuntergrenze war auf 200-300 Meter abgesunken. Es fiel leichter Regen. Trotzdem war die englische Küste schwach zu erkennen. Bei



Boulogne waren zusätzlich noch 15 Schnellboote zu dem Verband gestossen, die ihn nach der Feindseite hin abschirmten. Wir hatten bisher unerhörtes Glück gehabt. Erhebliche Jagdkräfte waren gespart worden, die bei frühzeitiger Entdeckung, vielleicht schon während der Nacht oder gar beim Auslaufen, jetzt bereits abgekämpft, wenn nicht aufgerieben gewesen wären. So waren die Besatzungen zu einem Zeitpunkt, da der Verband die gefährlichste Stelle seiner Route passierte und das Unternehmen normalerweise seinen Höhepunkt hätte erreicht haben müssen, noch frisch und sahen der nunmehr unvermeidlichen und in Kürze zu erwartenden Luftschlacht mit grosser Zuversicht entgegen.

Ein nicht unbeträchtlicher Anteil an der offensichtlichen Verwirrung der britischen Führung kommt den Experten der deutschen Hochfrequenz zu. Im Allgemeinen hielt man nicht viel von jenen dem Laien unklaren MACHENSCHAFTEN. Und von diesen Hochfrequenz-Laien gab es leider auch in der deutschen Luftwaffenführung eine ganze Menge, einschliesslich ihres Oberbefehlshabers, der mir einmal erklärte, sein Verständnis in dieser Beziehung sei bereits bei der Bedienung eines Radioapparates überfordert. Umso höher ist die Leistung dieser gegen Unverständnis und oft genug sogar bösen Willen kämpfenden Männer zu bewerten! Sie hatten die englischen Radarstationen durch eine Gruppe von Geräten und Verfahren nachhaltig gestört, Störsender gegen das Bordradar der britischen Aufklärer gerichtet und durch in Bomber eingebaute Geräte wiederholt den Anflug starker Angriffsverbände vorgetäuscht, gegen die tatsächlich starke britische Jagdkräfte angesetzt wurden. Die so hervorgerufene Verwirrung bei den Engländern hielt selbst dann noch an, als die deutschen Kriegsschiffe einwandfrei geortet waren und praktisch nun nicht mehr weggetäuscht werden konnten.

Die erste feindliche Abwehr wurde um 13.16 Uhr verzeichnet. Britische Küstenartillerie beschiesst «Prinz Eugen». – Gleichzeitig kommt es zu einem Gefecht zwischen deutschen und britischen Schnellboten, in das der deutsche Zerstörer «Hermann Schömann» klärend eingreift. «Scharnhorst» stellt Einschläge der Küstenartillerie in einer Entfernung von nur 300-400 m querab Backbord fest. Um 13.34 Uhr kommt es zu den ersten Luftkämpfen. Unsere Jäger haben von ihren Plätzen jetzt die kürzest möglichen Anflugwege zu dem Verband. Ich kann daher den Begleitschutz verstärken. Sechs britische Torpedoflugzeuge vom Typ «Swordfish» greifen als erste unter Spitfire-Schutz im Tiefstflug an. Unsere Jäger stürzen sich auf die Angreifer. Der Jagdfliegerführer-Bord durchbricht erstmalig die Funkstille, um direkt auf Sicht zu führen. Während ein Teil des eigenen Begleitschutzes die Spitfires in unübersichtliche Luftkämpfe verwickelt, kann der Torpedoangriff im Zusammenwirken mit der Bordflak vereitelt werden. Keiner der sechs Swordfish entkommt. Sie werden sämtlich abgeschossen.

Der erste mit todesmutigem Schneid durchgeführte englische Angriff war damit abgeschlagen. Ich gab das Stichwort «Offenes Visier» aus. Funktarnung und Funkstille waren damit aufgehoben. Desgleichen die Tiefstflug-Bestimmung. Der Jagdschutz wurde jetzt in die verschiedenen Höhen gestuft. Auf feindliche Radar-Ortung brauchte keine Rücksicht mehr genommen zu werden.

Es setzte eine kurze Gefechtspause ein, während der jedoch schwache britische Jagdverbände in Fühlung und Kampf mit dem eigenen Jägerbegleitschutz blieben. Über die dann folgenden Ereignisse bestand bei mir in der Zentrale der Jägerführung nicht immer ein ganz klares Bild. Auch von Bord aus waren die Kämpfe nicht zu übersehen, da sie sich über sehr weite Räume erstreckten. Die deutschen Radar-Stationen an der Küste mussten ihre Aufmerksamkeit vornehmlich auf erneute englische Anflüge konzentrieren und konnten sich daher nicht einer lückenlosen Wiedergabe des Gefechtsbildes, soweit ihnen dessen Erfassung überhaupt möglich gewesen wäre, widmen. Ich beschränke mich daher auf die Wiedergabe der wesentlichsten Angaben aus dem Kriegstagebuch der Jägerführung an Bord des Flaggschiffes «Scharnhorst», die einen lebendigen Ausschnitt aus den heftigen Kämpfen darstellen, soweit sie sich in Sichtweite des Kriegsschiffsverbandes abspielten. Es soll nicht vergessen werden, dass sich die Mehrzahl der Luftkämpfe ausserhalb dieser Beobachtungsreichweite abgespielt hat. – Das Kriegstagebuch der Jägerführung an Bord des Flaggschiffes berichtet:

- 14.37 Uhr in 100 Meter querab Backbord von «Scharnhorst» Treibmine.
- 14.55 Uhr Luftkampf zwischen deutschen Jägern und fünf «Whirlwind» (2mot. Bombern) im Angriff auf «Gneisenau».
- 14.58 Uhr «Prinz Eugen» meldet Luftkampf zwischen fünf deutschen Jägern und zwei 4mot. Bombern. Abschuss eines Bombers wird beobachtet.
- 15.03 Uhr 22 eigene Jäger am Verband.
- 15.04 Uhr Wetter im Kanal schlechter geworden, aber noch so, dass Jäger im Tiefflug fliegen können. Französische Küste zu sehen.
- 15.13 Uhr Luftkämpfe zwischen englischen und deutschen Jägern in der Nähe des Geschwaders.
- 15.15 Uhr «Jagdfliegerführer-Bord» gibt Warnung vor laufenden Bombenangriffen. Anflüge unter und in der unteren Wolkengrenze. Überall einzelne und kleine Formationen englischer Jäger.
- 15.20 Uhr zwei «Whirlwind» greifen «Gneisenau» an, von Backbord achtern kommend, ein Bomber wird von deutschen Jägern abgeschossen.
- 15.22 Uhr «Gneisenau» beobachtet den Abschuss eines weiteren englischen Flugzeuges durch deutsche Jäger.

### *Die Schlacht im Kanal*

- 15.24 Uhr bei «Scharnhorst» Abschuss einer «Whirlwind» durch eigene Jäger, Luftkampf mit einer anderen, von mehreren Jägern gefolgt. Ein Motor der «Whirlwind» qualmt stark. Bei «Gneisenau» heftige Luftkämpfe.
- 15.26 Uhr bei «Prinz Eugen» ein englisches Flugzeug durch eigene Jäger abgeschossen.
- 15.27 Uhr weitere Bomber in der Nähe des Verbandes, zum Teil in den Wolken.  
Wetter: Wolkenuntergrenze 300-400 Meter, Sicht 5 bis 10 km.
- 15.29 Uhr «Prinz Eugen» beschiesst mehrere zweimotorige englische Flugzeuge und stellt das Feuer ein, als ein eigener Jagdverband in günstige Angriffsposition kommt.

In diesem Augenblick geht eine schwere Erschütterung durch Flaggschiff «Scharnhorst». Das elektrische Licht verlöscht. Sämtliche Funkverbindungen fallen aus. «Scharnhorst» ist auf eine Grundmine gelaufen. Sie hinterlässt eine starke Ölspur und stoppt die Fahrt. Das Führerschiff der Zerstörer «Z 29» wird längsseits befohlen, um den Befehlshaber und den Jagdfliegerführer-Bord zu übernehmen. Gleichzeitig tritt eine erhebliche Wetterverschlechterung ein. Wolkenuntergrenze 150-200 Meter, Sicht 1-2 km, Regen. Der Verband läuft mit «Prinz Eugen» und «Gneisenau» sowie dem Gros der Zerstörer und Torpedoboote weiter. Die britischen Verfolger stürzen sich auf die «Scharnhorst» sowie den Zerstörer «Z 29». Es ist 15.50 Uhr. Bei «Prinz Eugen» Torpedolaufbahn, Kursänderung und Detonation des Torpedos 1'000 m achteraus. Der Verband hat sich durch den Stopp der «Scharnhorst» geteilt. «Prinz Eugen» und «Gneisenau» laufen mit dem Gros der Zerstörer und der Torpedoboote weiter, während «Scharnhorst» liegen bleibt.

- 15.50 Uhr «Zerstörer 29» ist längsseits «Scharnhorst» gekommen. Der Befehlshaber des Verbandes und der Jagdfliegerführer-Bord steigen über. Es wird angenommen, dass die «Scharnhorst» den Marsch nicht fortsetzen kann, sondern einen nahen holländischen Hafen anlaufen, bzw. eingeschleppt werden muss. «Zerstörer 29» ist allein und hat infolge der Sichtverschlechterung keinen Kontakt mehr mit den übrigen Schiffen.
- 15.55 Uhr 2mot. Bomber fliegen «Zerstörer 29» an. Sie werden von einem Schwarm deutscher Jäger angegriffen und verfolgt und verschwinden im unsichtigen Wetter.
- 16.01 Uhr Angriff eines Bombers auf «Scharnhorst». Bombenreihe in 80-100 Meter Entfernung an Backbord.

*Der Durchbruch*

- 16.05 Uhr «Scharnhorst» nimmt Fahrt wieder auf.
- 16.05 Uhr Angriff durch drei Bombenflugzeuge auf «Zerstörer 29». Flugzeuge drehen im Flakfeuer ab.
- 16.12 Uhr zwei englische Flugzeuge im Anflug auf «Prinz Eugen». Wetter: Wolkenuntergrenze 300-400 Meter, sehr schlechte Sicht.
- 16.14 Uhr gegen «Gneisenau» Angriff mehrerer Blenheim IV von Steuerbord.
- 16.17 Uhr Angriff zweier Blenheim auf «Prinz Eugen». Ein Flugzeug erhält Flaktreffer.
- 16.22 bis «Gneisenau» stellt Geschützfeuer an Backbord fest (englische Zerstörergruppe aus Harwich).
- 16.25 Uhr
- 16.30 bis Gegen «Gneisenau» und «Prinz Eugen» Torpedoflugzeug- Angriffe. Schiffe drehen ab.
- 16.40 Uhr Anflug von zwei Bombern gegen «Zerstörer 29» von achtern, drehen im Flakfeuer ab.
- 16.40 Uhr Tiefangriff feindlicher Bomber gegen «Prinz Eugen».
- 16.40 Uhr Wetter: Wolkenuntergrenze 150 m, Sicht 2-3 km, Regen. Die ausserordentlich schlechten Wetterverhältnisse beeinträchtigen den Schutzauftrag für die Jäger stark. Die tiefliegende Wolkendecke bietet den angreifenden Bombern willkommene Deckung. Die erbitterten Luftkämpfe gestalten sich vollkommen unübersichtlich.
- 16.44 bis von «Prinz Eugen» Abschuss eines Bombers durch eigene Jäger festgestellt. Anflug eines Bombers auf «Zerstörer 29». «Gneisenau» gibt Befehl an eigene Zerstörer, feindliche Zerstörer-Gruppe anzugreifen, hat selbst Feuer mit mittlerer und schwerer Artillerie eröffnet. Bei «Prinz Eugen» Bombenabwürfe und Granateinschläge von der Zerstörer-Gruppe. «Prinz Eugen» schießt mit schwerer Artillerie auf feindliche Zerstörer. Ein Zerstörer brennt. (Der Zerstörer «Worcester» wurde in Brand geschossen, konnte sich aber in einen englischen Hafen zurückziehen.)
- 16.55 Uhr
- Angriffe von einzelnen «Handly Pages» auf «Prinz Eugen», «Gneisenau» und «Zerstörer 29».
- Ein Flugzeug brennend abgestürzt.
- 16.56 bis
- 17.00 Uhr

### *Zerstörergruppe Harwich greift an*

Inzwischen waren auch deutsche Bomberverbände gegen die englischen Zerstörer eingesetzt worden. Deutsche Aufklärungsflugzeuge erhielten den Auftrag, das Verhalten der «Home Fleet» zu überwachen.

Infolge der niedrigen Wolken und der schlechten Sicht konnten sowohl Royal Air Force als auch Luftwaffe nur noch in kleinen Verbänden oder einzeln fliegen. Der Schiffsverband war weit auseinandergezogen. Es liess sich nicht mehr vermeiden, dass auch eigene Jäger und Bomber die deutschen Einheiten an- und überflogen. Es herrschte also ein erhebliches Durcheinander im Gefechtsbild, das mit einzelnen Pausen bis zum Einbruch der Dunkelheit anhielt.

- 17.00 Uhr Ein deutscher Bomber, Typ Do 217, wirft zwei Bomben auf Zerstörer «Herman Schöman». Weitere Angriffe einzelner englischer schwerer Bomber. Ein Abschuss bei «Gneisenau». Teile abgeschossener Flugzeuge treiben an den Schiffen vorbei.
- 17.10 Uhr Bombenangriffe und Fühlungshalter.  
Wetter: Wolkenuntergrenze 200 m, Sicht 1-2 km, Regen.
- 17.14 bis
- 17.39 Uhr «Prinz Eugen», «Gneisenau» und «Zerstörer 29» werden laufend von einzelnen englischen Bombern angeflogen, bzw. angegriffen. Hierbei «Bristol Blenheim», «Bristol Beauford», «Wellington» und «Handly Pages» erkannt.
- 17.42 Uhr erbittet Befehlshaber der Schlachtschiffe trotz schlechten Wetters erneut stärksten Jagdschutz für beide Schiffsgruppen gegen laufende Angriffe und zahlreiche Fühlungshalter. Ausser den Jägern werden wieder die Nachtjäger aus dem holländischen Raum heraus eingesetzt.
- 17.55 Uhr deutsche Jäger verfolgen einen Bomber über «Prinz Eugen» hinweg und schiessen ihn brennend ab.
- 17.57 Uhr Ein feindlicher Fühlungshalter von leichter Flak des «Zerstörers 29» brennend abgeschossen.
- 18.06 Uhr ein Torpedoflugzeug sehr tief, wirft im Flakfeuer Torpedos gegen «Gneisenau». Oberflächenläufer, Schiff weicht aus. Weitere Angriffe auch auf «Prinz Eugen».
- 18.20 Uhr von «Prinz Eugen» an «Gneisenau»: hänge mich an, stehe rechts achteraus 5 620 m ab.  
Kurze Pause innerhalb der Luftangriffe.
- 18.31 Uhr «Gneisenau» muss vorübergehend aus technischen Gründen die Drehzahl der Steuerbord-Welle drosseln und fällt dadurch in der Geschwindigkeit und Position zurück.

Die Wetterlage hatte sich für den Jägereinsatz geradezu dramatisch entwickelt. Im Pas de Calais (I) waren Start und Landung noch unbehindert. Der Anflug bis zum Geschwader im Kanal liess sich im Tiefflug noch durchführen, aber die Entfernung war mit 200 Kilometern jetzt so weit, dass nach 30 Minuten Begleitschutz nicht mehr an eine Rückkehr zu den Startbasen zu denken war. Die Jäger mussten also unter allen Umständen im holländischen Raum (II) landen. Aber gerade hier war das Wetter am schlechtesten und die Wolken lagen über weite Strecken auf. Es war für mich kein leichter Entschluss, die Jäger nach ihrem vierten Einsatz an diesem Grosskampftag zur Landung in dieses Schlechtwettergebiet zu schicken, aber es gab keine andere Möglichkeit. Tatsächlich musste eine ganze Anzahl von Notlandungen ausserhalb der Flugplätze und einige davon mit Bruch durchgeführt werden. Die Masse fand aber doch noch einen Flugplatz. Ja, einige entschlossene Staffelp kapitäne und Gruppenkommandeure starteten nach schneller Betankung und Munitionierung mit kleinen Verbänden vor Einbruch der Dunkelheit nochmals auf eigene Initiative, ohne einen Befehl abzuwarten, im Bewusstsein, dass es hier um das Letzte ging. Irgendwelche Sicherheitsbedenken gab es an diesem Tage nicht. Die Jagdflieger hatten mehr als ihre Pflicht getan. Sie hatten sich von der Grossartigkeit des Unternehmens mitreissen lassen und eine Begeisterung an den Tag gelegt, die ich nach so langen und harten Kämpfen, wie sie diese Geschwader am Kanal hinter sich hatten, nach so schweren Verlusten und auch bitteren Enttäuschungen fast nicht mehr für möglich gehalten hatte. Aber weit über die Begeisterung hinaus riss sie noch das Pflichtbewusstsein mit, das Gefühl der Verbundenheit mit den Kameraden der Kriegsmarine, die auf den Wogen des Kanals um den Erfolg und um ihr Leben kämpften.

Grossartige Leistungen hat auch das Bodenpersonal der Jagdverbände vollbracht, die unermüdlichen Warte und alle ihre Helfer, die bei der Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft der Maschinen Zeiten erreichten, wie man sie bisher noch nie geschafft hatte.

Währenddessen hatte der Befehlshaber der Schlachtschiffe erneut Pech. «Zerstörer 29», an Bord dessen er sich nach dem Minenschaden seines Flaggschiffes befand, erlitt eine Havarie der Backbord-Maschine. Der Befehlshaber musste zusammen mit dem Jagdfliegerführer und ihrem engsten Stab erneut umsteigen. Zerstörer «Herman Schöman» wurde heranbefohlen. Unter ständigen Angriffen britischer Flugzeuge und bei hohem Seegang setzte man mittels eines Kutters über. Während dieser mit dem Admiral noch auf den Wellen tanzte, brauste um 18.45 Uhr das wieder flott gemachte Flaggschiff «Scharnhorst» mit hoher Fahrt an ihnen vorbei, dem vorauslaufenden Verband nach. – Das muss eine schwere persönliche Enttäuschung gewesen sein, die jedoch durch die Genugtuung gemildert wurde, dass die «Scharnhorst», um

deren Schicksal man sich schwerste Sorgen gemacht hatte, ihren Marsch fortsetzen konnte.

Gegen 19 Uhr brach die Dämmerung herein. Tag- und Nachtjäger schlugen sich mit den letzten unentwegt und verbissen angreifenden «Wellington»-Bombern herum. «Gneisenau», «Prinz Eugen» und «Herman Schöman» meldeten Abschüsse durch Jäger und Bordflak. Um 19.35 Uhr herrschte völlige Dunkelheit. Der Jägereinsatz dieses Tages war beendet. Erfolge und Verluste waren noch nicht zu übersehen. Fest stand nur, dass wir unseren Auftrag, den Luftschild über den durchbrechenden deutschen Kriegsschiffen zu bilden, voll erfüllt hatten. Ich verlegte meinen Gefechtsstand nach Jever an der Deutschen Bucht.

Auch während der Nacht blieb die Royal Air Force sehr aktiv. Neben intensiver Luftaufklärung wurden vor allem Mineneinsätze geflogen, um die Fahrtroute der deutschen Einheiten bis in die Deutsche Bucht und Elbmündung hinein zu verminen. Unsere Nachtjäger blieben am Feind, ohne dass es jedoch zu wesentlicher Gefechtsberührung kam.

Die britischen Minen richteten in dieser Nacht noch einiges Unheil an. Kurz vor 21.00 Uhr wird «Gneisenau» von einer starken Erschütterung getroffen. Alle Maschinen stoppen. – Auf Grundmine gelaufen! – Doch die Schäden sind nicht erheblich. Nach kurzer Zeit schon kann «Gneisenau» die Fahrt mit 25 sm Geschwindigkeit fortsetzen. Anderthalb Stunden nach diesem ersten nächtlichen Zwischenfall läuft «Scharnhorst» erneut auf eine Grundmine. Das ist nun schon der zweite Minentreffer, den sie bei diesem Unternehmen erhält. Auch sie kann die Fahrt bald wieder aufnehmen, allerdings nur mit anfänglicher 10, später 15 sm Geschwindigkeit.

Noch während der Dunkelheit erreichen «Gneisenau» und «Prinz Eugen» die Elbmündung und gehen vor Anker. Die Deutsche Bucht lag damals noch ausserhalb der Reichweite britischer Jäger. Und nach ihren schweren Niederlagen bei den Angriffen auf Wilhelmshaven am 4. September und 18. Dezember 1939 wagten sich britische Bomber am Tage nicht mehr in dieses mit Radarstationen gut abgedeckte Gebiet.

«Gneisenau» und «Prinz Eugen» setzten ihren Marsch bei Tageslicht am nächsten Morgen, dem 13. Februar, durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Kiel fort. «Scharnhorst», die bei Morgendämmerung im Jadebusen den Befehlshaber und Jägerführer wieder an Bord genommen hatte, lief zusammen mit Zerstörer «Herman Schöman» um 10.30 Uhr in Wilhelmshaven ein. Das Oberkommando der Wehrmacht gab bekannt:

«Bei der Luft- und Seeschlacht im Kanalgebiet am 12. Februar 1942 wurde ein englischer Zerstörer in Brand geschossen. Deutsche Seestreitkräfte unter Führung des Vice-Admiral Ciliax erreichten, bei Verlust nur eines Vorpostenbootes, nach Durchbruch der Kanalenge zwischen Calais und

Dover vollzählig ihre Bestimmungshäfen. 49 britische Flugzeuge wurden abgeschossen. Fliegerverbände des Generalfeldmarschall Sperrle unter Führung von General Coeler (Bomber und Aufklärer) und Oberst Galland (Jäger und Nachtjäger) zeichneten sich hierbei besonders aus.»

Diese Formulierung war ausserordentlich zurückhaltend und drückte den wirklichen Erfolg des Unternehmens auch nicht annähernd aus. Das hatte seinen Grund darin, dass die Operation erst als abgeschlossen gelten konnte, wenn die Schiffe ihre norwegischen Bestimmungshäfen erreicht hätten.

Kurz nachdem «Scharnhorst» in Wilhelmshaven festgemacht hatte, fand an Bord des Flaggschiffes eine Besprechung statt, an der die Führer der kombinierten Operation von Kriegsmarine und Luftwaffe teilnahmen. Dabei wurde festgestellt:

1. Die Operation ist vollständig gelungen.
2. Der englische Zerstörer «Worcester» wurde in Brand geschossen. Nach ersten Meldungen wurden durch Jagdflieger und Bordflak 43 englische Flugzeuge, Torpedoträger, Bomber und Jäger abgeschossen. (Die Zahl erhöhte sich später auf über 60.)
3. Die eigenen Verluste waren minimal. Ein Vorpostenboot (Fischdampfer) wurde durch Luftangriff versenkt, acht weitere – fast sämtlich nur leicht – beschädigt.

Die Kriegsmarine hatte 13 Gefallene und 68 Verwundete, die Luftwaffe 11 Gefallene und 17 Flugzeug-Totalverluste.

Die Minenbeschädigungen unserer schweren Einheiten waren unvermeidlich und nicht schwerwiegend.

Beim Feind wirkte der Kanal-Durchbruch wie ein schwerer Schock. Churchill gibt in seinen Memoiren, die dem Ereignis einen beträchtlichen Raum widmen, unumwunden zu, dass das englische Publikum von der Nachricht in Schrecken versetzt wurde, und dass «die nationale Entrüstung sehr heftig» war. «Um die Gemüter zu beruhigen» wurde eine offizielle Untersuchung eingeleitet, die zu dem überraschenden Ergebnis gelangte, dass die Tatsache des deutschen Durchbruchs letzten Endes «für uns von äusserstem Vorteil war». Es ist nicht bekannt, ob diese Feststellung wenigstens in England überzeugend wirkte. Wichtiger scheint, was Churchill über den Ablauf der Operation selbst sagt. Er führt das Versagen der britischen Abwehr darauf zurück, dass die englische Führung damals gezwungen gewesen sei, fast ihre ganze Torpedoflugzeug-Flotte zum Schutze Ägyptens einzusetzen. Immerhin waren die auf britischer Seite eingesetzten Kräfte nach den Angaben des Contre-Admiral R. de Beilot (R) beträchtlich: «Rund 250 Kampfflugzeuge der Navy Air Force, des Coastal Command und des Strategie Bomber Command, unterstützt und begleitet von rund 15 Jagdgruppen nahmen an den An-



griffen teil, aber nur 39 Flugzeuge konnten ohne jeden Erfolg zum Angriff auf den deutschen Verband kommen.»

Bemerkenswert an Churchills Darstellung ist, dass die vermutliche Reaktion der britischen Führung in Hitlers Planung völlig richtig eingeschätzt worden war. Sie hatte gegenüber der deutschen Überrumpelung eine erstaunlich geringe Improvisations-Fähigkeit gezeigt. Hitler hatte recht behalten mit seiner Behauptung, die Engländer würden keine «Blitzentschlüsse» fassen. Nur so war die allen an dem Unternehmen Beteiligten unfassbare Tatsache zu erklären, dass der Verband erst mittags angegriffen wurde, als er die Kanalenge praktisch bereits erreicht hatte. Dies war der Schlüssel zum Erfolg. Churchill gibt die Ansicht der britischen Admiralität wieder, die Deutschen würden den Durchbruch im Schutze der Nacht versuchen. «Der deutsche Admiral» habe aber lieber die Dunkelheit benutzt, um aus Brest zu ent-schlüpfen, und dafür das Risiko des Kanalengen-Durchbruchs bei Tageslicht auf sich genommen. «Ohne von den Küstenbatterien von Dover noch von den Torpedoangriffen getroffen worden zu sein setzte der deutsche Verband seinen Marsch fort, und am Morgen des 13. Februar waren alle Schiffe in ihrer Base eingetroffen.»

Sehr ausführlich geht der britische Premier auf das Versagen der Radar-Organisation während dieses Unternehmens ein. Man habe in England bis nach dem Kriege geglaubt, es hätte sich um einen unerklärlichen Zufall, um ein nationales Unglück gehandelt. Erst nach dem Krieg habe man festgestellt, dass das unerklärliche Versagen auf einen raffinierten Schlag des deutschen Luftnachrichten-Chefs, Martini, zurückzuführen gewesen sei. Leider hat die deutsche Führung aus diesem Sieg im Radar-Krieg nicht die notwendigen Konsequenzen in Bezug auf einen forcierten Ausbau dieser Waffe gezogen. Die Engländer jedenfalls lernten aus ihrer Niederlage und entwickelten die Radarstörung zu einer Vollkommenheit, die sich später im Bombenkrieg gegen das Reich verhängnisvoll auswirken sollte.

Trotz aller Einwände auch von ehemals feindlicher Seite darf wohl mit aller Objektivität festgestellt werden, dass die Durchquerung des Kanals durch die Schlachtkreuzerguppe mit ihren Begleitfahrzeugen unter dem Luftschirm der deutschen Jäger in Planung und Durchführung ein grosser und ein-drucksvoller militärischer Erfolg war.

Es hatte sich erneut bestätigt, dass Seestreitkräfte in Küstennähe sich nur dann im Angriff und in der Verteidigung behaupten können, wenn sie von überlegenen Luftstreitkräften gedeckt sind. Diese Überlegenheit war eindeutig von der deutschen Luftwaffe erkämpft worden, mit nur wenig mehr als 200 Jägern und mit ein paar Bombergruppen, die hauptsächlich für den Fall des Eingreifens stärkerer Seestreitkräfte der «Home Fleet» in Reserve gehalten wurden.

Der Jagdschutz konnte zwar nicht ganz verhindern, dass eine Anzahl englischer Flugzeuge zur Angriffsdurchführung kam. Im massierten Flakfeuer der Einheiten verfehlten auch diese jedoch sämtlich ihre Ziele.

Der Erfolg der deutschen Jäger beruhte auf dem taktischen System der Durchführung und der Ablösung des Begleitschutzes in Verbindung mit den offensiven Jagdvorstößen in den Zeitpunkten der englischen Angriffsschwerpunkte und ganz besonders auf dem ungewöhnlich fanatischen Kampfgeist der Piloten.

Die Zusammenarbeit zwischen den deutschen See- und Luftstreitkräften war in der Vorbereitung und erst recht in der Durchführung der Operation mustergültig.

Das Wetter während der Schlacht war erheblich schlechter als vorausgesehen. Ob dieser Umstand mehr den Angreifer oder den Verteidiger begünstigte, ist Ansichtssache. Erfahrene Flieger neigen jedoch zu der Auffassung, dass Bomber in schlechtem Wetter Deckung gegen feindliche Jäger und Flak finden und dass die Navigation und der Flug in den Wolken ihnen keine Schwierigkeiten machen. Einsitzige Jäger hingegen sind wesentlich wetterempfindlicher, so dass die Behauptung gerechtfertigt erscheint, dass in diesem Fall weit mehr die englische als die deutsche Luftwaffe durch das schlechte Wetter begünstigt wurde. Der Kriegsmarine war die Wetterverschlechterung vom seetaktischen Standpunkt aus nicht unwillkommen.

Die Flieger der Royal Air Force hatten tapfer, zäh und unermüdlich gekämpft, aber sie waren mit unzureichender Planmässigkeit, ohne ein klares Angriffskonzept, ohne Schwerpunkt und systematische Taktik, überstürzt in den rollenden Einsatz geworfen worden.

Dass diese Operation sozusagen in Reichweite der «Home Fleet» und in einem Operationsgebiet möglich war, das zu den schwierigsten und schmalsten natürlichen Meerengen der Welt gehört und dass die deutsche Luftwaffe, obwohl mit ihrer Masse in Russland eingesetzt und mit weiteren starken Kräften im Mittelmeer und in Nordafrika gebunden, die entscheidende Überlegenheit über die Royal Air Force behielt, stellte eine militärische Sensation ersten Ranges dar.

Es ist daher nicht verwunderlich, dass der Kanaldurchbruch der deutschen Schlachtkreuzerguppe unter dem Schutze der Luftwaffe in England Verwunderung, Bestürzung, ja Entsetzen auslöste, denn seit Tourville und seinem Siege über die englisch-holländische Flotte bei der Isle of Wight im Jahre 1690 hatte es England nicht mehr erlebt, dass starke feindliche Geschwader den Kanal, ihren «Channel», passiert hatten.

### *Zwischen Norwegen und Afrika*

Der Kanaldurchbruch war gelungen. Noch aber hatten die deutschen Kriegsschiffe ihre norwegischen Bestimmungshäfen nicht erreicht. Es war klar, dass der Gegner alles daran setzen würde, die ihm entgangene Beute, wenn auch nicht mehr vor der eigenen, so doch noch vor der feindlichen Küste zu erjagen. Die Royal Air Force blieb den Schiffen in ihren getarnten Liegeplätzen und bei ihrem weiteren Marsch auf den Fersen.

Nach notwendigen Überholungen, Vorbereitungen und Besprechungen setzte sich ein neu zusammengestellter Verband von Wilhelmshaven und Kiel aus in nördlicher Richtung in Marsch. «Scharnhorst» und «Gneisenau» verblieben wegen ihrer Beschädigung zunächst in deutschen Häfen. An ihre Stelle traten zwei ältere Kreuzer. Mir war wieder die Verantwortung für den Jagdschutz übertragen worden. Ich führte zunächst von Jever an der deutschen Bucht, dann von Esbjerg in Dänemark und schliesslich von Stavanger in Norwegen aus. Die nachrichtentechnischen Schwierigkeiten in diesem Gebiet und besonders die Überbrückung des Skagerrak liessen den Einsatz weniger reibungslos ablaufen als an der Kanalfront, wo wir über hervorragende Nachrichtenverbindungen verfügten. Ausser den Jagdkräften des Operationsraumes waren wieder Zerstörer und Nachtjäger beteiligt. Ich war heilfroh, als nach weiteren heftigen Luftkämpfen mit der Royal Air Force die unserem Schutz anvertrauten Kriegsschiffe unbeschädigt in die mit Flak gesicherten und natürliche Deckung bietenden Fjorde eingelaufen waren.

Die von Hitler befohlene Operation war damit abgeschlossen. Ein Jahr später, im Januar 1943, vertrat dieser die vielfach mit Verwunderung und nicht ohne Widerspruch zur Kenntnis genommene Auffassung, es sei das Beste, die schweren Einheiten der Kriegsmarine abzuwracken. Er hatte die Überzeugung gewonnen, sie seien überlebt und für eine moderne, schnell bewegliche Kriegführung nicht mehr geeignet. Hieraus ergab sich die letzte Meinungsverschiedenheit zwischen Hitler und dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, die im Januar 1943 zu Raeders Rücktritt führte. Der U-Boot-Spezialist Admiral Dönitz wurde sein Nachfolger. Aber auch er verzichtete nicht auf Überwasserstreitkräfte. Hitler liess sich schliesslich von seiner Absicht abbringen.

Die «Atlantik-Schlacht», die in den ersten Kriegsjahren bedeutende Erfolge gezeitigt hatte, war an ihrem kritischen Wendepunkt angelangt. In dem Monat, als Dönitz den Oberbefehl übernahm, kehrten 19 deutsche U-Boote von Feindfahrt nicht zurück. Im nächsten Monat, März 1943, waren es wiederum 15, im April 16 und der Mai brachte mit einem Verlust von 37 U-Booten der deutschen Führung die Gewissheit, dass sich auch auf dem Atlantik – wie schon in Afrika und an der Ostfront – das Kriegsglück gegen Deutschland gewendet hatte. Von 1'160 bis Kriegsende in Dienst gestellten deutschen U-Booten gingen über 700 verloren. Von 39'000 deutschen U-Bootfahrern kehrten 33'000 von Feindfahrt nicht zurück! –

Von Kriegsbeginn bis Ende 1941 verlor die alliierte und die den Alliierten dienstbare neutrale Schifffahrt 2'432 Schiffe mit 8'938'828 BRT. Die Luftwaffe war an diesen Versenkungen mit 526 Schiffen von 1'553'440 BRT beteiligt. In dieser Zahl ist nicht der relativ hohe Anteil der Luftwaffe an den Versenkungen durch Minen (388 Schiffe mit 1'002'424 BRT) enthalten. Auch die Luftangriffe auf britische Hafen-, Werft- und Versorgungsanlagen trugen zur Verschärfung der britischen Nachschubsorgen bei, was Churchill zu der Bemerkung veranlasste: «Hätte der Feind damit fortgefahren, so wäre die Lage der Atlantikschlacht noch angespannter geworden, als sie ohnehin schon war.»

Die Engländer hatten ganz besonders die Biskaya stark vermint, um damit die Operationen der deutschen U-Boote zu erschweren. Durch die ausgedehnten Minenfelder konnten nur schmale Strassen geräumt werden. Auf diesen festgelegten Routen waren die deutschen U-Boote stärksten englischen Luftangriffen ausgesetzt. Die Forderungen der Kriegsmarine nach Jagdschutz konnten weder im Nah- noch im Fernbereich erfüllt werden. Lange Zeit erlitt die U-Boot-Waffe ihre schwersten Verluste beim Ein- und Auslaufen in der Nähe ihrer Stützpunkte.

Die Wende aber in der Atlantikschlacht brachte das Radar. Schiffe und Flugzeuge des Gegners wurden beschleunigt mit diesem elektrischen Auge ausgestattet. Die deutsche Seekriegführung war gezwungen, die Operationsgebiete der U-Boote von der Westküste Englands in den Nord- und Südatlantik und weiter westwärts, schliesslich bis in den Golf von Mexiko, die karibische See und an die Ostküste Südamerikas zu verlegen. Die eigenen Verluste stiegen jedoch im gleichen Masse wie die Fähigkeit des Gegners, seine Schiffseinbussen durch Neubauten zu ersetzen und schliesslich zu übertreffen. Neue deutsche Erfindungen wie «Schnorchel», Walter-Turbinen-Antrieb und Sauerstoffgewinnung aus dem Seewasser kamen zu spät und standen im kritischen Zeitpunkt nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Luftüberlegenheit und Radar entschieden schliesslich das Schicksal der stärksten Waffe Deutschlands im Krieg gegen den Westen.

### *Auch ein Marshall-Plan*

In den ersten Monaten des Jahres 1942 war diese Entwicklung noch nicht abzusehen. Die gewaltigen Lücken, die unsere U-Boote und Flugzeuge in die feindliche Versorgungsschiffahrt rissen, verdüsterten besonders den Engländern das Panorama des Krieges. Der Durchbruch der deutschen Schlachtschiffe durch den Kanal hatte ihren Stolz ebenso verletzt wie der Verlust Singapurs. Unter den Schlägen der Japaner drohte die britische Herrschaft im Fernen Osten zusammenzubrechen.

Die englische Kriegführung sah sogar den Vorderen Orient gefährdet und führte das als Begründung für ihre abwartende Haltung gegenüber dem nordamerikanischen Plan an, baldigst in Europa aktiv einzugreifen. Roosevelt wollte Stalin so schnell und so wirksam wie möglich zur Hilfe eilen. Vom USA-Generalstab wurde der «Operationsplan für Nordwest-Europa» unter der Bezeichnung «Roundup» Ende März 1942 fertiggestellt. Er sah die Invasion Frankreichs bereits für den Herbst 1942 oder das Frühjahr 1943 vor. Sie sollte durch mächtige strategische Bombardements vorbereitet werden. Zur Unterstützung der Royal Air Force war die Entsendung von 21 Gruppen der amerikanischen Luftstreitkräfte vorgesehen.

Anfang April 1942 flogen der amerikanische Generalstabschef General George Marshall und der persönliche Berater Harry Hopkins, von Roosevelt beauftragt, mit diesem Plan nach London. Marshall versuchte Churchill von der Notwendigkeit eines schnellen Angriffes gegen Westeuropa zur Entlastung der Roten Armee zu überzeugen. – Wie anders sollte noch nicht zehn Jahre danach der zweite Marshall-Plan aussehen!

Churchill wollte die anglo-amerikanische Aktivität in Westeuropa einstweilen auf allmählich gesteigerte strategische Bombenangriffe beschränkt wissen. Man einigte sich darauf, dass bis Mitte September 1942 eine amerikanische Panzer- und 2/4 Infanterie-Divisionen sowie etwa 400 Jäger, 300 Bomber und 200 Transporter aus den USA nach England überführt werden sollten.

Die alliierte Bombenoffensive gegen das Reich entstand also, wie die Angriffe der Luftwaffe gegen England im Sommer 1940, nicht als selbständige strategische Operation, sondern sozusagen als Teil eines allgemeinen Invasionsplanes.

Am 4. Juli 1942 warfen die ersten sechs amerikanischen Besatzungen Bomben auf europäisches Festland. General Eisenhower kam persönlich auf den Einsatzhafen und hielt eine Ansprache an die Flieger. Ihre Ziele waren deutsche Flugplätze in Holland. Doch nur zwei der sechs Boston-Bomber gelangten bis in den Zielraum. Zwei Maschinen wurden abgeschossen, eine weitere schwer beschädigt.

Erfolgreicher war der erste geschlossene Tagesangriff der inzwischen in England eingerichteten 97. Bombergruppe der 8. AAF am 17. August 1942.

Achtzehn «Fliegende Festungen», geführt von General Eaker, kehrten nach erfülltem Auftrag ohne Verluste von einem Angriff auf Rouen – St. Otterville zurück. Der Oberbefehlshaber, General Spaatz, zahlreiche amerikanische und britische Generalstabsoffiziere sowie 30 Journalisten empfingen sie. Schon damals kam General Eaker zu der Erkenntnis: «Tiefe Einflüge in deutsch-besetztes Gebiet sind ohne Jagdschutz einstweilen nicht möglich.»

Churchill hätte den amerikanischen Bombereinsatz vorerst lieber in Afrika gesehen. Erst als Rommel in diesem Sommer 1942 zum zweitenmal Ägypten bedrohte, liessen sich die Amerikaner bewegen, 20 für Stalin bestimmte Boston-Bomber an die am Halfaya-Pass kämpfenden Engländer abzugeben.

Am 26. Mai war das Afrika-Korps aus der Gazala-Stellung heraus getreten, auf die es sich unter Auchinlecks Druck im Herbst 1941 zurückgezogen hatte. Am 20. Juni fiel Tobruk. Und am 29. Juni stand Rommel nach einem Vormarsch von 2'300 Kilometern bei El Alamein. Zwei Autostunden trennten ihn noch von Alexandrien. Die britische Flotte verliess den Hafen.

Am 1. Juli versuchte Rommel mit der letzten Kraft seines Afrika-Korps den entscheidenden Durchbruch. Der Widerstand der auf ihre Ausgangsstellung und Versorgungsbasis zurückgefallenen Engländer versteifte sich. Ein Umfassungsversuch misslang. Die Offensive schlug nicht durch. Es war wie vor Moskau: Das Ziel der Operation schon vor Augen, blieb der deutsche Vorstoss liegen. Aber während vor Moskau der unzeitgemäss frühe und heftige Beginn des Winters den Ausschlag gab, scheiterte Rommel an der englischen Luftüberlegenheit und am fehlenden Nachschub. Ohne Luftüberlegenheit über dem mittleren Mittelmeer war Rommels Nachschubproblem nicht zu lösen.

Die Erfolge auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz waren Hitler in den Schoss gefallen. Wenn man auf der Gegenseite in den deutschen Operationen in Richtung Suezkanal und orientalische Ölfelder eine mit dem japanischen Bundesgenossen koordinierte strategische Bewegung globalen Ausmasses zu erkennen glaubte, die einen der empfindlichsten Punkte in der Peripherie des englischen Weltreiches treffen sollte, so war das ein Irrtum. Rommel selbst hat über seinen Afrikafeldzug geschrieben, dass er in dieses Unternehmen eigentlich nur so «hineingeschlenkert» sei. Die Entsendung deutscher Verbände nach Afrika erfolgte als eine Art Feuerwehr, als das italienische Kolonialreich in Flammen aufging und bis auf die Grundmauern niederzubrennen drohte. Hitler bezeichnete das in aller Eile aufgestellte Afrika-Korps ausdrücklich als «Sperrverband» und betonte, dass er keine starken Panzerkräfte auf diesem entfernten Kriegsschauplatz festzulegen wünsche. Die Erfolge, die Rommel dann erzielte, hatte niemand für möglich gehalten, und die strategischen Möglichkeiten, die sie eröffneten, lagen ausserhalb von Hitlers anfänglichen Plänen und Zielen.

Zu spät entschloss man sich dann, die deutschen Kräfte in Afrika zu verstärken. Im Dezember 1941 verlegte das II. Fliegerkorps von der Ostfront nach Sizilien und Nordafrika. Neben der Unterstützung der geschickt haltenden Widerstand leistenden Erdtruppen war die Hauptaufgabe dieser Kräfte, den britischen Luft- und Flottenstützpunkt Malta zu lähmen, um die Versorgung und Auffüllung der Divisionen zu gewährleisten, mit denen Rommel 1942 erneut offensiv werden wollte.

Ich musste mich damals, aus Norwegen zurückgekehrt, vor allem mit dem Problem Malta beschäftigen. Dieses 246 Quadratkilometer grosse Felsen-eiland ist wie von der Natur dazu ausersehen, die rund 500 km breite Meeres-durchfahrt zwischen Italien und der afrikanischen Küste zu beherrschen. Als es zum Kriege kam und Italien seine Positionen im Mittelmeer und in Afrika behaupten musste, hätte – vor allen Kampfhandlungen in Afrika – der erste italienische Schlag die Wegnahme Malτας sein müssen. Dass er durch-führbar war, hätte spätestens die Eroberung Kretas durch deutsche Fall-schirm- und Luftlandetruppen der italienischen Kriegsführung beweisen müssen. Deutscherseits ist diese Notwendigkeit in immer dringenderer Form an Mussolini herangetragen worden. Dieser aber konnte sich nicht dazu entschliessen und wies sogar das Anerbieten, Malta mit deutschen Kräften zu nehmen, als für das italienische Nationalgefühl unerträglich zurück.

Stattdessen versuchte man, Malta aus der Luft ausser Gefecht zu setzen. Die Insel war anfänglich auf eine Luftverteidigung völlig unzureichend vorbereitet. Um die Jahreswende 1941/42 wurde das mittlere Mittelmeer von der Luftwaffe beherrscht. Auf Malta ging ein Hagel deutscher Bomben nieder. Die in La Valetta liegenden britischen Flotteneinheiten erlitten schwere Schäden und Verluste.

Dies wäre der letzte geeignete Augenblick für eine handstreichartige Weg-nahme der Insel gewesen. Aber die italienische Flotte, die die Aktion in der Hauptsache hätte tragen müssen, lief nicht aus. Sie lag untätig in ihren Häfen.

Während die Engländer sich auf Ägypten zurückziehen mussten, konzen-trierten sie ihre Anstrengungen darauf, Rommels empfindlichste Stelle zu treffen. Alle Geschicklichkeit, alles Draufgängertum des Afrika-Korps musste vergeblich bleiben, wenn es gelang, ihm den Nachschub abzuschneiden. Noch war Malta, der Schlüssel zur Luftherrschaft über dem mittleren Mittel-meer in britischer Hand. Erhebliche Verstärkungen der Royal Air Force trafen ein. Unsere beiden Jagdgeschwader 27 und 53 reichten nicht mehr aus. Von deutsch-italienischer Luftüberlegenheit konnte in diesem Raum bald nicht mehr die Rede sein. Immer erbitterter wurden die Kämpfe. Immer weniger war unsere Luftwaffe in der Lage, den Nachschubverkehr über das

Mittelmeer gegen die von Malta und Ägypten aus operierenden britischen Luft- und Seestreitkräfte zu schützen. Die Jagdverbände sanken in ihrer Einsatzstärke durch die kräfteverschlingenden Begleitaufträge für die Geleite täglich weiter ab. Und je dringender das deutsche Afrika-Korps, von dem ungestümen Wüsten Vormarsch erschöpft, des Nachschubs bedurfte, desto spärlicher wurde dieser.

Als Rommel sich bei El Alamein festgelaufen hatte, startete Göring den sogenannten «Malta-Blitz». Unter Zusammenfassung aller auf dem südlichen Kriegsschauplatz verfügbaren Kräfte der Luftwaffe sollte die Insel ausgeschaltet werden. Ein neuer Versuch des absoluten Luftkrieges nach Douhet sollte unternommen werden. Welle auf Welle unserer Bomber griff unter Jagdschutz die kriegswichtigen Anlagen Maltas an. Es wurden schwere Schäden angerichtet. Aber geschickt bauten die Engländer auf ihren Flugplätzen Labyrinth von halbunterirdischen Hangars und Flugzeugboxen und setzten die von Bombentrümmern übersäten Startbahnen so schnell wieder instand, dass die Wirkung eines schweren Bombenangriffes nach wenigen Tagen bereits verpufft war. Die Malta-Einsätze bekamen immer mehr Ähnlichkeit mit der nutzlosen Arbeit des Sisyphus. Durch laufende Verstärkung der Jagd- und Flakabwehr stiegen unsere Verluste von Einsatz zu Einsatz. Nichts ist der Moral eines Kämpfers so abträglich, als wenn er trotz grösster Anstrengungen keinen Erfolg seines Einsatzes sieht. Diese Erfahrung hatten wir schon über England gemacht. Und tatsächlich war der Malta-Blitz ein in verkleinertem Massstab wiederholter England-Blitz. Mit ähnlichen Enttäuschungen, ähnlichen Verlusten, ähnlicher Erfolglosigkeit.

Zu dieser Zeit wurde ich zu Göring nach Neapel befohlen. Mit mir waren die Kommandeure und Kommandeure der das Malta-Unternehmen ausführenden Verbände erschienen. Göring unterzog ihren Einsatz heftiger Kritik. Wie schon am Kanal führte er die steigenden Verluste der eingesetzten Bomber in erster Linie auf das Versagen der zu ihrem Schutz bestimmten Jäger zurück. Ich geriet mit Göring in sehr harte Auseinandersetzungen, als ich mich weigerte, das an dem Misslingen der Malta-Offensive angeblich schuldige Versagen der deutschen Jäger anzuerkennen. An der Durchführung von Begleitschutzaufträgen wird immer etwas auszusetzen sein. Doch unsere schwachen Jagdverbände hatten hier ihr Bestes getan. An Einsatzfreudigkeit und Können mangelte es ihnen nicht. Sie waren gut geführt. Trotzdem erreichten wir weder das erforderliche Ausmass an Luftüberlegenheit noch eine befriedigende Wirkung der Bomberangriffe. Der Radar- und Jägerleitdienst auf Malta machte unseren Verbänden schwer zu schaffen. Wieder einmal kämpften die englischen Jäger stark bedrängt mit grösster Tapferkeit. Ich flog nach Sizilien und untersuchte an Ort und Stelle noch einmal die Durchführung der unseren Jagdverbänden gestellten Aufgaben.



Was den Kampf der Luftwaffe und insbesondere unserer Jäger so schwer und aufreibend machte, war wieder ein Fehler im strategischen Gesamtkonzept unsere Kriegführung. Im Sommer 1940 waren wir unvermutet schnell in den Besitz der westeuropäischen Kanal- und Atlantikküste gelangt, die das strategische Ziel England förmlich aufdrängte. Im Sommer 1942 standen wir ebenso unvermutet an der ägyptischen Grenze, von wo aus auf einmal das Abschneiden einer wesentlichen britischen Lebensader möglich erschien. Beide Male glaubten wir das Ziel mit unzureichenden Kräften und schnellen Improvisationen erreichen zu können. Es gelang hier so wenig wie da.

Die Luftoffensive gegen Malta wurde ohne befriedigenden Erfolg nach hohen Verlusten abgebrochen, wenn auch Angriffe in kleinerem Ausmass weitergingen und zeitweilig mit allen Kräften einzelne Schläge wiederholt wurden. Der Nachschub für Rommel wurde immer problematischer. In Ägypten versammelte Montgomery an Panzern und Truppen mehr als das Doppelte der Achsenstreitkräfte. Noch erdrückender war die britische Überlegenheit zur Luft. Durch Bilderkundung waren 800 Flugzeuge auf frontnahen Plätzen des Gegners festgestellt worden. Auf deutscher Seite stand dem gegenüber nur das bewährte Wüsten-Jagdgeschwader 27, mit höchstens 60 einsatzbereiten Maschinen. Die Härte des Einsatzes und die dabei erzielten Erfolge spiegeln sich in dem Schicksal des «Fliegers von Afrika», des jüngsten Hauptmanns der deutschen Wehrmacht, der nach 158 Luftsiegen am 30. September 1942 vom Feinde unbesiegt über Tobruk fiel: Hans Joachim Marseille.

Marseille ist der unerreichte Virtuose unter den Jagdfliegern des 2. Weltkrieges. Seine Leistungen galten bislang als unmöglich und wurden nach seinem Tode von niemand übertroffen. In dem engen Zeitraum von wenig mehr als einem Jahr vollendete sich dieses Fliegerleben. 388 Feindflüge und 158 Luftsiege, davon 151 in Afrika, liegen in dieser Zeit.

Ich sah Marseille das letztemal, als ich damals von Sizilien nach Afrika flog, um die dort kämpfenden Verbände zu besuchen und mir ein Bild von den Bedingungen ihres Einsatzes zu machen. So schwer diese waren, ja so aussichtslos der Kampf unserer Afrika-Jäger erscheinen musste, so wenig gab es unter ihnen den Defaitismus, von dem in Neapel gesprochen worden war. Sie sahen, wie wir seinerzeit am Kanal, dass ihnen Aufgaben gestellt wurden, die einfach über ihre Kräfte gingen.

Der Bericht, den ich über meine Eindrücke und Erfahrungen in Afrika abfasste, war daher nicht geeignet, beim Oberbefehlshaber der Luftwaffe und seinem Führungsstab Wohlgefallen auszulösen. Er stellte die Verhältnisse mit der rücksichtslosen Ungeschminktheit dar, die mir bei dem Ernst der Lage allein angebracht erschien. Er wies auf das unausweichliche Debakel

hin, das eintreten musste, falls nicht sofort unsere Jagdverbände erheblich verstärkt und die Nachschublage entscheidend verbessert würden. In Stil und Ausdrucksweise verzichtete ich auf die Form, die üblich sein mochte. Ich glaubte der Front und Führung am besten damit zu dienen, dass ich meine Eindrücke so frisch und unmittelbar weitergab. Das war ein Irrtum. Der einzige Erfolg meines Berichtes bestand darin, dass ich eine scharfe Rüge wegen des Tones bezog. Sonst geschah nichts.

Am 23. Oktober trat die von Montgomery geführte 8. britische Armee bei El Alamein zur Gegenoffensive an. Pausenlos hatte die Royal Air Force in den Tagen und Wochen zuvor die einzige zu Rommels Stellungen führende Nachschubstrasse mit Bomben und Bordwaffen angegriffen. Pausenlos rollten nun nach einem gewaltigen Feuerschlag die britischen Panzer gegen die deutsch-italienischen Stellungen. Der Widerstand war verzweifelt. Acht Tage lang trommelte die Artillerie, warfen Kampf- und Schlachtfieger ihre Bomben, griffen die motorisierten Verbände der 8. Armee an, ohne zu wesentlichen Erfolgen zu gelangen. Noch hielt die El Alamein-Stellung. Aber am 2. November meldete Rommel, die Truppe sei erschöpft und mit ihrer allmählichen Vernichtung sei trotz heldenhaften Widerstandes zu rechnen. Die Antwort aus dem Führerhauptquartier lautete: «Sieg oder Tod!»

Der gleiche Führerbefehl beendete auch den Kampf um Stalingrad, der ebenfalls in diesen ersten Novembertagen des Jahres 1942 seinen Anfang nahm. Die deutschen Armeen waren während des Sommers bis tief in den Kaukasus und an die Wolga vorgestossen, um die Sowjets durch Wegnahme der Ölfelder von Maikop und durch Abschneiden ihrer Verbindungen zum Ölgebiet von Baku in ihrem schwierigsten Versorgungseingpass zu treffen. Die Ostfront hatte dadurch in ihrem südlichen Teil die Form eines weitgeschwungenen Bogens angenommen, dessen Ausdehnung immer mehr Kräfte auch der Luftwaffe erforderte. Auf meinen Inspektionsflügen hatte ich festgestellt, dass unsere Jagdverbände hauptsächlich unter Flugzeugmangel litten. Die Gruppen verfügten selten über mehr als 10 bis 12 einsatzbereite Flugzeuge. Mit erschreckender Deutlichkeit sah ich den Zermürbungsprozess, dem man die Luftwaffe mit Beginn des Ostfeldzuges ausgesetzt hatte, in vollem Gange.

Auch diese zweite Grossoffensive des deutschen Ostheeres lief sich fest. Über dem Elbrus wehte zwar die deutsche Kriegsflagge, aber über den Terek und die Tuapse-Stellung gelangten unsere Armeen nicht hinaus. An der Wolga war die 6. Armee in die westlichen Teile der Stadt Stalingrad eingedrungen, wo wochenlang erbitterte Strassen- und Häuserkämpfe tobten. Am 8. November begannen die Sowjets mit ihrer Gegenoffensive, die an der Nahtstelle verbündeter Truppenteile zu schnellen Erfolgen und zur Einschliessung der gesamten 6. Armee führte. Während der nächsten drei

*«Sieg oder Tod!»*

Monate waren die Augen des um seine Söhne bangenden deutschen Volkes voller Sorge auf Stalingrad gerichtet. Und als Generalfeldmarschall Paulus am 3. Februar 1943 mit den unter Nachschubmangel, Kälte und Hunger dezimierten Resten seiner Armee kapitulierte, bemächtigte sich der Heimat eine Vorahnung kommenden Grauens.

*Ein Blick auf die andere Seite*

Weihnachten 1942 feierte ich wieder, wie in den vorangegangenen Jahren, bei meinem Geschwader im Westen. Diese Tage waren für mich wie eine Art Ruhepunkt im Wirbel der Ereignisse jener Jahre. 1940 war ich Kommandore des JG 26. Wir standen in der ausklingenden Schlacht um England. Das nächste Weihnachtsfest, 1941, wurde bereits von dem Geschehen an der Ostfront verschattet. Ich hatte damals gerade meine neue Dienststellung als «General der Jagdflieger» angetreten und gehörte äusserlich dem Verband nicht mehr an. In diesem Jahr kam ich mit den frischen goldenen Schulterstücken und weissen Biesen des Generalmajors. Am 19. 11. 1942 war ich zu diesem Dienstgrad befördert worden. Mit meinen 30 Jahren war ich damals der jüngste General der Wehrmacht. Verantwortung und Aufgaben, Dienststellung und Rang haben mich eigentlich zu schnell um die schönsten Jahre meiner militärischen Laufbahn gebracht. Ich habe das damals sehr stark empfunden und vielleicht zog es mich gerade deswegen immer wieder zu meinem Geschwader, das mir zur Heimat geworden war. Bei diesem Weihnachtsfest überwogen die ernsten Gespräche. Auf den wenigen deutschen Jägern im Westen lastete die Verantwortung für die Abwehr der von Tag zu Tag an Umfang und Intensität zunehmenden und sich immer besser einspielenden, kombinierten anglo-amerikanischen Luftangriffe. Vier ganzen Jagdgeschwadern war damals der Schutz des Reiches im Westen und in der Heimat selbst anvertraut. Fünf Geschwader kämpften im Osten von Murmansk bis zum Kaukasus und drei in Sizilien und Afrika. Und an keiner der Fronten reichten die Kräfte zur Bewältigung der gestellten Aufgaben. Die Decke war einfach zu kurz.

Die deutsche Kriegführung ging immer mehr zu Aushilfen und Improvisationen über. Wurde an irgendeiner Stelle der weit, viel zu weit gespannten Fronten ein Loch gerissen, so stopfte man es mit Kräften, die man an anderer Stelle erübrigen zu können glaubte, bis auch hier die fadenscheinig gewordene Decke riss und neue Aushilfen nötig machte. Das mochte eine Weile gut gehen. Das mochte bei berechtigter Hoffnung auf einen grundlegenden Wandel der allgemeinen Kriegslage sogar das einzig Richtige sein. Was mir jedoch schwere Sorgen bereitete, war, dass ich beim Oberbefehlshaber und zum Teil auch bei der Luftwaffenführung in Fragen der Luft-

kriegsführung gegen den Westen nichts weiter als ein krampfhaftes Verschiessen der Augen vor unabänderlichen Tatsachen und sich abzeichnenden Entwicklungen fand, die gründlich und genau zu eruieren Pflicht jeder verantwortungsbewussten Führung gewesen wäre.

Dies traf besonders auf das Studium und die Auswertung der Feindlage zu und zwar speziell in Bezug auf die bevorstehende Bombenoffensive gegen das Reich, die sich damals wohl erst in ihren Anfängen, aber doch mit Klarheit in den Umrissen ihres späteren Ausmasses abzeichnete. Ich hatte es in meiner Dienststellung für meine Pflicht gehalten, dieser Frage ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Mir standen damals zwar nicht die Quellen zur Verfügung, die der nachfolgenden Schilderung der Entwicklung auf der Feindseite zugrunde liegen. Aber der darin zutage tretende rote Faden war mir doch so klar ersichtlich, wie er jedem an verantwortlicher Stelle in der deutschen Luftkriegführung Tätigen auch hätte sein müssen.

Seit langem schon war bekannt, dass sich auf dem Gebiet des Luftkrieges auf westallierter Seite entscheidende Dinge vorbereiteten. Aus den mir innerhalb der Luftwaffenführung zugänglichen Nachrichtenquellen ging hervor, dass die Amerikaner mit der B 17 «Flying Fortress» und der B 24 «Liberator» über ausserordentlich leistungsfähige, stark bewaffnete, weitreichende Viermot.-Bomber verfügten, dass ihre Produktionskapazität ausreichte, sie in genügend grossen Mengen herzustellen, und dass sie dabei waren, die Entsendung grosser Verbände dieser offenbar für den Tageseinsatz bestimmten Bomber über den Ozean zu organisieren. Die vorliegenden sehr exakten Informationen über die nordamerikanischen Rüstungsplanungen wurden damals jedoch von der deutschen Führung als Grosssprechereien nicht ernst genommen.

Dabei war weiter bekannt, dass General Spaatz, dem die Vorbereitung und Organisation der Entsendung amerikanischer Luftwaffenverbände nach England übertragen und der auch als ihr späterer Oberbefehlshaber vorgesehen war, bereits im Februar 1942 ein erstes Vorkommando unter General Eaker nach England geschickt hatte, dem im Sommer die ersten Einheiten der 8. American Air Force folgten.

Den totalen Erfolg der anglo-amerikanischen Bombenoffensive gegen das Reich hat letzten Endes das quantitäs- und qualitätsmässig erdrückend überlegene amerikanische Material herbeigeführt. Es reichte aus, innerhalb weniger Jahre eine gewaltige Luftmacht für die verschiedenen Kriegsschauplätze der USA aufzustellen, und ausserdem den Bedarf der Verbündeten mit Tausenden von Flugzeugen zu decken. Wer in der letzten Phase des Krieges die amerikanischen Geschwader zu vielen hundert Maschinen dicht geschlossen über Deutschland, in der Sonne des hellichten Tages ihre Bahn ziehen sah, mit ihrer Masse die Verteidigung erdrückend, wer die furchtbaren Wirkun-

gen ihrer konzentrierten Bombenwürfe kennt, ist leicht geneigt, in ihnen die eigentlichen Sieger der «Luftschlacht um Deutschland» zu sehen. Das hiesse jedoch den britischen Anteil am Gelingen der grossen Luftoffensive verkennen.

England war die erste Militärmacht der Welt, die mit der 1914-1918 entstandenen Royal Air Force über eine Luftwaffe als selbständigen Wehrmachtsteil verfügte. Bereits 1918 hatte England wie auch Deutschland strategische Bomber. Sie kamen im ersten Weltkrieg auf beiden Seiten nicht mehr zu nennenswertem Einsatz. Aber während die Entwicklung von Technik und Taktik des Luftkrieges in Deutschland 1918 für viele Jahre unterbrochen wurde, verfolgte man in England die Idee der strategischen Bombardierung konsequent und folgerichtig weiter.

Gegenüber dem potentiellen Hauptgegner Deutschland, der England an Menschenzahl weit überlegen war, musste der Bomber als das ideale Kriegsinstrument erscheinen. Die blutigen Schlachten in Flandern, die die biologische Substanz Englands im ersten Weltkrieg erheblich angegriffen hatten, waren der britischen Führung eine schockartige Warnung. So durfte man Deutschland nicht ein zweites Mal gegenüberreten. Mit strategischen Bombardierungen aber von der Insel aus konnte man den Feind mitten ins Herz treffen.

Churchill kennzeichnete den Bombenkrieg mit folgenden Worten, die er am 20. August 1940, als die Luftschlacht um England noch im vollen Gange war, vor dem englischen Unterhaus sprach: «Es scheint Grund genug zu der Annahme vorzuliegen, dass diese neue Art von Krieg dem Geist der britischen Nation und den Hilfsquellen unseres Empire durchaus angemessen ist. Denn wenn wir erst einmal die notwendige Ausrüstung besitzen und uns in Bewegung setzen, wird sie für uns vorteilhafter sein als die düsteren Massaker von Paschendale und an der Somme.» Und der britische Luftfahrtminister Sir Archibald Sinclair hatte sicher recht, wenn er sagte: «Unsere mächtigsten Waffen sind die Rote Armee und die Royal Air Force.»

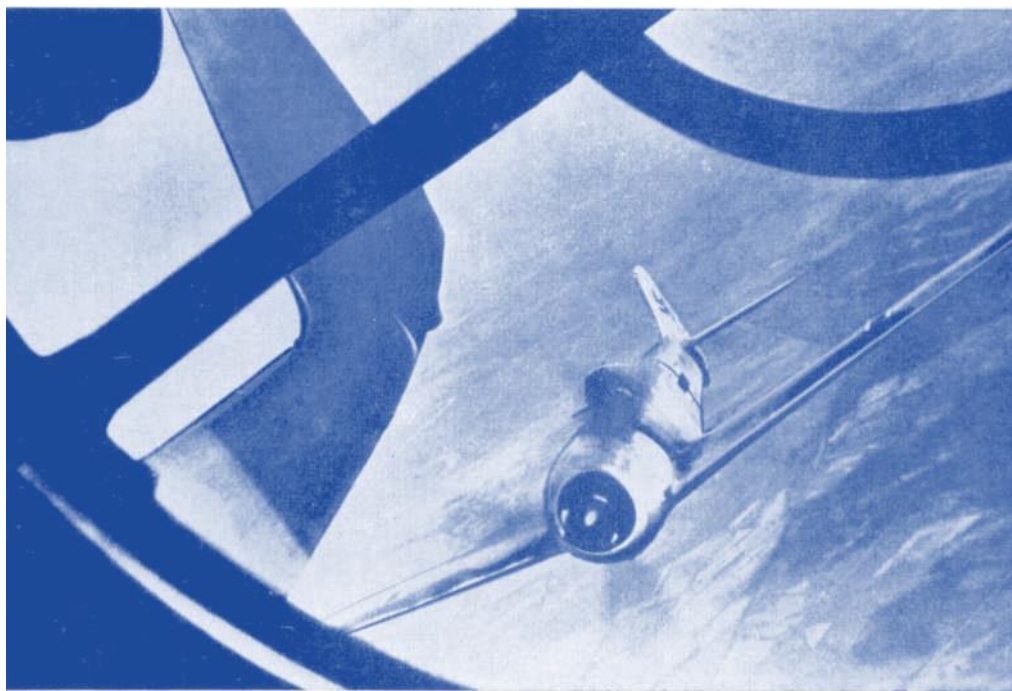
Während die deutsche Luftwaffe bei ihrem Aufbau die Schaffung schwerer weitreichender Bomber vernachlässigte, wurde in England seit 1935 die Entwicklung solcher Typen mit aller Energie vorangetrieben. Es entstanden die viermotorigen «Stirling»- und «Halifax»-Bomber und, aus dem zweimotorigen «Manchester» hervorgegangen, der gleichfalls viermotorige «Lancaster», der beste Nachtbomber des letzten Krieges.

Bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges blieb Englands strategische Bomberwaffe zahlenmässig sehr beschränkt. Das entsprach dem britischen Prinzip, in Friedenszeiten nur die Flotte auf beachtlicher Stärke und sofort einsatzbereit zu halten. Aber es waren in Bezug auf die generalstabsmässige Planung und die industrielle Kapazität alle Voraussetzungen geschaffen, die Bomberwaffe der Royal Air Force gegebenenfalls in kürzester Frist zu dem macht-



7

*Feldflugplatz des J. G. 26 bei Wissant*



8

*1941: Endlich kommt die FW 190 an die Front*





vollen Instrument auszubauen, als das sie in den Plänen der britischen Kriegführung vorgesehen war. Dieser Augenblick war mit der englischen Kriegserklärung am 3. September 1939 gekommen. Im «Royal Air Force War Manual» heisst es: «Die Bombe ist die wichtigste Waffe der Luftmacht, der Bomber ist das wichtigste Mittel, sie an ihr Ziel zu bringen, und eine aus Bombern bestehende Angriffswaffe ist das wichtigste Mittel, mit dem eine Nation ihre Luftmacht erkämpft.»

Die deutsche Luftoffensive des Jahres 1940 zwang England, seine ganze Kraft auf die Abwehr zu konzentrieren. Die Jagdwaffe erhielt absolute Priorität vor den Bombern. Dazu kamen die Beeinträchtigungen der englischen Flugzeugindustrie, so dass das britische Bomberprogramm eine beträchtliche Verzögerung erlitt.

In alliierten Luftkriegsdarstellungen findet man den Hinweis, die Royal Air Force habe sich bei ihren Einflügen nach Deutschland während der ersten beiden Kriegsjahre, also bis etwa Mitte 1941, darauf beschränkt, Flugblätter über dem Reichsgebiet abzuwerfen. Das ist nicht richtig. Von strategischen Bombardierungen kann zwar während dieser Zeit nicht gesprochen werden. Immerhin aber wurden bis Ende 1940 insgesamt 155 Angriffe auf Reichsgebiet, darunter 22 auf Berlin, verzeichnet. Die Angriffsstärken waren gering, die Wirkungen minimal.

Das Jahr 1941 verlief vom Gesichtspunkt der englischen Bombenoffensive gegen das Reich verhältnismässig ruhig. Die wenigen stärkeren Angriffe auf Ziele innerhalb der deutschen Grenzen, wie ein Tagesangriff auf das Ruhrgebiet am 12. August und ein Nachtangriff auf Berlin am 7. November, hatten mehr politische als militärische Bedeutung. Sie sollten, wie die «Nonstop-Offensive» gegen die besetzten Westgebiete, dem sowjetischen Bundesgenossen das Gefühl geben, in seinem Kampf gegen die deutsche Wehrmacht nicht allein zu stehen.

Das änderte sich grundlegend mit Beginn des Jahres 1942. England hatte sich von den Schlägen des deutschen Blitzes erholt, hatte beharrlich den Aufbau seiner Bomberwaffe betrieben und war entschlossen, die Chance zu nützen, die sich ihm durch die weitgehende Entblössung der deutschen Westfront von Jagdkräften und Flakartillerie infolge der Beanspruchung im Osten und Süden bot. Günstigere Bedingungen zur Entfaltung einer Bombenoffensive gegen das Reich unter möglichst geringen Verlusten waren kaum denkbar. Vor allem aber war im Februar 1942 mit Luftmarschall Sir Arthur Harris ein fähiger und energischer Offizier an die Spitze des Bomber-Comands der Royal Air Force gestellt worden.

Der erste strategische Bombenangriff der Royal Air Force mit starken Kräften richtete sich in der Nacht des 3. März 1942 gegen ein Ziel in Frankreich: die Renault-Werke bei Paris. Ein grosser Teil der Bomben fiel statt

auf das militärisch wichtige Ziel in die benachbarten Arbeiterviertel und forderte 250 Todesopfer. Die ungünstige Wirkung dieses Angriffes auf die französische Einstellung gegenüber dem einstigen Verbündeten wurde auch in England vermerkt.

Der Misserfolg von Paris löste damals im alliierten Lager eine heftige Diskussion über die Art der Durchführung strategischer Bombardierungen aus. Die Amerikaner hatten sich schon vor Pearl Harbour für das Prinzip entschieden, den Gegner durch die Paralyse einzelner, besonders wichtiger und sorgsam ausgewählter Punktziele in Tages-Präzisionsangriffen entscheidend zu treffen. Bereits damals, vor Beginn der Feindseligkeiten zwischen den USA und der Achse, hatte die Air War Plans Division im Pentagon eine Liste von 154 solcher Punktziele in Deutschland aufgestellt. Es waren im Wesentlichen Kraftwerke, Verkehrszentren, Werke der Flugzeug- und Leichtmetallindustrie sowie Raffinerien und Anlagen zur Erzeugung synthetischen Kraftstoffes. Die späteren amerikanischen Angriffe auf die deutsche Kugellager-Industrie sind das klassische Beispiel dieser amerikanischen Angriffsplanung.

Für solche Präzisionsangriffe schien den Amerikanern der Tagesangriff mit grossen Verbänden und aus grosser Höhe der günstigste Kompromiss zwischen Wirkung und Verlusten. Sie hatten hierfür die B 17 «Flying Fortress» und die B 24 «Liberator» entwickelt, deren Flugleistungen, Bewaffnung, Panzerung, Navigations- und Zielfindungsmittel auf diesen ihren speziellen Zweck eingestellt waren. Die ersten Fliegenden Festungen wurden von Engländern im Einsatz erprobt. Bereits im Frühjahr 1941 erhielt die Royal Air Force auf Grund des eben abgeschlossenen Pacht-Leih-Abkommens 20 Bomber dieses Typs. Unter anderem wurden sie gegen Brest und Wilhelmshaven ohne jeden Erfolg eingesetzt. Nach einem halben Jahr, im September 1941, zog man Bilanz. In dieser Zeit waren mit den 20 B 17 insgesamt nur 39 Einsätze geflogen worden. Man nahm an, dass höchstens zwei der abgeworfenen 500-kg-Bomben in den befohlenen Zielraum gelangten. Alle anderen Einsätze endeten mit Unregelmässigkeiten. Es war dabei nicht gelungen, auch nur einen einzigen Jäger abzuschliessen. Dagegen waren acht Fliegende Festungen verlorengegangen. Dies stellen die Amerikaner fest in der Veröffentlichung: «The Army Air Forces in World War II.»

Die deutsche Propaganda machte sich schon diesen Misserfolg und die daraus entstehende englisch-amerikanische Kontroverse nicht ungeschickt zunutze, indem sie der psychologisch wirkungsvollen Suggestiv-Bezeichnung «Fliegende Festung» für die B 17 den Ausdruck «Fliegende Särge» gegenüberstellte und ihn ständig in ihren Sprachsendungen nach England und Amerika anwendete. Die deutschen Jäger waren allerdings mal wieder ganz anderer Meinung.

Nach den wenig ermutigenden ersten Erfahrungen mit den «Fliegenden Festungen» wurde von den Engländern der Vorschlag gemacht, die B 17 zum Nachtbomber umzubauen. Die Royal Air Force sah ihre bisherige Theorie und Erfahrung bestätigt, dass Tagespräzisionsangriffe weniger Erfolg und grössere Verluste brachten als nächtliche Flächenbombardierungen. Wenn diese manchmal auch das eigentliche Ziel nicht genau trafen, so war - nach englischer Ansicht - doch keine Bombe umsonst gefallen. Auch zu weit oder zu kurz geworfene Bomben wurden bei Industriezielen von den angrenzenden Wohnvierteln absorbiert und trugen damit wenigstens indirekt zur beabsichtigten Schwächung des gegnerischen Potentials bei. Vor allem aber waren die Verluste bei Nacht viel geringer als bei Tage. Dies war das ausschlaggebende und bis zuletzt vorherrschende Argument der Briten für ihr Festhalten an der Nachtbomberei.

Aber die Amerikaner blieben genau so konsequent bei ihrer Theorie der Tagespräzisionsangriffe. Sie liessen sich durch das fehlgeschlagene B-17-Experiment der Engländer nicht beeindrucken. Mit Recht, wie sich sehr bald herausstellen sollte, waren sie felsenfest von der Güte ihrer «Fliegenden Festungen» und der Wirksamkeit der Angriffsart überzeugt. Sie akzeptierten die englischen Argumente nicht und wiesen ihnen bei den Probeeinsätzen zwei kapitale Fehler nach: Die Engländer hatten sie in einer Höhe von minimal 10'000 Meter, meist jedoch darüber bis zu 13'000 Meter geflogen. Die B 17 war jedoch für eine günstigste Flughöhe von 8'000 bis 9'000 Meter konstruiert. Diese reichte zur Herabminderung der Gefahr durch Flakbeschuss vollkommen aus. In grösseren Höhen traten technische Störungen und Schwierigkeiten auf, mit denen die britischen Besatzungen nicht fertig wurden. Der zweite Fehler war, dass die Engländer die B 17 in viel zu kleinen Verbänden von drei, höchstens fünf Maschinen, oft sogar einzeln eingesetzt hatten. Dabei kam die Feuerkraft der B 17 (13 überschwere Maschinengewehre) nicht zu jener ungeheuren Konzentration, die den Angriff auf einen grösseren Verband «Fliegender Festungen» so mörderisch machte. Erst wenn die Engländer die ihnen zur Verfügung gestellten 20 B 17 im geschlossenen Verband eingesetzt hätten, wären sie zu ähnlichen Erfolgen gelangt wie später die Amerikaner.

Diese beharrten jedenfalls genauso wie die Engländer auf ihrer Auffassung. Und das sollte sich später als sehr vorteilhaft für beide erweisen. Denn natürlich hatte jede Theorie etwas für sich. Und jeder mit seiner Waffe verwachsene Soldat wird nur nach der Taktik in der Praxis ein Höchstmass an Wirkung erreichen, von der er wirklich überzeugt ist. Vor allem aber ergänzten sich Engländer und Amerikaner auf diese Weise denkbar glücklich. Durch die Kombination der englischen Nacht- und der amerikanischen Tagesbomberei kam die Praxis der 24-Stunden-Angriffe (round-the-clock-bombing) zustande.

Im Prinzip zeichnete sich dieses gemeinsame Vorhaben bereits auf der Konferenz ab, zu welcher Churchill am 20. Dezember 1941, vierzehn Tage nach Pearl Harbor, im Weissen Haus zu Washington eintraf. Die Konferenz, unter der Tarnbezeichnung «Arcadia» bekannt, dauerte bis zum 14. Januar 1942. Mit einem grossen Stab militärischer und politischer Berater wurden die Grundzüge der gemeinsamen anglo-amerikanischen Kriegführung zwischen Roosevelt und Churchill festgelegt. Es wurde Einmütigkeit darüber erzielt, dass als Hauptgegner Deutschland zu betrachten sei. Seine Niederbringung sollte mit einer strategischen Bombenoffensive eingeleitet werden. Zu diesem Zweck, so beschlossen die alliierten Generalstabschefs am vorletzten Tag der Arcadia-Konferenz, sollten so schnell wie möglich Einheiten der USA-Luftstreitkräfte nach England verlegt werden.

Einstweilen freilich war den Amerikanern noch das ostasiatische Hemd näher als der europäische Rock. Und in der sofort nach Abreise der *endlichen* Gäste aus Washington aufgestellten Dringlichkeitsliste für die Zuteilung von USA-Luftstreitkräften rangierte England nach Australien und dem Südpazifik erst an dritter Stelle. Doch bereits am 27. Januar wurde General Spaatz, der spätere Kommandeur der von England aus operierenden 8. AAF (American Air Force) mit der Vorbereitung, der Organisation, der Aufstellung und Überführung der Verbände beauftragt. Im Februar 1942 begann an verschiedenen bisher gottverlassenen Orten in Nord- und Südkarolina die Aufstellung der ersten Verbände der 8. AAF. Spaatz hatte sich viel vorgenommen. In wenigen Wochen wollte er 23 Gruppen schwerer Bomber (B 17) aus dem Boden stampfen, dazu 4 Gruppen mittlerer und 5 Gruppen leichter Bomber, 4 Gruppen Stukas und 13 Gruppen Jäger.

Am 27. April 1942 ist es endlich soweit. Das erste Vorkommando der 8. AAF, insgesamt 1'800 Mann, schiffte sich nach Liverpool ein. Anfang Juni verlässt ein weiterer Transport die amerikanischen Häfen, und am 10. Juni folgt die Masse der 8. AAF mit der «Queen Elisabeth». Die Flugzeuge sollen auf dem Luftwege überführt werden. Aber während das Personal entweder schon auf dem Ozean schwimmt oder bei der Einschiffung ist, tritt im Pazifik durch die japanische Bedrohung der Midways eine äusserst kritische Lage ein. Alle verfügbaren Flugzeuge der USA werden an die Westküste beordert. Auch die der 8. AAF. So verzögert sich die Bereitstellung der Flugzeuge auf ihren Absprunghäfen für den Flug über den Atlantik bis Ende Juni.

Es ist ein gigantisches Unternehmen, das die Amerikaner vorhaben. Viele hunderte von Flugzeugen sollen erstmals im Formationsflug die 6'000 km zwischen Amerika und England zurücklegen. Die Flugroute verläuft über Kanada (Labrador), Grönland, Irland, Schottland. Zahlreiche Zwischenlandeplätze sind vorbereitet, eine enorme Bodenorganisation ist aufgebaut

worden. Die grösste im Nonstop-Flug zurückzulegende Strecke beträgt fast 2'000 km. Die Flüge werden nicht von besonderen Überführungskommandos, sondern von den Einsatzbesatzungen der Maschinen durchgeführt. Am 23. Juni starten die ersten 18 Fliegenden Festungen. Bis Ende des Jahres 1942 sind 920 Flugzeuge auf den Weg geschickt und 882 davon heil in Schottland angekommen. Von nun an wird der Flugzeugstrom über den Atlantik bis zum Ende des Krieges nicht mehr abreißen. Als dieses gigantische Unternehmen anläuft, ist es fast auf den Tag 15 Jahre her, dass Charles Lindbergh als erster Flieger den Atlantik in west-östlicher Richtung überquerte.

Im Dezember 1942 gab Roosevelt die Flugzeugproduktion der USA mit monatlich 5'500 Stück bekannt. Wer diese Zahlen und den Umfang der Organisation kannte, in deren Dienst sie demnächst sich in sehr reale militärische Macht verwandeln sollten, musste von ernster Sorge erfasst werden. Doch die Führung der Luftwaffe wies solche Zahlenangaben ebenso ins Reich der Fabel, wie sie die Informationen unseres militärischen Nachrichtendienstes für übertrieben hielt, die sich in präziser und detaillierter Form annähernd mit dem deckten, was von Roosevelt mit propagandistischer Absicht verlautbart wurde. Göring sagte in seiner Erntedanktagrede vom 4. Oktober 1942: «Sie haben irgendwelche Hoffnungen auf astronomische Zahlen der amerikanischen Rüstung. Nun bin ich der Letzte, der die amerikanische Rüstung unterschätzt. Die Amerikaner haben auf gewissen Gebieten technisch zweifellos etwas geleistet. Wir wissen, sie haben kolossal viele und schnelle Autos gemacht. Dann gehört noch das Radio zu ihren besonderen Taten und die Rasierklinge . . . Aber vergessen Sie nie, Amerika hat ein Wort ganz gross geschrieben, und dieses Wort heisst Bluff . . .»

Propaganda mag widerlich sein. Bomben sind es bestimmt. Trotzdem werden beide im Kriege gebraucht. Wenn Roosevelt die über das Ausbleiben der zweiten Front unruhig werdenden Sowjets und die eigenen Landsleute, die ein Jahr nach Kriegseintritt der USA nur so geringe Erfolge gegen die Achsenkriegführung feststellen konnten, mit der Angabe imponierender Produktionszahlen zu beruhigen versuchte, dann war das Propaganda. Wenn Göring die gleichen amerikanischen Produktionsziffern leugnete oder lächerlich machte, um die deutsche Bevölkerung nicht zu beunruhigen, die er nach Beendigung des Ostfeldzuges mit der gegen den Westen geworfenen konzentrierten Macht seiner Luftwaffe vor den alliierten Bombenangriffen schützen zu können hoffte, dann war auch das Propaganda. Wenn Göring aber diese Zahlen und Tatsachen nicht nur öffentlich abstritt, sondern vor ihnen einfach die Augen verschloss, dann war das nicht mehr Propaganda, sondern Verantwortungslosigkeit, deren Ausmass sich nur nach den Folgen beurteilen lässt, die sie für das Reich und alle seinem Schutz anvertrauten

Menschen hatte. Göring verbot ausdrücklich, in der Luftwaffe mit den «angeblichen amerikanischen Produktionszahlen» zu rechnen, ja sogar darüber zu sprechen.

Als die Amerikaner also in diesem Jahr 1942 ihr Luftkriegspotential gegen Deutschland mobilisierten, blieb auch das britische Bomber-Command nicht müßig. Harris rüstete zu dem ersten grossen Schlag gegen eine deutsche Stadt. Es war Lübeck, das in der Nacht vom 28./29. März 1942 mit 200 bis 300 Bombern und einer Abwurfmenge von 500 t Spreng- und Brandbomben angegriffen wurde. Die Schäden waren beträchtlich. Die Verluste unter der Zivilbevölkerung erreichten erstmalig eine vierstellige Ziffer, darunter mehr als 300 Tote. Einen Monat später, in den Nächten zwischen dem 24. und 27. April wurde Rostock in ähnlicher Stärke und mit ähnlichem Erfolg angegriffen. Die Verluste der Angreifer bei diesen Operationen waren unbedeutend. Die Verbände flogen weit über See ausholend ein. Die deutsche Öffentlichkeit wurde von den ersten beiden schweren Angriffen schockartig betroffen, obwohl sie die Stärke der Angreifer und das Ausmass der Schäden und Verluste nicht in vollem Umfang erfuhr. Ich erhoffte eine positive Reaktion der Führung in dem Sinne, nun endlich mit aller Energie an den Ausbau der Reichsverteidigung, vor allem an die Forcierung des Jägerprogramms heranzugehen, wie es besonders von Feldmarschall Milch als Luftzeugmeister vertreten wurde. Hitler reagierte entgegengesetzt. Er befahl einen sofortigen Vergeltungsangriff, der mit unzulänglichen Kräften, unter empfindlichen Verlusten und mit grossem Propagandaaufwand gegen die englische Stadt Exeter geführt wurde. Nicht mehr Jäger zur Abwehr, sondern mehr Bomber zur Vergeltung war die Devise. Sie sollte fast bis zum Zusammenbruch ihre Gültigkeit behalten.

Als in der Nacht vom 30. zum 31. Mai 1942 die Stadt Köln vom ersten 1'000-Bomber-Angriff betroffen wurde, zeichnete sich das Ausmass der späteren Vernichtungsangriffe gegen die Städte des Reiches mit hinreichender Deutlichkeit ab. Harris hatte alles zusammengekratzt, über was die Royal Air Force damals verfügte. Sämtliche Geschwader mit allen Stabs-, Schulungs- und Reserve-Maschinen waren in dieser Nacht, randvoll mit Bomben beladen, eingesetzt. Innerhalb von 90 Minuten sank Kölns Innenstadt in Schutt und Trümmer. 460 Tote, 45'000 Obdachlose, 3'300 Häuser und 36 Industriebetriebe total zerstört, 20% der Baulichkeiten der gesamten Stadt in Mitleidenschaft gezogen. In der nächsten Nacht wurde Essen in fast gleicher Stärke angegriffen.

Die deutsche Gegenmassnahme war ein Vergeltungsangriff auf Canterbury. Seine materielle Wirkung stand in keinem Verhältnis zu den britischen Angriffen. Sich eine so starke moralische Wirkung von ihm zu versprechen, dass die englische Führung etwa zur Einstellung ihrer Bombenoffensive be-

wogen würde, war völlig abwegig. Immerhin kann man Hitler, der der Initiator dieser Vergeltungsangriffe war, vielleicht zugute halten, dass ihm ebenso wie dem deutschen Volk die wahre Stärke der Angreifer vorenthalten, die eigenen Einsatzstärken aber bei den Vergeltungsangriffen übertrieben wurden. Bei einem dieser Vergeltungsangriffe am 31. Oktober 1942 fiel mein jüngster Bruder Paul nach 17 Luftsiegen.

Kein Monat war seit Essen vergangen, als der dritte grosse Nachtangriff auf eine deutsche Stadt niederging. 960 Bomber griffen in der Nacht vom 25. zum 26. Juni Bremen an. Angriffe von ähnlicher Wucht folgten auf Wilhelmshaven, Mainz, Kassel und Düsseldorf. Bis zum September wurden insgesamt 25 verschiedene deutsche Städte mit jeweils mehr als 100 britischen Bombern angegriffen.

Deutschland musste von jetzt an mit der ständigen nächtlichen Bombardierung seiner Städte und Rüstungszentren rechnen. Die Steigerung der Angriffsstärken und abgeworfenen Bombenmengen war ebenso sicher zu erwarten wie die Erweiterung der Eindringtiefe und damit die Verringerung der Möglichkeit, durch die jetzt einsetzende fieberhafte Verlagerung von Rüstungsbetrieben nach Mittel-, Ost- und Süddeutschland diese der unmittelbaren Feindeinwirkung zu entziehen. Die Rüstung, durch die ins Riesenhafte ausgedehnten Fronten ohnehin über Gebühr in Anspruch genommen, lag von nun an im Bereich direkter Vernichtungsangriffe. Wer die Entwicklung auf der Feindseite kannte, musste sich darüber klar sein, dass die Ergänzung der britischen Nacht- durch amerikanische Tagesangriffe nur eine Frage der Zeit sein konnte.

Die bewundernswerte Haltung, mit der die Bevölkerung in den bombardierten Städten die Angriffe hinnahm, die Unverdrossenheit vor allem der Schaffenden, die überraschende Fähigkeit der betroffenen Industriewerke, Schäden zu beheben und ihre Produktion wieder aufzunehmen, sie oft sogar zu steigern, durfte nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Krieg verloren war, wenn es nicht gelang, den Luftangriffen gegen das Reich wirkungsvoll zu begegnen. Wie das strategische Gesamtkonzept der deutschen Führung damals auch aussah, ob man den Krieg im Osten oder Süden oder Westen oder an allen Fronten zugleich, ob offensiv oder defensiv weiter zu führen gedachte, musste jetzt nicht die Luftrüstung und die aktive Luftverteidigung an die Spitze aller Kriegsanstrengungen gestellt werden? –

### *Als die Geburtsstunde der Reichsverteidigung schlug*

Man kann mir vieles nachsagen, nicht aber, dass ich je Göring nach dem Munde geredet habe. In dieser Beziehung galt ich als eine Art «enfant terrible» in der Luftwaffe. Es wird im Folgenden noch oft von Zusammenstößen die Rede sein, die in ihrer Form wiederholt über das hinausgingen, was man auch in der liberalsten Wehrmacht wechselseitig Oberbefehlshaber und Untergebenem zugestehen kann.

Einer der Schauplätze dieser Auseinandersetzungen war die Burg Veltenstein bei Nürnberg. Den Aufenthalt auf dieser in landschaftlich reizvoller Umgebung gelegenen mittelalterlichen Burg liebte Göring sehr. Hier fand auch später noch manche Einsatz- und Lagebesprechung statt. Im Herbst 1941 wurden Kammhuber, Mölders und ich dorthin befohlen. Die britischen Nachtangriffe begannen über ihren bisherigen Charakter von Störaktionen hinauszugehen und beunruhigenden Umfang anzunehmen. Die deutsche Nachtjagd war erst im Aufbau, und Göring wollte durchsetzen, dass unsere Tagjäger auch nachts kämpfen sollten. Wir mussten das ablehnen. Einmal waren unsere beiden Jagdgeschwader im Westen bis an ihre Leistungsgrenze von der Abwehr der britischen Nonstop-Offensive beansprucht, zum ändern aber fehlten ihnen auch alle technischen und ausbildungsmässigen Voraussetzungen für den Nacheinsatz. Görings Ansinnen war typisch für viele Massnahmen der Luftwaffenführung, die unter dem Druck der Notwendigkeiten vom Oberbefehlshaber sozusagen aus dem Ärmel geschüttelt wurden.

Ich benutzte die Gelegenheit, um nach meinen Erfahrungen auf die unhaltbare Lage an der Front aufmerksam zu machen, die durch den Abzug fast aller Jagdkräfte nach dem Osten gegenüber der Royal Air Force eingetreten war. Es war nicht zu verkennen, wie unangenehm dieses Thema war. Wenn ich mir auch völlig klar darüber war, dass an der augenblicklichen Kräfteverteilung nichts zu ändern war, so schlug ich doch vor, jetzt schon die Vorbereitungen für eine leistungsfähige Luftverteidigung gegen den Westen zu treffen. Göring winkte unwillig ab. «Dieser ganze faule Zauber», sagte er, «erübrigt sich, wenn ich erst meine Geschwader nach dem Westen zurückführen kann.»



Es war das gleiche Argument, das er mehr als ein Jahr später in seiner Erntedanktag-Rede gebrauchte, obwohl zu diesem Zeitpunkt die ursprünglich für die Beendigung des Ostfeldzuges gesetzte Frist von zwei bis drei Monaten um ein Vielfaches überschritten war und die Tragödie von Stalingrad bereits begonnen hatte. Es fehlten die Kräfte zum Aufbau einer machtvollen Verteidigung. Das hätte aber kein Grund sein dürfen, auch all jene ungeheuren Vorbereitungen führungs-, nachrichtentechnischer und organisatorischer Art zu unterlassen, die spätestens damals, 1941, hätten anlaufen müssen, um zwei oder drei Jahre später wirksam zu werden. «Die Luftwaffe greift an, sie verteidigt nicht», hiess es immer wieder. Darum wurden feindliche Schläge mit Vergeltungsangriffen beantwortet, selbst wenn diese mangels Masse noch so kümmerlich ausfielen. Darum wurden in der Produktion immer wieder die Bomber in den Vordergrund gerückt, selbst wenn nicht genügend Jäger vorhanden waren, um sie gegen die inzwischen eindeutig überlegene Royal Air Force zu schützen. Darum wurden die ohnehin zu wenigen Jäger zu einem Teil noch in Jagdbomber umgewandelt, auch wenn deren Einsätze nur dazu dienten, vor sich selbst und vor der Öffentlichkeit die Fiktion aufrechtzuerhalten, die Luftwaffe sei weiterhin «offensiv». Als ob es eine Schande wäre, sich zu verteidigen! Hatten die Engländer nicht in diesem Krieg in der Verteidigung ihren grössten Erfolg errungen? –

Als die Schlacht um England ausgeklungen war und der Aufmarsch im Osten begann, war der Zeitpunkt gekommen, mit aller Energie den Aufbau der Reichsverteidigung zu betreiben. Die Entblössung der Luftfront im Westen von Jagdkräften forderte die Offensive des Gegners geradezu heraus. Denn Deutschland musste infolge seiner zentralen geographischen Lage als besonders luftbedroht und durch mancherlei Umstände auch als besonders luftempfindlich gelten. Dichte Besiedlung, Konzentration der Industrie, sehr angespannte Energieversorgung, ein zentralisiertes Verkehrsnetz und vieles andere mehr schufen für einen Angriff aus der Luft günstigste Voraussetzungen und erforderten daher rechtzeitige und umfangreiche Gegenmassnahmen. Es hat der Luftwaffenführung nicht an Hinweisen, Vorschlägen und Mahnungen in dieser Richtung gefehlt.

Die Geburtsstunde der Reichsverteidigung hatte geschlagen. Aber man wollte einfach nicht eingestehen, dass uns zumindest im Westen das Gesetz des Handelns verlorengegangen war, dass wir aus der Rolle des Angreifers in die des Verteidigers gedrängt worden waren. Man scheute sich, das Kind beim Namen zu nennen. Man wollte nicht von dem hohen Pferd steigen, auf dessen Rücken man noch zu thronen glaubte. Und doch mussten wir später von ihm herunter, mussten die Nase ganz tief in den Dreck stecken.

Natürlich ist die Luftwaffe ihrem innersten Gesetz nach eine Waffe des offensiven Einsatzes. Voraussetzung hierfür aber ist die Luftüberlegenheit.

Ist sie verlorengegangen, dann muss zu allererst die Jagdwaffe verstärkt werden. Denn nur sie kann die Vorbedingungen schaffen, damit auch die Bomber und damit die Luftwaffe in ihrer Gesamtheit wieder offensiv werden kann. England hatte uns das eben erst in der Praxis deutlich demonstriert. Es ist erstaunlich und erschütternd, dass dieser Gedanke weder von Hitler noch von Göring jemals zu Ende gedacht worden ist.

Tatsächlich gab es bereits seit Anfang 1941 eine Art Reichsverteidigung. Aber wie sah sie aus! Damals war der «Luftwaffen-Befehlshaber Mitte» ernannt worden, dem die Heimatluftgaue mit der Bodenorganisation, die Flak, der Flugmeldedienst und später auch die Nachtjagd unterstellt wurden. Er war ein Flakartillerist. Das lag sogar nahe, denn die aktive Luftverteidigung im Reich bestand fast ausschliesslich aus Flakkräften. Charakteristisch für die Einstellung bei Beginn des Krieges war eine erhebliche Überbewertung der Flak, als Ergebnis der bisherigen Erfahrungen auf Schiessplätzen und im spanischen Bürgerkrieg. Jäger in der Luftverteidigung betrachtete man nur als Ergänzung der Flakartillerie. Sie galten fast als eine Art Luxuswaffe, von der man nicht recht wusste, wann, wie und wo man sie eigentlich gebrauchen sollte.

Der Gedanke der Objektverteidigung herrschte daher vor. Wie man unser Geschwader nach Beendigung des Westfeldzuges zum Schutz der Krolloper bestimmte, so wurden die Jäger nun zusammen mit und in Ergänzung der Flak in Einsatzkreisen und Sektoren vor den Flakzonen eingesetzt. Damit zersplitterte man die zum Schutz des Reiches vorgesehenen wenigen Jäger vollständig. – «Wer alles schützen will, schützt nichts», lautet einer der fundamentalen Grundsätze der Verteidigung. Die Luftwaffenführung hat sich nie konsequent daran gehalten. Als gegen Ende des Krieges auch noch die Gauleiter in ihrer Eigenschaft als Reichsverteidigungskommissare in immer grösserem Umfang in rein militärische Dinge hineinreden durften, feierte der Gedanke der Objektverteidigung seine letzten Triumphe. Es wurden immer mehr einzelne Jagdgruppen oder -staffeln zum Schutze bestimmter Objekte angefordert, die der jeweilige Herr für «reichswichtig» hielt. Die Entwicklung des Luftkrieges drängte jedoch schon damals zu der zentral geführten Reichsverteidigung nach luftstrategischen Gesichtspunkten der Massen-Luftschlachten.

Ein Lichtblick in dem traurigen Panorama, das die Reichsverteidigung anfänglich bot, war die Nachtjagd. Als die englischen Grossangriffe im Frühjahr 1942 begannen, hatte die deutsche Nachtjagd bereits einen beachtlichen Leistungsgrad erreicht. Mit einer systematischen Steigerung dieser Abwehrerfolge durch Nachtjäger und Flakartillerie konnte man durchaus hoffen, die nächtlichen Grossangriffe zu stoppen oder doch wenigstens zu seltenen Operationen zu machen. Bei dem Angriff auf Köln wurden 36 britische

Bomber abgeschossen. Die deutschen Nachtjäger verzeichneten damit bereits ihren 600. Abschuss. Bis zum September des gleichen Jahres waren es 1'000 und bis zum März 1943 2'000, zu 80% viermotorige Bomber.

Das sind schon beachtliche Zahlen, wenn man bedenkt, dass bei Kriegsbeginn eine deutsche Nachtjagd praktisch überhaupt nicht existierte. Wie war das möglich? – Hatte man die deutschen und britischen Nachtbomber-einsätze des ersten Weltkrieges vergessen? Hörte der internationale Luftverkehr etwa bei Einbruch der Dunkelheit auf? Oder waren nicht vielmehr die technischen und navigatorischen Voraussetzungen derart vervollständigt, dass man mit grosser Wahrscheinlichkeit mit einem intensiven Nachtluftkrieg rechnen musste? Und gerade die deutsche Luftüberlegenheit, von der man ausging, musste doch logischerweise die englische Luftoffensive in die Nacht verdrängen! Hierzu die Auffassung Görings bei Beginn des Krieges: «Nacht-einsatz? – Dazu wird es nie kommen!» – Warum eigentlich nicht? Wohl weil ein grosszügiger Nachtluftkrieg im Angriff und in der Verteidigung gewaltige Vorbereitungen und eine erhebliche Anlaufzeit benötigt hätte und weil man beides durch einen schnellen Sieg überflüssig zu machen hoffte. Auch hier also statt gründlicher Erwägung aller Möglichkeiten und ihrer Einbeziehung in die Planung – wie es seit jeher Art deutscher Generalstäbler war – jener kindlich intensive Wunschglaube: «... weil nicht sein kann, was nicht sein darf...»

Bei Beginn des Krieges beschäftigte sich lediglich eine einzige Gruppe Me 109 mit der Erprobung der sogenannten «hellen Nachtjagd». Sie operierte ohne besondere Leitverfahren zusammen mit Scheinwerferbatterien mehr oder weniger nach den Grundsätzen der Tagjagd. Ihre Ergebnisse waren, da stark wetterabhängig, unbefriedigend. Sie wurde Anfang 1940 aufgelöst. Als General Kammhuber im Juli 1940, von Göring endlich beauftragt, die Nachtjagd in grösserem Stil zu organisieren begann, existierte nichts weiter als eine inzwischen aufgestellte zweimotorige Nachtjagdversuchsgruppe, die mit Do 17 Z und Me 110 ausgerüstet war. Er nahm seine neue Aufgabe mit Energie und Systematik in Angriff. Ihm kommt das Verdienst zu, der Schöpfer der deutschen Nachtjagd zu sein.

Auch die zweimotorige Nachtjagd begann als «helle Nachtjagd». Die Jäger griffen aus Wartepositionen an, wenn das Ziel von Scheinwerfern erfasst war. Dunkle, aber klare Nächte waren daher besonders geeignet. Die Haupteinflugszonen, das Ruhrgebiet und die deutsche Bucht, wurden zu diesem Zweck mit sogenannten «hellen Riegeln» versehen, einem etwa 30 km tiefen Gebiet, in dem die Batterien der Scheinwerferregimenter stationiert waren. Der nächste Schritt war der Ausbau eines vorgelagerten Radarriegels. Das war aber erst möglich, nachdem entsprechende Geräte in ausreichender Zahl zur Verfügung standen. Ab Oktober 1940 wurden die ersten Würzburg-

A-Radargeräte geliefert, denen bald die «Würzburg-Riesen» mit einer Reichweite von etwa 60 km folgten. Mit ihnen, später ergänzt durch Freya-Geräte und zusätzliche Jägerleitverfahren, baute man die «Radar- oder Funkmess-Nachtjagdstellungen» aus. Sie ermöglichten mit einer kleinen Auswertung innerhalb der Gerätestellung eine sehr genaue Erfassung der Ziele und exakten Ansatz der im jeweiligen Nachtjagdraum wartenden Jäger. Dies wurde «Himmelbett»-Verfahren genannt. So entstand das erste erfolgreiche Führungs-System der «dunklen Nachtjagd». Es basierte auf der Aneinanderreihung zahlreicher, radargedeckter Jagdreviere, in denen neben und hintereinander den ein- oder ausfliegenden Bombern ein und später auch mehrere Jäger auflauerten. Einmal im Ansatz, wurden Ziele und Verfolger bis zur Sichtfassung von Stellung zu Stellung übergeben. Solange die Engländer aufgelockert und in breiter Front einflogen, brachte dieses Verfahren besonders in hellen Nächten gute Erfolge. Seine Grenzen und Schwächen aber wurden offensichtlich, solange die Verfügbarkeit an Radargeräten nur den Ausbau von «Riegeln» anstatt weiter Zonen und schliesslich des ganzen überflogenen Raumes bis zu den Zielen gestattete. Wann und wie diese Schwäche von der RAF ausgenützt wurde, wird später noch beschrieben. Jeweils vier bis sechs der für das «Himmelbett»-Verfahren geschaffenen Nachtjagdstellungen wurden jetzt zu einem Nachtjagdraum zusammengefasst. Der Führer eines Nachtjagdraumes legte seinen Gefechtsstand nach Möglichkeit mit dem des örtlichen Flak- oder Scheinwerfer-Kommandeurs zusammen. Ende 1940 entstand endlich die 1. Nachtjagd-Division in Holland, die zunächst über drei Gruppen Nachtjäger, hauptsächlich ehemalige Zerstörer, verfügte. Ihr Kommandeur war General Kammhuber. Bis Juni 1941 vergrösserte er den Rahmen der Nachtjäger so weit, dass aus dieser 1. Nachtjagd-Division das XII. Fliegerkorps (Nachtjagd) werden konnte. Es wuchs bis Anfang 1943 verbandsmässig bis auf sechs Nachtjagdgeschwader an, die jedoch weit unter ihren Sollstärken blieben.

Inzwischen war Kammhuber durch Führerbefehl für den Ausbau der gesamten Nachtjagd verantwortlich gemacht worden mit Ausnahme der Ostfront. Der Befehlsbereich der Luftflotte 3, Frankreich, wurde fälschlicherweise vernachlässigt.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für die aktive Luftverteidigung ist der Flugmeldedienst. Dieser war zwar 1933 geschaffen worden, unterstand jedoch bis zum Kriegsbeginn der Polizei. Erst dann wurde er den Luftgaukommandos zugeteilt. Es war ein reiner Auge-Ohr-Beobachtungsdienst. Das Höchstmass seiner technischen Erfassungsmittel war das Fernglas. Das Personal bestand aus einigen alten Reservisten der Nachrichtentruppe, pensionierten Polizisten, Körperbehinderten oder überalterten Beamten der Kommunalbehörden und dazu einer Unzahl weiblicher Hilfskräfte. Was auf

den einzelnen Flugwachen von der Lufttätigkeit beobachtet wurde, lief auf dem Leitungsnetz der Reichspost an die Flugmeldesammelstellen und von dort an die Flugwachkommandos. Diese orientierten dann die Bedarfsträger: Jäger, Flakartillerie, Flugwarnkommandos, Reichsbahnbehörden, wichtige Industrieunternehmen und eine immer grössere Zahl politischer Dienststellen. Bis zum Jahr 1944 arbeitete der Reichsflugmeldedienst ohne Radargeräte.

Daneben gab es den Frontflugmeldedienst, der im Operationsgebiet des Heeres von der Luftnachrichtentruppe getragen wurde. Aber auch Heer und Marine hatten ihren eigenen Flugmeldedienst. Als weitere Organisation dieser Art entstand der Radardienst der Nachtjagd-Divisionen. Aus diesem sollte endlich gegen Ende des Jahres 1943 eine einheitliche, Radar- und Auge-Ohr-Beobachtung koordinierende, verflochtene Organisation werden. Ihr Zweck war die aktuelle Luftlagebild-Gestaltung als Grundlage für den Jägereinsatz und die übrige aktive wie passive Luftverteidigung. Die Radarrüstung war 1942 so weit fortgeschritten, dass in diesem Jahr mit dem Ausbau im Grossen begonnen werden konnte. Es würde zu weit führen, das unendliche und immer neue Möglichkeiten bietende Feld der Radar- und Nachrichtentechnik im Einzelnen zu beschreiben. Ich möchte darum den Leser in einen der neugeschaffenen zentralen Gefechtsstände einer Jagddivision mitnehmen, die bei der Truppe ironisch «Gefechtsopernhäuser» genannt wurden.

Fünf dieser Mammut-Bunker entstanden nach und nach in Arnheim-Deelen, Döberitz, Stade, Metz und Schleissheim. Betrat man sie, wurde man sogleich von der nervösen Atmosphäre gefangen genommen, die hier herrschte. Das künstliche Licht liess die Gesichter noch abgespannter erscheinen als sie schon in Wirklichkeit waren. Schlechte Luft, Zigaretten-Qualm, das Surren der Ventilatoren, das Rattern der Fernschreiber und das gedämpfte Gemurmel unzähliger Telefonisten schuf ein ausgesprochenes Kopfschmerzen-Klima. Magischer Mittelpunkt des Raumes war eine überdimensionale Milchglasscheibe, auf die durch Lichtpunktwerfer und Leuchtschreiber Standorte, Höhen, Stärken und Marschkurse sowohl feindlicher wie eigener Verbände projiziert wurden. Das Ganze erinnerte etwas an ein riesiges Aquarium, hinter dessen beleuchteter Glaswand eine Unmenge von Wasserflößen wild durcheinanderwirbelte. Jeder einzige Punkt und jede seiner Veränderungen, die sich hier dem Auge darboten, war das Ergebnis der Meldungen und Beobachtungen von Radargeräten, Flugwachen, Peilern und Abhörstellen, von Aufklärern, Fühlungshaltern oder eingesetzten Verbänden. Sie alle liefen über Draht oder Funk hier in der Zentrale zusammen, wurden aufgenommen, ausgewertet und innerhalb von weniger als einer Minute in projektionsfähige Werte transponiert. Das, was sich also auf dieser grossen Karte darstellte, war das Luftlagebild im Luftraum einer Jagddivision mit etwa einer Minute Verspätung.

Vor der «Bühne», das heisst also vor der flimmernden Lagekarte, in der Prozeniumsloge sozusagen, sassen in mehreren, amphitheatralisch ansteigenden Reihen die Jägerleitoffiziere, die ihren jeweiligen Nachtjägern oder Verbänden in der Luft die notwendigen Befehle aufgrund der Disposition der Gefechtsführung übermittelten. Diese befand sich im Rang. Sie war durch ein Kunstwerk von Fernsprechleitungen mit allen Führungs- und Aussenstellen verbunden. Daneben arbeiteten sichtbar oder unsichtbar Legionen von Gefechtsstandspersonal beiderlei Geschlechts. Es war ein nicht nur für den Laien imponierendes technisches Schauspiel. Kein Wunder, dass jeder Gauleiter, der es einmal zu sehen bekam, den dringenden Ehrgeiz verspürte, selbst über einen «Gefechtsstand» zu verfügen.

Zweifellos waren diese Führungszentralen trotz des unerhörten Aufwandes an Mitteln und Personal, trotz der sklavereimässigen Abhängigkeit, in die sie den Divisionskommandeur und seinen Führungsstab zwangen, von grösstem praktischen Wert. Aber man musste sich darüber auch klar sein, dass die hier projizierte Lage naturgemäss doch nur eine nachgestaltete Wiedergabe des Geschehens im Luftraum war. Die kämpfende Truppe hat den hierfür betriebenen Aufwand oft kritisch betrachtet und sich stattdessen mehr Verständnis für ihre Forderungen und Vorschläge gewünscht. Es darf aber nicht vergessen werden, dass damit das fundamentale Führungs-Instrument der gesamten Reichs-Luftverteidigung geschaffen war.

Ab Herbst 1942 profitierte auch die Tagjagd in der Luftverteidigung endlich von dem Vorsprung, den die Nachtjagd sich aufgrund der ihr von Hitler erteilten Vorrangstellung für grosszügigen Einsatz von Radar- und Nachrichtennetzen sowie Personal eindeutig errungen hatte. Zu diesem Zeitpunkt war es gelungen, die führungsmässige und organisatorische Vereinigung der Tag- und Nachtjagd, die der gesunde Menschenverstand forderte, durchzusetzen.

Mein Einfluss auf derartige Entscheidungen war dadurch eingeschränkt, dass ich in meiner Eigenschaft als «General der Jagdflieger» keine direkten Befehlsbefugnisse hatte. Dagegen wurde ich zu allen Entscheidungen des Oberbefehlshabers der Luftwaffe, seines Generalstabschefs und Führungsstabes, des Generalquartiermeisters, des Generalluftzeugmeisters, des Personalamtes und anderer Instanzen der Führung zu wichtigen Fragen der Jagdwaffe gehört. Auf diesem Wege brachte ich meine Anregungen und Vorschläge vor – und verschiedentlich sogar durch.

Dazu gehörte die nun im Herbst 1942 verwirklichte organisatorische Zusammenfassung der Tag- und Nachtjagdführung. Die führende Einheit wurde die Jagddivision, unter deren Kommando Tag- und Nachtjäger sowie die Nachrichtentruppe zusammengeschlossen wurden. Die Mammut-Gefechtsstände erhielten eine doppelte Besetzung, – wir sprachen von «Tag- und

Nachtportier» – so dass von hier aus in ununterbrochenem 24-Stunden-Einsatz sowohl die Tag- wie die Nachtjagd geleitet wurde. Bis zum Herbst 1943 gab es in der Reichsverteidigung fünf solcher Jagddivisionen: Berlin-Mitteldeutschland = 1. Jagddivision; Deutsche Bucht = 2. Jagddivision; Holland-Ruhrgebiet = 3. Jagddivision; Süddeutschland = 7. Jagddivision; Ostmark = 8. Jagddivision.

Die Luftflotte 3 im Westen verfügte über keine Nachtjäger. In der Luftverteidigung hatte sie jedoch einen doppelten Auftrag zu lösen: einmal den Schutz Frankreichs mit seinen militärisch wichtigen Objekten und zum anderen die Verteidigung des Vorfeldes bei Einflügen ins Reich. Territorial wurde das Gebiet der Luftflotte 3 in Jafü-Bereiche (Jagdfliegerführer) mit je einem zentralen Gefechtsstand aufgeteilt. Die Mittel und Organisation, über die diese verfügten, entsprachen im Vergleich zu den Gefechts-Opernhäusern etwa dem Aufwand ländlicher Laienbühnen.

Ganz anders war die Lage im Osten. Hier beauftragte mich Jeschonnek im Herbst 1942 auf dem Gebiet der Nachtjagd eine ausgesprochene Improvisation durchzuführen. Es galt, das Absetzen und Versorgen russischer Partisanen und die nächtliche Störbomberei zu bekämpfen. Ausser in dem Fehlen von Radargeräten bestand die grosse Schwierigkeit darin, dass die von den Sowjets verwendeten uralten Maschinen Geschwindigkeiten von nur 120 bis 160 km/h flogen. Auch Primitivität kann eine Waffe sein. Wir setzten die von Bomber-, Aufklärer- und Zerstörer-Verbänden freiwillig zu diesem Zweck abgestellten Besatzungen und Maschinen ausschliesslich in der hellen Nachtjagd ein, also im Zusammenwirken mit Scheinwerfern. Im Norden der Ostfront waren die Nächte zeitweilig so hell, dass es keiner Anleuchtung bedurfte. Später wurden für die Ostfront Radar- und Jägerleitstellen auf Eisenbahnwaggons verladen, sogenannte Dunkel-Nachtjagd-Züge, und ein Nachtjagd-Geschwader (NJG 6) aufgestellt.

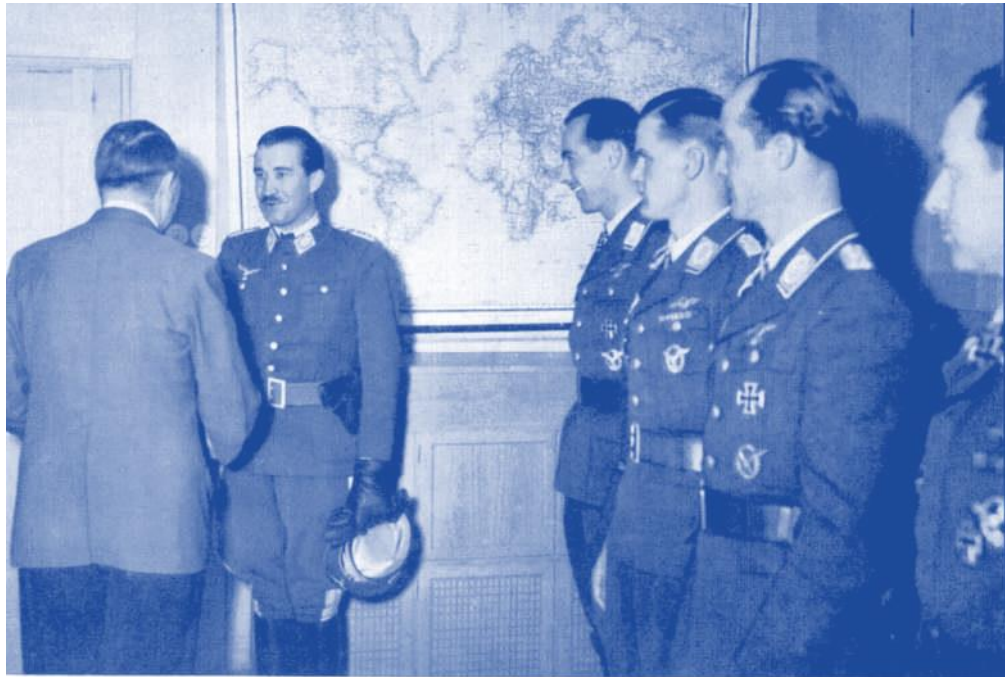
Die Ostfront spielte jedoch vom Gesichtspunkt der Reichsverteidigung aus keinerlei Rolle. Sie wird daher in der Schilderung der kommenden Ereignisse nur noch am Rande auftreten. Ich bin mir bewusst, dass dadurch den deutschen Jagdfliegern an der Ostfront nicht die Gerechtigkeit zuteil wird, die sie verdienen. Nie für möglich gehaltene Abschussziffern von 200, 300 und gar 346 Gegnern, wie sie als Spitzenjäger der Luftwaffe Hartmann erzielte, sind Beispiele ihrer Waffentaten.

Ich habe versucht, ein gedrängtes und naturgemäss nur unvollständiges Bild der Lage und der Voraussetzungen zu geben, wie ich sie als «General der Jagdflieger» um die Jahreswende 1942/43 sah. Damals war mir und jedem nüchtern und verantwortlich Denkenden klar, dass wir unmittelbar vor dem Beginn des Versuches standen, das deutsche Kriegspotential aus der Luft zu zerschlagen. Ich wiederhole, dass bis dahin fast alle meine Versuche,

*Als die Geburtsstunde der Reichsverteidigung schlug*

der obersten Führung den Ernst dieser Lage klarzumachen, fehlgeschlagen waren. Man leitete dort von dem Misslingen unserer Luftoffensive gegen England die Berechtigung zu weitgehender Sorglosigkeit ab. Man wollte die Gefahr nicht sehen, weil man damit zahlreiche begangene Unterlassungen hätte eingestehen müssen. Unbequeme Mahner wurden als hochgradig lästig empfunden.

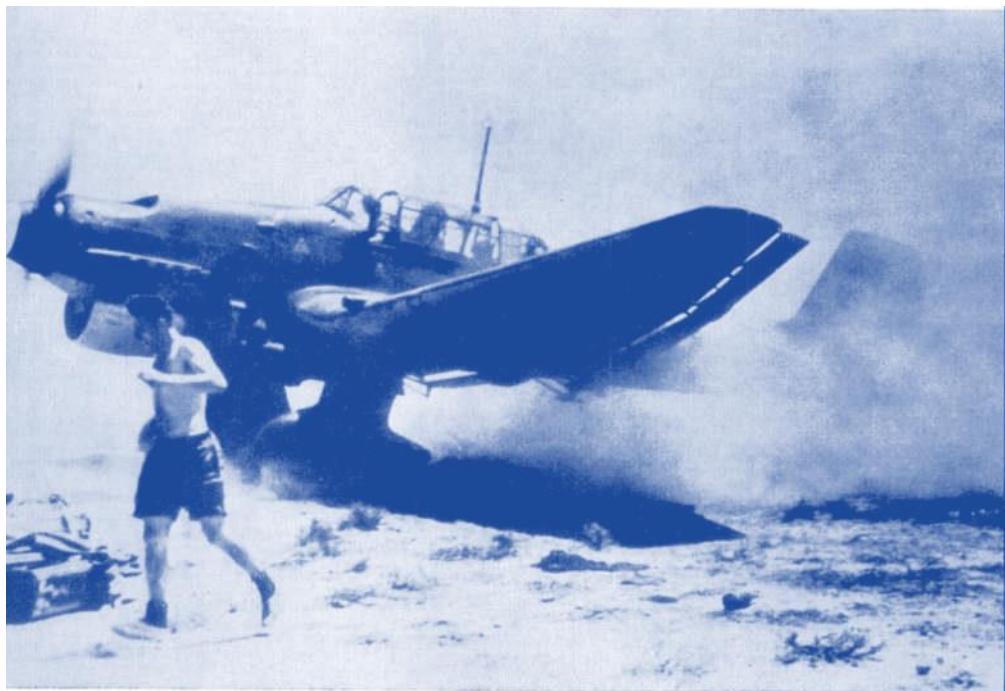




20

*Überreichung der Brillanten, Ausfertigung Nr. 4*

*von rechts: Oesau †, Wilke †, Lütjow †, Peltz*



21

*Stukas unterstützen das Afrika-Korps*



22 Unerreichter Virtuose unter den Jagdfliegern des 2. Weltkrieges: Hans-Joachim Marseille †

### *Hinter dem jüngsten Bombentrichter her*

Am 11. August 1942 meldete General Spaatz, Befehlshaber der in England stationierten 8. AAF, an General Arnold, den Oberbefehlshaber der amerikanischen Luftstreitkräfte: «Ehe wir nicht die Luftherrschaft über Deutschland besitzen, ist kein befriedigender Ausgang des Krieges zu erzielen.» Das war die klar formulierte Erkenntnis aus dem ersten Vortasten amerikanischer Bomber gegen die von der Luftwaffe verteidigte Küste Europas. Spaatz wusste auch von seinem englischen Kollegen Harris, dass die ersten Nacht-Grossangriffe auf das Reichsgebiet, so überzeugende Wirkung sie auch gehabt hatten, durchaus kein Stoss ins Weiche gewesen waren. Obwohl der grössere Teil der deutschen Luftwaffe und sehr viel Flakartillerie von der Ostfront gebunden wurden, waren Einflüge von Westen alles andere als risikolose Spazierflüge. Die amerikanischen Bomber flogen ihre Angriffe gegen das französich-belgische Küstengebiet nie anders als durch eine mehrfache Zahl von Begleitjägern geschützt. Die Briten hatten nach 36 Verlusten bei ihrem ersten 1'000-Bomber-Angriff auf Köln den Angriff auf Bremen in etwa gleicher Stärke mit 52 abgeschossenen Bombern bezahlen müssen. Insgesamt 1'000 Angriffe, davon 17 schwere mit einer Abwurfmenge von jeweils mehr als 500 t hatte die RAF nach englischen Angaben im Jahr 1942 geflogen. Dabei hatte sie für je 40 t abgeworfener Bomben ein verlorenes Flugzeug in Kauf nehmen müssen. Ein relativ so günstiges Verhältnis hat die deutsche Luft-Abwehr im Durchschnitt eines grossen Zeitraumes nie wieder erzielen können. Im nächsten Jahr brauchten die Briten nur noch je 80 t abgeworfener Bomben mit einem eigenen Verlust zu bezahlen.

Der Prozentsatz der Verluste steht in direkter Abhängigkeit von der Zahl der eingesetzten Angreifer. Diese Erfahrung hatten wir schon über England gemacht. Solange wir mit etwa 200 Bombern angriffen, machte ein Verlust von 20 Flugzeugen nur 10% aus. Als die Einsatzstärken dann aber immer mehr absanken und die Angriffe trotzdem von uns fortgesetzt wurden, war es keine Seltenheit, dass von 20 in der Nacht eingesetzten Bombern 6 abgeschossen wurden, was einer auf die Dauer untragbaren Verlustquote von 30% entsprach. Während der britischen Nachtangriffe auf Deutschland ver-

lief die Entwicklung analog, aber umgekehrt. Ihre ständig wachsenden Angriffsstärken schraubten die prozentualen Verlustziffern herunter. Die für sie günstige Entwicklung wurde noch durch eine Reihe anderer Faktoren unterstützt wie: grössere Tragfähigkeit und grössere Operationshöhe der eingesetzten Bomber, neue Einflug-, Angriffs- und Störmethoden. Der hier aufgestellte Satz, dass die prozentualen Verluste umgekehrt proportional zu den Angriffsstärken steigen, gilt nicht nur für die Erfolge der Jäger und Nachtjäger in der Luftverteidigung, sondern in gleicher Weise auch für die Verluste, die sie selbst dabei erleiden.

Das von den Engländern bei ihren nächtlichen Grossangriffen anfänglich angewendete Einflugverfahren – stark aufgelockert in breiter Front und mit grossem zeitlichen Abstand – bot den deutschen Nachtjägern gute Wirkungsmöglichkeiten. Die zu ihrer Führung eingesetzten Funk- und Radargeräte arbeiteten bis zum Sommer 1943 noch völlig ungestört. Das Abwehrfeuer der Bomber erreichte nachts nur einen relativ geringen Wirkungsgrad. Britische Fernnachtjäger traten damals kaum auf. Die Verluste in der Nachtjagd waren daher erheblich geringer als in der Tagjagd. Sie wurden hauptsächlich durch Wetter, technische Störungen und eigenen Flakbeschuss hervorgerufen. An das fliegerische Können der Nachtjagdpiloten traten aber aussergewöhnliche Anforderungen heran. Einzelne Asse der Nachtjagd erreichten bald beachtliche Abschussziffern. Es entstand ein Stamm ausgesprochen begabter, erfahrener und erfolgreicher Experten. An der Spitze der Staffeln, Gruppen und Geschwader stehend, buchten einige von ihnen bald mehr persönliche Erfolge als der ganze von ihnen geführte Verband. Der Erfolg war zu sehr Sache einzelner Könner. Es wurde versäumt, den hohen Leistungsstand der erfolgreichsten Nachtjagdbesatzungen durch eine entsprechend intensive Ausbildung und Nachwuchsförderung genügend zu verbreitern. Dazu hätten erfolgreiche Nachtjäger herangezogen werden müssen, die natürlich im Einsatz schwer zu entbehren waren.

Die Nachtjagd rückte in den Vordergrund des öffentlichen Interesses. Dass sich die deutsche Bevölkerung von den Erfolgen der Männer begeistern liess, die sich Nacht für Nacht den britischen Bombern entgegenstellten, ist nur zu begreiflich. Die Luftwaffenführung erhöhte noch die prozentualen Abschusserfolge der Nachtjäger, indem sie die Angriffsstärken meist erheblich zu niedrig angab. Das mochte zwar verständlich und propagandistisch wirkungsvoll sein, führte aber wiederum zu einer gefährlichen Selbsttäuschung.

Über den ermutigenden Erfolgen verkannte man zeitweilig die der Nachtjagd mit ihren derzeitigen Verfahren gesetzten Grenzen. Man sah eine Steigerung oder Konsolidierung der Wirkungsmöglichkeiten hauptsächlich in einer Vervollständigung und Verdichtung der vorhandenen Organisation. Die noch in dem Netz von Radarstellungen bestehenden Lücken sollten geschlos-

sen, der Einsatz der Nachtjäger entsprechend gesteigert werden. Die Anwendung neuer taktischer Verfahren jedoch, etwa der Verfolgungs-, Objekt- und Fernnachtjagd, wie sie von der Truppe verlangt wurde, blieb aus. Die Erfolge der deutschen Nachtjagd hätten 1942 noch grösser, sie hätten vor allem dauerhafter sein können. Unsere Führung liess sich zu sehr die in der Luftverteidigung notwendigen Massnahmen vom Feind diktieren, statt umgekehrt «aktiv» den Gegner durch vorausschauend geplante, von eigenen Ideen getragene Massnahmen anzugehen.

Eine dieser Ideen war die Fernnachtjagd, die Kammhuber bereits 1940 erproben liess. Er hatte vier mit Do 17 Z und Ju 88 C6 ausgerüstete Fernnachtjagdstaffeln aufgestellt, die mit gutem Erfolg über den Absprungbasen der britischen Bomber operierten. Hier eröffneten sich weite und erfolgversprechende Möglichkeiten. Die Bekämpfung der Bomber bereits beim Start und in der Versammlung, ihre Verfolgung während des An- und Rückfluges bis zur Auflösung und Landung wäre eine höchst wirkungsvolle Ergänzung der Nachtjagdeinsätze über dem eigenen Gebiet gewesen. Doch die Luftwaffenführung und in erster Linie Hitler selbst, konnten sich mit der Fernnachtjagd nicht befreunden. Sie standen ihr ablehnend gegenüber und verlangten im August 1943 ihre völlige Einstellung. Hitler war an nächtlichen Abschüssen über England weniger interessiert. Er brauchte für die von den Nachtangriffen immer stärker beunruhigte deutsche Bevölkerung greifbare Erfolge.

Als Begründung wurde angegeben, die neuen Bordsuchgeräte dürften nicht in die Hände des Feindes fallen. Es handelte sich dabei um ein für Nachtjagdflugzeuge entwickeltes Bord-Radar, das in einem begrenzten Sektor des vor dem Flugzeug liegenden Luftraumes die Erfassung anderer Flugzeuge bis zu einer Entfernung von zunächst etwa nur 3-4 Kilometern ermöglichte. Mit diesem Gerät ausgestattet, brauchte der Nachtjäger nicht mehr bis zur visuellen Erfassung des Gegners vom Boden aus geführt zu werden, sondern nur so lange, bis der das Bord-Radar bedienende Bordfunker den zu bekämpfenden Bomber auf seinem Beobachtungsschirm ausgemacht hatte. Zur weiteren Annäherung hatte dieser den Flugzeugführer so einzuweisen, dass er, von hinten an das Ziel herankommend, nach Erkennen mit dem eigenen Auge – im Durchschnitt der Sichtverhältnisse etwa auf 200 Meter – das Feuer eröffnen konnte. Das vom Boden aus geführte «Himmelbett»-Verfahren konnte zu einer, die Reichweite der Bodenleitstelle überschreitenden, begrenzten Verfolgungstaktik ausgebaut werden. Das Bord-Radar wurde daher mit der entsprechenden Dringlichkeit gefordert. Das erste Gerät dieser Art «Liechtenstein BC» wurde im Oktober 1943 durch den verbesserten «SN 2» mit 4-6 Kilometern Reichweite abgelöst.

Umstritten blieb dagegen die Einführung eines spezialisierten Nachtjagdflugzeugtyps. Als solcher war die He 219 vorgesehen, entwickelt und erprobt worden. Sie sollte die wesentlichen Schwächen der bisher hauptsächlich verwendeten Me 110 beheben: ihre geringe Flugzeit und die Zwei-Mann-Besatzung. Um die He 219 entbrannte ein erbitterter und langwährender Kampf zwischen Luftwaffenführung, Generalluftzeugmeister und Kammhuber, mit dem Erfolg, dass das neue Baumuster verspätet und in unzureichendem Umfang in die Fertigung ging. Erst gegen Ende 1943 gelangte die He 219 zum Einsatz. Es konnten mit ihr nie mehr als zwei Gruppen ausgerüstet werden. Inzwischen wurden immer mehr Nachtjagdverbände auf Ju 88 und Nachfolgertypen umgerüstet, die sich im Allgemeinen gut bewährten. Ich verhielt mich in dem Streit neutral, denn mir schien Milchs Ansicht begründet, dass die Vorteile der He 219 gegenüber der Ju 88 nicht so erheblich waren, um die Belastung unserer Flugzeugfertigung durch noch ein weiteres Baumuster in diesem Zeitpunkt des Krieges zu rechtfertigen. Eine klare Entscheidung einer kompetenten und ihrer selbst sicheren Führung hätte auch in dieser, wie in vielen anderen Fragen, beträchtliche geistige und materielle Kraftvergeudung erspart.

Die Nachtjagd litt seit Beginn des Ostfeldzuges vor allem an den in der gesamten Luftwaffe immer empfindlicher werdenden Mangelerscheinungen. Es fehlte an Besatzungen, an Flugzeugen, an den verschiedensten Radar-Geräten, an Nachrichtenmitteln und an Personal. So standen die süd- und mitteldeutsche Division praktisch vorerst nur auf dem Papier. Ihr Radar- und Nachrichtenausbau steckte noch in den Anfängen. Aktive Jagdkräfte standen nicht zur Verfügung. Nachtjagd-Schulen mussten daher als schlechte Notlösung mit ihren Lehrbesatzungen eingesetzt werden. Da die erforderlichen Verbände für die Abdeckung des gesamten Raumes einfach fehlten, wurde der Nachtjagd-Aufmarsch häufig je nach vorausgegangener feindlicher Aufklärungstätigkeit und Erkenntnissen aus dem Horchdienst, nach der jeweiligen Wetterlage oder auch auf blosser Vermutungen hin kurzfristig verändert. Dieses System «Wanderzirkus» brachte gelegentlich überraschende Erfolge, öfter jedoch nutzlosen Materialverbrauch und entmutigende Fehlschläge. Unter den Beteiligten kam das sarkastische Wort auf: «Die Reichsverteidigung rast hinter dem jüngsten Bombentrichter her.» Es war sehr treffend und wurde immer häufiger gebraucht, nicht nur in der Nachtjagd. Flakartillerie, Scheinwerfer, Nebelmaschinen und fast alles, was sich von der aktiven Luftverteidigung irgendwie bewegen liess, machten dieselbe Erfahrung.

Die Tagjagd war während des Jahres 1942 in der Öffentlichkeit gegenüber der Nachtjagd in den Hintergrund getreten. Das konnte nicht anders sein, solange die Bombenoffensive gegen das Reich hauptsächlich in britischen

Nachtangriffen bestand. Trotzdem waren es Tagjäger, die an allen Fronten die Hauptlast der Luftverteidigung neben zahlreichen anderen Aufgaben zu tragen hatten.

Ausser ihren Nachtangriffen führten die Engländer einzelne, kühne und oft erfolgreiche Tages-Raids auf Ziele in Frankreich, Italien und bis tief in das Reichsgebiet durch. Es war ein auf Angriffe dieser Art spezialisierter Lancaster Verband. Er griff neben der sich in der RAF immer vollständiger durchsetzenden nächtlichen Flächenbombardierung, wichtige Punktziele in kleinen Einheiten im Tiefflug bei Tage an. Bis Oktober 1942 wurden 45 derartige Angriffe, unter anderem auch auf die U-Boot-Werften in Lübeck, Danzig und Gdingen durchgeführt. Einer der ersten dieser Art richtete sich am 17. April 1942 gegen die MAN-Werke (U-Bootmotore) in Augsburg. Von den 12 gestarteten viermotorigen Lancaster gelangten nach englischen Angaben nur 8 ans Ziel, von denen 7 abgeschossen wurden. Die RAF liess sich nicht entmutigen. In der Tat war dieser Erfolg der deutschen Abwehr ein Zufallstreffer, der sich nicht wiederholen sollte. Er bestärkte aber die Luftwaffenführung in der Auffassung, die Gefahr von Tageseinflügen ins Reichsgebiet nicht ernst nehmen zu müssen.

Diese englischen Tagesangriffe blieben nur Einzelunternehmen. Sie wurden allerdings in geringem Umfang auch 1943 noch fortgesetzt. Daneben wurden sorgfältig ausgewählte, besonders wichtige Objekte in nächtlichen Tiefangriffen bombardiert. So gelang es z.B., das Zentralnachrichtenlager der Luftwaffe in Teltow total zu vernichten. Bei diesem Angriff fiel keine Bombe ausserhalb der Umzäunung des bombardierten Geländes. Von ähnlicher Präzision und nachhaltiger Wirkung waren die am 17. Mai 1943 durchgeführten Tagesangriffe auf die Eder-, Mohne- und Sorpe-Talsperren. Es wurden dabei eigens für diesen Zweck hergestellte zylinderförmige Riesenbomben verwendet, die durch eine in die Lancaster eingebaute Apparatur vor dem Abwurf in Rotation versetzt wurden. Dadurch erreichte man, dass diese Spezialbomben, aus dem Tiefangriff bei genau errechneter Geschwindigkeit, Höhe und Entfernung abgeworfen, die Sperrmauern in der bestimmten günstigsten Wassertiefe trafen. Die Mohne- und Eder-Talsperre, von denen die eine 130, die andere 202 Millionen Kubikmeter Wasser fasste, wurden auf diese Weise eingerissen. Die Sperrmauer der Sorpe wurde nicht getroffen. Der Schaden war gross. Abgesehen von den Verlusten an Menschenleben und Sachwerten, die die Überschwemmungen hervorriefen, wurde die Wasser- und Energieversorgung des Ruhrgebietes stark beeinträchtigt. Engländerseits wurde der Produktionsausfall auf 35% geschätzt. Die Luftwaffenführung befahl die sofortige Verlegung von Ballon-Sperr- und Nebel-Einheiten sowie leichter Flak an sämtliche wichtigen Talsperren. 19 Lancaster hatten diese Angriffe durchgeführt. 11 von ihnen kehrten nach England zurück.

Die Untersuchung der abgeschossenen Flugzeuge und die Vernehmung der in Gefangenschaft geratenen Besatzungen ergab, dass die Royal Air Force diesen Auftrag nach ausserordentlich präziser technischer, taktischer und ausbildungsmässiger Vorbereitung durchgeführt hatte.

Trotz solcher in ihren Auswirkungen auf die deutsche Rüstungsproduktion bedeutsamen Erfolge blieb Harris bei dem von ihm für richtig befundenem System der militärisch ungleich bedeutungsloseren nächtlichen Sättigungsangriffe gegen deutsche Städte. Er hat in zahlreichen an das deutsche Volk gerichteten Verlautbarungen die mit auf politische und moralische Wirkungen zielenden Absichten dieser Angriffe offen kundgetan.

Im Westen machten wir inzwischen unsere ersten Erfahrungen in der Bekämpfung der amerikanischen Tages-Viermot-Bomber. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass unsere Jäger nicht genügend für den Kampf gegen die von starken Begleitjägern geschützten Verbände Fliegender Festungen vorbereitet waren. Die an sich schon beachtliche Feuerkraft und Beschussfestigkeit der B 17 wurde anfänglich von uns noch weit überschätzt. Wie jeder Infanterist, der zum erstenmal im Gefecht einem feindlichen Panzer gegenübersteht, und der von dem bekannten «Panzerschreck» lähmend befallen wird, bis er entdeckt, dass auch der Panzer seine verwundbaren Stellen hat, so mussten auch unsere Jäger erst selbst ihre Hemmungen vor dem neuen Gegner überwinden. Bald kannten wir seine Schwächen und machten sie uns zunutze. Aber sowohl die Abwehrfeuerkraft der Festungs-Verbände als auch die Beschussfestigkeit jedes einzelnen Bombers waren eine sehr reale Tatsache. Man kann damit rechnen, dass ein Verband von 27 B 17 nach rückwärts, das heisst in dem Hauptangriffsektor der Jäger, mindestens 200 überschwere Maschinengewehre bis zu einer Entfernung von 1'000 Metern zur Wirkung bringt. Um andererseits eine Fliegende Festung abzuschliessen, waren erfahrungsgemäss im Durchschnitt 20 bis 25 Treffer des Jägers vom Kaliber 20 mm erforderlich.

Ich war in diesem frühen Winter 1942 wieder viel bei den Verbänden im Westen, um Erfahrungen und Unterlagen für neue Kampf an Weisungen gegen amerikanische Viermot-Bomber zu sammeln. Sie sollten mit der Entwicklung des Luftkrieges noch manchen Zusatz und manche Änderung erfahren.

Es war nicht allein das psychologische Hindernis, das unsere Jäger überwinden mussten, es galt, sich auf eine völlig neue Angriffstaktik umzustellen. Bisher waren Bomber mehr oder weniger einzeln bekämpft worden. Der Anflug erfolgte zwar im Verband, der Angriff selbst jedoch wurde von dem einzelnen Jäger, beziehungsweise der Rotte durchgeführt. Jetzt kam es darauf an, dem massierten Abwehrfeuer des Viermot-Verbandes die zusammengefasste Feuerkraft unserer geschlossenen Staffeln oder Gruppen gegenüber-



zustellen. Von der Angriffsfolge musste zur Angriffsfront übergegangen werden. Das war etwas völlig Neues. Das Jagdgeschwader 2 «Richthofen» hatte unter seinem Kommande Egon Meyer bereits eine eigene Taktik im Angriff von vorn entwickelt. Doch blieben die Abschusserfolge zunächst noch beängstigend gering. Das war vor allem auch eine Frage der Bewaffnung. Sie konnte bei der Me 109 mit nur einer 20 mm Kanone und zwei normalen Maschinengewehren als keineswegs ausreichend für den Kampf gegen Viermot-Bomber betrachtet werden. Ausserdem bedeutete diese Bewaffnung einen schwer zu verstehenden Rückschritt der neuen Me 109 F gegenüber der im Vorjahr ausgelaufenen E-Serie. Diese hatte zwei 20-mm-Kanonen in den Flächen und zwei normale Maschinengewehre. Die eine Kanone der neuen F war zwar moderner, schoss schneller, hatte eine bessere Ballistik und war vor allem zentral über dem Motor, durch die Luftschraubenachse schiessend, angeordnet. Trotzdem entstanden Meinungsverschiedenheiten darüber, ob diese Bewaffnung als Fortschritt oder Rückschritt zu betrachten sei. Mölders teilte dabei Udets Ansicht, dass eine zentrale Kanone besser als zwei dezentrale in den Flächen sei. Ich hielt eine Kanone für völlig unzureichend, zumal ich Maschinengewehre für den Luftkampf schon länger als überholtes und sinnloses «Feuerwerk» bezeichnet hatte. Damit konnte man kaum noch einem feindlichen Jäger imponieren, geschweige denn einem Viermot-Bomber. Natürlich sind mir auch die Vorteile einer zentralen Anordnung der Jägerwaffen bekannt gewesen. Wenn diese aber praktisch nur aus einer einzigen Kanone bestanden, dann schienen mir bei dem mit längerer Dauer des Krieges naturgemäss absinkenden Leistungs- und Ausbildungsniveau der Masse unserer Jagdpiloten doch zwei, wenn auch dezentrale Kanonen erfolgversprechender. Nicht jeder Jäger ist ein so guter Kugelschütze wie Udet und Mölders. Flugwild wird im Allgemeinen auch mit Schrot geschossen.

Auch an Hitler wurde das Bewaffnungsproblem der Me 109 herangetragen. Ich weiss nicht, wie und durch wen. Jedenfalls fragte er mich bei einer Unterredung nach meiner Meinung, welche Bewaffnung ich bei der Me 109 für besser halte: eine Kanone im Rumpf oder zwei in den Tragflächen. Ich brauchte nicht lange zu überlegen: «Am besten alle drei.» Hitler war begeistert. Meine Antwort entsprach genau seiner Vorstellung. Die Tatsache, dass ihm später die Entwicklung recht gab, benützte er noch wiederholt als Argument bei seinen Bestrebungen, gegen den Rat der Männer vom Fach verfehlte eigene Ideen in Fragen der Bewaffnung und Technik durchzusetzen.

Sofort nach dieser Unterhaltung wurde die Verstärkung der Bewaffnung für die Me 109 F befohlen. Unter den Flächen wurden zwei zusätzliche 20-mm-Kanonen angebracht. Diese «Gondeln» oder «Badewannen», wie wir sie nannten, beeinträchtigten die Flugeigenschaften natürlich ungemein, so dass die derart verunstalteten Maschinen für den Jägerkampf so gut wie

unbrauchbar wurden. Immerhin besaßen sie jetzt mit drei Kanonen eine Feuerkraft, mit der sich im Kampf gegen die «Fliegenden Festungen» schon etwas ausrichten liess.

Als später der amerikanische Jagdschutz immer wirksamer wurde, mussten die «Badewannen» wieder abmontiert werden. Die Begleitjäger wurden zum primären Problem. Danach erst kam das Abschiessen der Bomber. Viele günstige Chancen waren durch das Versäumnis einer starken Jägerbewaffnung verpasst worden. Erheblich geeigneter war die FW 190 mit anfänglich zwei, später vier 20-mm-Kanonen und zwei MG's. Der luftgekühlte Sternmotor war weniger empfindlich gegen Beschuss und bot dem Piloten im Angriff eine natürliche Deckung. Aber die Lieferung von FW 190 war unzureichend. Vier Fünftel der Jägerproduktion bestanden noch aus Me 109. Und nicht nur in der Reichsverteidigung sondern von allen Kriegsschauplätzen wurden vorzugsweise FW 190 angefordert. Eine ihrer Schwächen war die, dass ihre Flugleistungen in Höhen über 7'000 Metern, den normalen Anflughöhen der B 17, stark abfielen, so dass sie bei Luftkämpfen in diesen Höhen den amerikanischen Begleitjägern unterlegen war.

Bewaffnungs- und Munitionsfragen haben mich schon als Kommodore des JG26 besonders beschäftigt. Ich bekam direkt aus der technischen Erprobung Flugzeuge mit neuartiger Bewaffnung und Munition. So brachte man mir Anfang 1941 die erste Me 109 mit zwei überschweren anstelle der normalen MG's. Die Waffen sollten gesteuert durch den Propellerkreis feuern. Bei meinem ersten Flug mit diesem Vogel über dem Kanal taten sie es nicht. Und das wäre beinahe schief gegangen. Ich flog allein, ziemlich tief, Richtung England, schoss und ärgerte mich über ständige Hemmungen. Ausserdem staunte ich über das bemerkenswert starke Mündungsfeuer. So etwas hatte ich noch nie gesehen. Es war ein wahrer Feuerzauber vor meiner Kabine. Bald blockierten die Waffen. Nicht ein Schuss war ihnen mehr zu entlocken. Auf halber Höhe etwa zwischen der französischen und der englischen Küste machte ich Kehrt. Da taucht unter meiner linken Fläche ein Schatten auf. Zum Greifen nahe sehe ich die blau-weiss-roten Kokarden auf den Tragflächen. Es ist eine Spitfire. Der Pilot sieht zu mir herüber. Ich bin wie gelähmt. Er lacht, wie mir scheint, winkt und zieht in steiler Kehrtkurve Richtung England. Ich habe mir diese rätselhafte Begegnung über dem Kanal nie erklären können. Die Spitfire muss mich verfolgt und wohl zum Glück wie ich Ladehemmung auf allen Waffen gehabt haben.

Als ich gelandet war, zitterten mir ganz erbärmlich die Knie. Es machte nur noch wenig Eindruck auf mich, als der erste Wart mit der Meldung kam, die Blätter meiner Luftschaube seien zu Dreiviertel abgesägt. Das war die Erklärung für das «Mündungsfeuer». Die Steuerung der Kanonen war falsch eingestellt oder hatte versagt. Ich verzichtete nicht auf eine genaue technische

Feststellung, aber auf eine Meldung der Verantwortlichen an mich. Jeder Schuss, der um den Bruchteil einer Sekunde zu früh oder zu spät losgelassen war, hatte die Luftschraube getroffen und war dort explodiert. Am Hals der Blätter war jeweils ein faustgrosses Stück herausgestanzt. – Hemmungen an den eigenen Waffen sind nur selten von Vorteil, solche beim Gegner immer.

Die amerikanische Tages-Bombenoffensive gegen das Reich wäre zweifellos schon Ende 1942, Anfang 1943 in grossem Umfang angelaufen, hätte nicht inzwischen die Entwicklung in Nordafrika einen so stürmischen Verlauf genommen. Am Tage, als die erste «Fliegende Festung» nach einem Flug von mehr als 6'000 Kilometern über den Ozean in Schottland landete, traten Rommels Truppen zum Sturm auf Alexandrien an. Dort in den Wadis der El-Alamein-Stellung stand die Existenz des britischen Weltreiches auf dem Spiel. Kein Wunder also, dass sich die Aufmerksamkeit des britischen Premiers mehr auf die Abwehr des neuen Rommel-Angriffes als auf die Flugplätze in Schottland konzentrierte, auf denen die Flugzeuge der 8. AAF ab 1. Juli 1942 eintrafen. Die Begrüssung der amerikanischen Besatzungen durch die britische Regierung fiel daher längst nicht so stürmisch aus, wie sich das die Ozeanflieger vielleicht vorgestellt hatten. Und während sich die 8. AAF in England versammelte, machte Churchill gleichzeitig lebhaftere Anstrengungen, sie so schnell wie möglich wieder los zu werden. Er wandte sich mit dem dringenden Ersuchen an Roosevelt, das Unternehmen «Roundup» zugunsten der lange geplanten Operation «Torch», der Landung in Nordafrika, zu verschieben, um auf diese Weise endlich das deutsche Afrika-Korps in die Zange nehmen zu können.

Roosevelt fügte sich den als berechtigt erkannten britischen Wünschen. Im Juli erhielt General Spaatz den Befehl, aus seiner überhaupt erst in bescheidenen Anfängen vorhandenen 8. die 12. AAF für Nordafrika aufzustellen. Er tat es sicher nicht gern. Als er einen Verband nach dem anderen nach Afrika schicken musste – bis Ende Dezember 1942 vier Jagd- und zwei schwere Bomber-Groups – fragte er nicht ohne Bitterkeit: «Was ist nach dem Dazwischenkommen der Operation Torch von der 8. AAF übriggeblieben?»

Es war nicht mehr viel. Dafür wurde die anglo-amerikanische Landung in Nordafrika am 7. November 1942 zu einem vollen Erfolg. Wieder hatte sich mit dem Gelingen dieser Operation die Kriegslage für Deutschland grundlegend zu unseren Ungunsten verändert. Aus dem Zweifrontenkrieg war ein eindeutiger Dreifrontenkrieg geworden. Nicht von Westen, nicht von Osten, auch nicht von dem für so bedroht gehaltenen Norden, sondern vom Süden klopfte der Krieg zum erstenmal an die Pforten Europas. Die selbstverständliche deutsche Reaktion war die Besetzung des restlichen französischen Gebietes. Das wieder trieb viele führende Franzosen auf die Seite der Engländer und Amerikaner. Auch den Admiral Darlan, den damaligen Oberkomman-

dierenden der französischen Streitkräfte. Ich hatte ihn ein Jahr vorher kennengelernt, als ich Göring am 1. Dezember 1941 in seinem Sonderzug zu einem Treffen mit dem französischen Staatschef Pétain in St. Florentin begleitete. Darlan war ebenso wie der greise Marschall zu einer Verständigung und Zusammenarbeit mit Deutschland bereit. Aber beide hatten dabei in erster Linie die Interessen Frankreichs im Auge. Ich entsinne mich, dass Göring vor der Verhandlung mit Pétain, bei welcher die Zusammenarbeit zwischen der französischen und der deutschen Flotte besprochen werden sollte, leichthin gemeint hatte, die Unterhaltung werde nicht lange dauern. «In zwanzig Minuten ist der alte Herr fertig.» Göring und Pétain zogen sich zu ihrem Gespräch zurück. Ihre Begleitung, darunter auch ich, wartete im angrenzenden Wagen des Sonderzuges. Wir hatten Gelegenheit, uns ausführlich zu unterhalten. Denn die von Göring vorgesehenen 20 Minuten vergingen, ohne dass die Unterredung zu Ende gegangen wäre. Eine halbe Stunde verstrich, eine ganze, eine zweite Stunde. Nach etwa drei Stunden endlich traten die beiden wieder zu uns. Und nach Görings gerötetem Gesicht zu urteilen, hatte nicht er den achtzigjährigen Marschall, sondern dieser ihn «fertig gemacht».

Die gleiche Zähigkeit setzte auch Darlan nach seinem Übertritt zu den Anglo-Amerikanern diesen entgegen, wenn es um die Verteidigung französischer Interessen ging. Er war kein bequemer Bundesgenosse. Am 24. Dezember 1942 wurde er unter geheimnisvollen Umständen in Algier ermordet. De Gaulle hatte freie Bahn. Der anfängliche Widerstand der pétaintreuen Garnisonen Nordafrikas erlahmte bald. Acht Tage nach Besetzung Vichy-Frankreichs versenkte sich der Rest der französischen Flotte im Hafen von Toulon. In Afrika war das den Achsentruppen drohende Verhängnis nicht mehr aufzuhalten. Obwohl Rommel schon vor der Landung in seinem Rücken Hitler die Aussichtslosigkeit seiner Lage und die Unvermeidlichkeit der langsamen Vernichtung des Afrika-Korps gemeldet hatte, kämpfte diese heldenhafte Truppe noch länger als ein halbes Jahr auf afrikanischem Boden.

Ich flog im April 1943 nach Tunis. Die Lage der dort kämpfenden beiden deutschen Jagdgeschwader war verzweifelt, die Überlegenheit der Anglo-Amerikaner erdrückend. Sie besaßen die eindeutige Luftüberlegenheit. Und obwohl deutscherseits jetzt endlich alle Anstrengungen gemacht wurden, die Heeresverbände ausreichend zu versorgen, obwohl inzwischen die Luftflotte 2 unter Kesselring an der Südfront eingesetzt worden war, obwohl jetzt sogar die italienische Flotte aus ihrer bisher gewährten Reserve hervortrat, war an dem unaufhaltsamen Vorrücken des Feindes gegen die auf immer enger werdendem Raum zusammengedrängten Achsen-Streitkräfte nichts mehr zu ändern. Was sich ein Jahr später in der grossen Dimension des europäischen Schlachtfeldes wiederholen sollte, zeigte sich bereits hier

in Afrika: Dass eine noch so kampfstärke Truppe, die zu todesmutiger Verteidigung entschlossen ist, nichts auszurichten vermag, wenn ihr der Luftschirm fehlt. Unerbittlich schloss sich der Ring um Tunis.

Die Luftversorgung der eingeschlossenen Truppe forderte katastrophale Verluste. Die Transportflugzeuge konnten nicht ausreichend geschützt werden. Die Kräfte unserer Jagdverbände waren erschöpft. Von den wenigen dort noch vorhandenen Flugzeugen fielen immer mehr durch Mangel an Ersatzteilen aus. So kam es, dass bei einzelnen Versorgungseinsätzen aus den nur unzulänglich oder überhaupt nicht geschützten Transporter-Verbänden zwanzig und mehr Flugzeuge abgeschossen wurden. Trotzdem führten sie die Versorgung der in Tunis kämpfenden Truppe bis zuletzt durch. Was die Besatzungen der Transporter dabei leisteten, ist über jedes Lob erhaben. Hatten sie ihre Maschinen mit der so dringend benötigten Ladung heil in den Kessel gebracht, dann waren sie auf den Feldflugplätzen während Betankung, Ent- und Beladung meist pausenlosen Bomben- und Tieffliegerangriffen ausgesetzt. Überstanden sie diese, dann lag der Rückflug vor ihnen, der nicht weniger gefährvoll als der Hinflug war. Und auf Sizilien endlich gelandet, gerieten sie oft genug in einen gegen ihren Platz gerichteten Angriff. Die verheerende Dezimierung der Luftwaffe in solchen Gewalteinsätzen war keine neue Sache. Aber hier ging es durch die lange Dauer an die Substanz.

Am 7. Mai 1943 kapitulierte General v. Arnim mit den Resten des Afrika-Korps. Kesselring war als Oberbefehlshaber Süd Anfang 1943 auch die Heeresverbände des südlichen Kriegsschauplatzes unterstellt worden. Richtofen übernahm die Luftflotte 2. Der General der Kampfflieger, Peltz, wurde mit der Führung der Bomber und ich mit der der Jäger in Sizilien beauftragt.

Bis zur letzten Stunde war eine systematische Räumung von Tunis durch Hitler strikt verboten worden. «Europa wird in Tunis verteidigt.» Was dieser Befehl und später viele in ähnlicher Form erlassene an personellen und moralischen Verlusten einbrachten, erübrigt sich hier zu beschreiben. Jetzt erwartete man von den zerschlagenen Afrika-Jägern, dass sie die bevorstehende Landung der Alliierten vorausgehende Bombenoffensive verhindern. Zunächst aber flogen unsere Jäger zwei- und dreimal über das Mittelmeer zurück in den Hexenkessel von Tunis, um bei jedem Flug bis zu drei Mann des treuen Bodenpersonals vor der sicheren Gefangenschaft zu retten. Es ist bekannt, dass in unseren Jagdeinsätzen kaum ein kräftiger grosser Pilot Platz fand. Und mir ist heute noch schleierhaft, wo die drei Mechaniker ausser dem Piloten in der FW 190 gesteckt haben mögen. Was hier geschah, war ein Beweis für die echte Verbundenheit, die durchweg in der Luftwaffe im Kriege zwischen dem Boden- und dem fliegenden Personal der Verbände bestanden hat.

Ich veranlasste, abwechselnd von West- und Ostsizilien aus führend, was nur irgend zu verantworten war. Aber gegen die erdrückende anglo-amerikanische Überlegenheit war nicht anzukommen. Und unsere Jäger waren wirklich in einem erschreckenden Ausmass abgekämpft. Von Nordafrika und Malta aus nahmen uns die amerikanischen und britischen Luftflotten in eine unerbittliche Zange, deren Zugriff von Tag zu Tag härter wurde. Unsere Einsatzhäfen in Sizilien, die Stützpunkte, Nachschub- und Reparatur-Basen in Süditalien lagen unter dem anglo-amerikanischen Bombenhagel. Bari, die Sammelstelle für den Flugzeugnachschub aus der Heimat, wurde mehrfach besonders schwer getroffen. Hunderte von neuen Jagdflugzeugen gingen verloren. Die Luftwaffe verbrannte auf dem südlichen Kriegsschauplatz. Am 10. Juli flog ich nach Berlin, um Göring Bericht zu erstatten. Er empfing mich mit den Worten: «Sie müssen sofort zurück. Die Alliierten sind heute auf Sizilien gelandet.»

Ein Flug Sizilien-Tempelhof bei unfreundlichem Wetter ist kein Vergnügen. Ich hatte wenig Lust, ihn sofort in umgekehrter Richtung zu wiederholen. Meine Maschine, mit der ich eben gekommen war, war unklar. Mir wurde eine andere zur Verfügung gestellt. Start am nächsten Morgen in aller Herrgottsfrühe. Die Besprechungen dehnten sich bis tief in die Nacht hinein aus. Es lohnte nicht mehr zu schlafen. So verbrachte ich die wenigen Stunden bis zum Abflug zusammen mit Oberst Viek, der mich nach Sizilien begleiten sollte, bei einer guten Flasche Wein. Im Flugzeug wickelten wir uns jeder in eine Decke und streckten uns lang auf den Boden. Im Nu waren wir weg. Beinahe für immer.

Wir waren schon mehrere Stunden geflogen, als ich plötzlich mit einem Gefühl entsetzlicher Übelkeit aufwachte. Ein Blick durch das Fenster der Kabine zeigte mir, dass wir in einer dichten Waschküche flogen, ein zweiter auf den Höhenmesser, dass wir dicht an 8'000 Meter hoch waren. Ein dritter auf den Flugzeugführer, dass er, völlig unbekümmert um seine ohne Sauerstoffmasken schlafenden Fluggäste, noch immer munter am Knüppel zog. Ich riss ihm die Atemmaske weg und presste sie mir vors Gesicht, um überhaupt erst wieder zu mir zu kommen. Dann stürzte ich zu Viek. Er lag wie leblos. Sein Kopf war blau angelaufen, ein beängstigender Anblick. Mit Hilfe reichlicher Sauerstoff zuführen bekamen wir ihn wieder munter. Aber das war wohl der allerletzte Augenblick. Der Flugzeugführer hatte völlig die Orientierung verloren und fürchtete, noch über den Alpen zu sein. Es half nichts, wir mussten runter. Schliesslich durchstiessen wir die Wolkendecke, ohne einen Berg zu rammen. Vor uns dehnte sich friedlich die Po-Ebene. Es war wieder einmal gerade noch gut gegangen.

Auf Sizilien war die Hölle los. Die englische Flotte konnte es wagen, vor der Ostküste der Insel aufzufahren. Wir standen ihr machtlos gegenüber. Unter

dem Schirm der alliierten Luftüberlegenheit beherrschte ihre Artillerie einen breiten Küstenstreifen der Insel. Von italienischer Gegenwehr zur See war keine Rede. Eine britische Luftlande-Operation in der Catania-Senke konnte dagegen zerschlagen werden. Mit Ju's wurden fast zur selben Zeit deutsche Verstärkungen aus Italien herangebracht. Hitler befahl: «Kein deutscher Soldat verlässt die Insel. Die Luftwaffe hat alles entbehrliche Personal an die kämpfende Erdtruppe abzugeben. Europa und Deutschland werden in Sizilien verteidigt.»

Doch weder derart verzweifelte Befehle noch die wirklich ihr Letztes hergebende Truppe konnten auf die Dauer den Sieg der übermächtigen Feindkräfte zu Land, zur See und in der Luft verhindern. Im letzten Augenblick wurde der Befehl zur Räumung Siziliens gegeben. Dass überhaupt noch etwas über die Meerenge auf das italienische Festland hinüberkam, ist in erster Linie der Flak zu verdanken. Ihre fast einmalige Konzentration sicherte den ununterbrochenen Fährverkehr so wirksam, dass die in Massen eingesetzten alliierten Flugzeuge aller Art ihren Auftrag nur aus dem Hochangriff und darum unvollkommen durchführen konnten.

Die Jagdverbände kamen in bejammernswertem Zustand auf ihren neuen Einsatzhäfen in Süditalien an. Das Material musste fast vollzählig zurückgelassen werden. Fast der ganze Rest der in letzter Minute geretteten Flugzeuge wurde durch einen mörderischen Angriff der 15. AAF auf Viterbo zerschlagen. Wir hatten von dem, was zu einem auch nur behelfsmässigen Einsatz erforderlich ist, so gut wie nichts mehr. Dagegen erwartete uns der Befehl, sofort die Luftverteidigung wieder aufzunehmen. «Ja, womit eigentlich?», fragten wir uns verzweifelt! Die Verbände waren nicht nur von einer verheerenden Schlacht zermürbt, sie waren durch die bis über den letzten Augenblick hinausgezögerten Verlegungen personell und materiell zerschlagen.

Viek übernahm die Führung der bei dem afrikanischen und sizilianischen Debakel übriggebliebenen Reste der Jagdverbände. Ich wurde zum Führungsstab zurückgerufen und gab meinen zweiten Bericht über die Luftlage des südlichen Kriegsschauplatzes ab. Er war noch schonungsloser und realistischer abgefasst als der erste, der im vergangenen Jahr so unliebsames Aufsehen erregt hatte. Ich forderte mit allem Ernst und aller Entschiedenheit wesentlich grössere Anstrengungen auf dem Gebiet der Lufrüstung und der Ausbildung als sie bisher gemacht worden waren. Damals mit aller Energie angepackt, hätten sie vielleicht noch manches verhüten können, was später eintrat.

## *Das Haus ohne Dach*

Das Jahr 1943 sieht Deutschland an allen Fronten auf dem Rückzug. Nach dem Fall Stalingrads ist die Rote Armee zum Angriff gegen den Donez angetreten. Noch im Februar kann sie Kursk, Woroschilowgrad, Rostow und Charkow nehmen. Mansteins Kaukasus-Armeen kämpfen sich zum Teil über die Landenge von Kertsch auf die Krim zurück. Der sowjetische Vorstoss zum Dnjepr kann aufgehalten werden, Charkow wird zurückgewonnen. Im Juli treten deutsche Ostfrontkämpfer bei Kursk zur letzten, gross angelegten Offensive an. Sie schlägt nicht durch.

Der alliierten Landung auf Sizilien ist Badoglios Staatsstreich gefolgt. Der italienische Widerstand bis zur Kapitulation im September ist nur noch symbolisch. Am 9. September landen die ersten alliierten Truppen bei Salerno auf dem europäischen Festland. Generalfeldmarschall Kesselring organisiert mit den wenigen deutschen Truppen und denen des vom Gran Sasso durch Fallschirmjäger befreiten Duce einen zähen und äusserst geschickten Widerstand.

Hitler hat den Begriff «Festung Europa» geprägt. Sie soll bis zum letzten Atemzug verteidigt werden. Roosevelt bezweifelt in einer Kongress-Botschaft vom 17. September 1943 ihre Uneinnehmbarkeit, weil Hitler vergessen habe, «diese Festung mit einem Dach zu versehen.»

Das mochte zu diesem Zeitpunkt wohl zutreffen. Verstand man unter dem Dach die deutsche Luftwaffe, dann war diese anfangs durchaus nicht vergessen worden. Im Gegenteil gab es eine Zeit, da wir keinen Gegner in der Luft zu fürchten brauchten. Aber statt dieses einmal tatsächlich vorhandene Dach zu verstärken und künftigen Belastungen gewachsen zu machen, hatte man es nach Beginn des Ostfeldzuges Stück für Stück «verheizt». Und jetzt, da die Stürme des Krieges über das deutsche Haus selbst brausten, bot sein Dach tatsächlich den Bewohnern nicht mehr den notwendigen Schutz.

Am 27. Januar 1943 erlebte Deutschland den ersten amerikanischen Tages-Bombenangriff. Er richtete sich gegen Wilhelmshaven. Die Bomber der 8. AAF flogen unter Begleitschutz von P 38 «Lightning». Das war ein zweimotoriger Langstreckenjäger, der ähnliche Nachteile im Luftkampf aufwies wie unsere Me 110. Unsere Jäger waren ihm eindeutig überlegen. Die Ameri-



kaner kamen bei diesen ihren ersten Unternehmen gegen das Reichsgebiet zu keinen wesentlichen Erfolgen. Aber sie waren nun da. Man konnte ihre Existenz nicht mehr ableugnen. Trotzdem nahm die Oberste Führung dieses Ereignis nicht genügend ernst. Sie war nach wie vor der Auffassung, die amerikanischen Viermot-Bomber würden sich bei Tage nicht durchsetzen können. Selbst zahlenmässig unterlegene deutsche Jagdkräfte, glaubte man, würden ihnen so schwere Verluste zufügen, dass grosse Operationen mit erheblichen Eindringtiefen sich als untragbar erweisen müssten. Man hatte den eigenen Misserfolg über England noch vor Augen und übersah, welche neuen Möglichkeiten die verbesserte Technik den Amerikanern eröffnete. Die Reichweite der amerikanischen Bomber deckte alle Ziele in Europa ab. Sie gestattete weite Umwege zur Umfliegung der stark verteidigten Gebiete. Ihre Bombenzuladung, Flughöhe, Abwehr-Feuerkraft und Beschussfestigkeit sicherte der USAAF von vornherein viel günstigere Voraussetzungen als sie die Luftwaffe gehabt hatte. Trotzdem mussten die Amerikaner erst die Frage des Begleitschutzes lösen. Bisher flogen sie mit Spitfire- und Thunderbolt-Schutz etwa bis zur Reichsgrenze und weiter zu den Zielen nur geschützt von Lightnings. Ein weiteres Eindringen der Jäger wies Göring als indiskutabel jedesmal zurück, wenn ich das als die eindeutig zu erwartende Entwicklung bezeichnete. Das nächste Problem musste für uns die Masse werden, wenn erst einmal die amerikanische Produktion und Ausbildung auf vollen Touren lief.

Göring hoffte, dass die beiden in den Haupteinflugräumen Holland und Deutsche Bucht neu aufgestellten Jagdgeschwader 1 und 11 zur Bekämpfung der amerikanischen Tageseinflüge ausreichen würden. Ich war gegenteiliger Ansicht. Abgesehen davon, dass Verbandsführer und Besatzungen mit der Bekämpfung des neuartigen Gegners noch nicht vertraut waren, hielt ich diese Art der peripheren Verteidigung auch grundsätzlich für verfehlt. Nachdem die bisher von Göring für unmöglich gehaltenen amerikanischen Tageseinflüge ins Reichsgebiet Tatsache geworden waren, glaubte er, ihnen durch die Bildung eines Abwehrriegels an der äussersten Grenze des deutschen Verteidigungsbereiches begegnen zu können. In dieser Auffassung spiegelte sich der politisch-propagandistische Wunsch, die feindlichen Flugzeuge möglichst nicht in Sichtweite der deutschen Bevölkerung gelangen zu lassen. Dazu hätten aber die Jagdkräfte vielfach stärker sein müssen. Mit zwei Jagdgeschwadern jedenfalls war bei der ausgedehnten Küstenfront überhaupt nicht an die Verhinderung eines Durchbruchs zu denken.

Ich vertrat die Ansicht, dass bei dem Mangel an Jägern nur eine zentrale statt der peripheren Verteidigung Erfolg versprechen könne. Im inneren Verteidigungsring mit Geschwadern «klotzen», anstatt im äusseren mit Gruppen «kleckern», war meine Idee. Dabei musste freilich in Kauf genommen wer-

den, dass amerikanische Verbände am helllichten Tage weit in unser Gebiet eindringen, ehe sie von Jägern angegriffen wurden und dass unter Umständen die Reichweite unserer zusammengefassten Jäger entfernte Gebiete und Ziele überhaupt nicht abdeckte.

Am 17. April 1943 fand der erste schwere Bombenangriff starker amerikanischer Viermot-Verbände auf Bremen statt. Sie flogen unter Lightning-Begleitschutz. Es war der Beginn einer Serie ähnlicher, in ihren Angriffsstärken und Erfolgen schwankender US-Tagesangriffe. Die Abwehrerfolge waren gering. Unsere weit auseinandergezogenen Jagdkräfte kamen nur gruppenweise mit jeweils 20 bis 25 Flugzeugen an den Feind. Sie waren viel zu schwach, um gegen die jagdgeschützten Viermot-Verbände etwas Durchschlagendes auszurichten.

Göring hatte mir gegenüber das «klägliche Versagen» der deutschen Jäger bereits mehrfach schärfstens gerügt. Er hatte dabei, nicht zu Unrecht, auf verschiedene Mängel in Taktik und Ausbildung der neu gebildeten Geschwader hingewiesen. Noch immer war er der Meinung, dass die Behebung allein dieser Fehler genügen müsste, um der amerikanischen Tageseinflüge Herr zu werden. Ich wies demgegenüber darauf hin, dass in Kürze mit neuen, verbesserten amerikanischen Begleitjägern und mit vergrößerten Eindringtiefen zu rechnen sei. Wir dürften die augenblicklichen Tagesangriffe nur als ein Vorspiel betrachten und müssten uns daher mit ganz anderen zusätzlichen Massnahmen auf die kommenden Ereignisse einstellen.

Die gleiche Ansicht vertrat ich auch gegenüber dem Rüstungsminister Speer, der sich bei mir nach der Möglichkeit von Tagespräzisionsangriffen amerikanischer Viermot-Bomber auf das Ruhrgebiet erkundigte. Er fürchtete diese weit mehr als die britischen Nachtangriffe, die seit dem 5. März unter der Bezeichnung «Battle of the Ruhr» im Gange waren. Nacht für Nacht wurden Städte an Rhein und Ruhr mit Brand- und Sprengbomben überschüttet. Köln und Aachen wurden besonders schwer getroffen. Viele andere Industriezentren wie Essen, Dortmund, Duisburg, Bochum, Wuppertal, Krefeld, Oberhausen waren mehrfach heftig bombardiert worden. Auch gegen Berlin, Hamburg, Kiel, Rostock, Stettin, München, Stuttgart und Nürnberg richteten sich einzelne schwere Angriffe. Trotz bedeutender Schäden und Verluste hatte diese Art von nächtlichen Flächenbombardierungen jedoch bisher keine Minderung unserer Rüstungsproduktion erzwingen können. Voller Sorge sah Speer dagegen den von mir als baldige Möglichkeit bezeichneten amerikanischen Tagesangriffen entgegen. Und da er im Gegensatz zu anderen verantwortlichen Männern der Führung die Dinge nicht auf sich zukommen liess, sondern seine unbestreitbaren Erfolge zum grossen Teil seiner Fähigkeit verdankte, zu planen und zu organisieren, wollte er auch in dieser Beziehung nicht von unvorhergesehenen Ereignissen überrascht werden. Ich konnte ihm

meine Ansicht über die voraussichtliche Entwicklung in ungeschminkter Offenheit darlegen.

Wenig später wurde ich zu Hitler befohlen. Er fragte mich, was zur Verhinderung der Tagesangriffe getan werden müsse. Ich antwortete, dass dies in der Hauptsache eine Frage des Stärkeverhältnisses zwischen den einfliegenden Viermot-Bombern und den Jägern der Reichsverteidigung sei. Die drei- bis vierfache Zahl von Jägern im Vergleich zu den US-Bombern sei notwendig, um überall über dem Reichsgebiet die notwendigen Jäger-Konzentrationen bilden zu können. Hiermit würden die feindlichen Verbände zerschlagen und so gut wie vernichtet werden. Falls jedoch der amerikanische Begleitschutz weiter ausgebaut werden sollte, müsste ich zusätzlich noch die gleiche Zahl von Jägern fordern, wie sie die amerikanischen Verbände begleiteten. Erste und wichtigste Voraussetzung für die Vernichtung der Bomber sei die Erkämpfung der Luftüberlegenheit gegenüber den amerikanischen Begleitjägern. Hitler hatte mich ruhig angehört. Die Notwendigkeit der drei- bis vierfachen Überlegenheit im Zahlenverhältnis Jäger zu Bomber für die Reichsverteidigung schien er zu akzeptieren. Meinen Hinweis auf die mögliche Erweiterung der Eindringtiefe des amerikanischen Jagdschutzes wies er energisch zurück. Göring habe ihm gegenüber eine solche Möglichkeit als völlig indiskutabel bezeichnet. Damit beendete er die Unterredung.

Sie sollte noch beträchtliche Wellen schlagen. Denn inzwischen hatte sich auch Speer nach seinem Gespräch mit mir an Göring gewendet und von diesem Massnahmen zum Schutz des Ruhrgebietes vor järgeschützten Tagespräzisionsangriffen gefordert. Göring schäumte vor Wut über ein solches Ansinnen. Sollte den Amerikanern schon rein technisch möglich sein, was mit seiner Luftwaffe über England nicht zu schaffen war? Das durfte nicht sein. Er entlud seinen Zorn über mich. Es war der wohl heftigste Wutausbruch, den ich bis dahin erlebt hatte. Er verbat sich derart verantwortungslose Redereien. Was ich Speer und sogar dem Führer gegenüber zu äussern mich erdreistet hätte, seien Hirngespinnste schlapper Defaitisten!

Nun muss ich allerdings zugeben, dass ich, vielleicht durch die Sorglosigkeit der Führung gereizt, bewusst schwarz gemalt hatte. Aber mir schien es besser, auf kommende Entwicklungen vorbereitet zu sein, als mit Görings Unbekümmertheit von einer Improvisation in die andere zu schliddern. Als Schwarzseher hätte mich Göring daher getrost bezeichnen dürfen. Den «schlappen Defaitisten» nahm ich übel. An diesem Tag hatte ich die Nachricht erhalten, dass mein Bruder Wilhelm nach 50 Luftsiegen im Westen gefallen sei. Er war in der Gegend von St. Trond nahe der Reichsgrenze von Thunderbolt-Begleitjägern abgeschossen worden. Göring erfuhr davon erst nach der Auseinandersetzung. Er liess mich nochmals rufen, sprach mir sein Beileid aus, und bedauerte seine vorausgegangene Heftigkeit.

Mir war durchaus klar, dass bei den ungeheuren Belastungen an den Fronten die Forderungen, die ich in Bezug auf Verstärkung der Jäger in der Reichsverteidigung vorbrachte, als äusserst lästig empfunden werden mussten. Im Osten und in Italien wurde jedes Flugzeug zur Unterstützung des laut Führerbefehl jeden Meter Bodens verteidigenden Heeres dringend gebraucht. Und gerade hier hätte man jetzt Jagdkräfte abziehen und ins Reich werfen müssen. An den Fronten stand die Preisgabe einstweilen noch fremden Bodens auf dem Spiel. Im Reich dagegen ging es bereits um die deutsche Substanz. Ich musste mir Unterstützung anderwärts suchen. Milch hatte die Luftrüstung innerhalb des ihr abgesteckten Rahmens ein gutes Stück vorangebracht. Er begegnete meinen Sorgen mit viel Verständnis und stellte in Aussicht, alles in seinen Kräften stehende zu tun, um die Produktion von Jägern zu forcieren. Er schuf ein Jägerprogramm, das die Erzeugung von 1'000 Flugzeugen monatlich vorsah. Es wurde von Göring und Hitler nicht mit Begeisterung aufgenommen, weil sie dadurch eine Beeinträchtigung der Bomberproduktion befürchteten. Statt Milchs Initiative mit dem ganzen Gewicht ihrer Autorität zum Erfolg zu verhelfen, wurde sie mit der Auflage belastet, dass zuerst der Ausstoss von Bombern gesteigert werden müsse.

Milch erfüllte sein Programm trotzdem zunächst und führte in den ersten acht Monaten des Jahres 1943 tatsächlich insgesamt 7'600 Jagdflugzeuge den Verbänden zu. Das war eine beachtliche Steigerung. Aber trotz der akuten Luftbedrohung des Reiches hatten weder die Jäger gegenüber der Bomberproduktion Priorität, noch die Luftrüstung innerhalb des gesamten Rüstungsvolumens. Vorwegnehmend muss ich allerdings feststellen, dass die Reichsverteidigung von dieser ebenso erfreulichen wie erstaunlichen Produktion nur den geringeren Teil abbekam.

Das lag in erster Linie an der katastrophalen Entwicklung an den Fronten. Neben den hohen Kampfverlusten forderte die von Hitler befohlene und strikt durchgeführte Rückzugtaktik enorme Materialeinbussen. Die allmählich zum geflügelten Wort werdende «planmässige Räumung» existierte tatsächlich nur in der Terminologie der Wehrmachtsberichte. Es wurde im Gegensatz dazu immer erst dann geräumt, wenn keine Möglichkeit mehr bestand, Ausrüstung, Nachschub- und Reparatur-Material in Sicherheit zu bringen! Allein die Jagdverbände an der Südfront mussten infolge zu später Räumung mindestens zweimal komplett neu ausgerüstet werden. So ging ein Grossteil von Milchs Jägerproduktion in dem hell lodernnden und immer gefrässiger werdenden Rückzugsbrand auf.

Daneben aber traten gerade in dieser Zeit ausser der Jagdwaffe allerlei zusätzliche Bedarfsträger für Jagdflugzeuge auf. Die Schlachtflyer hatten herausgefunden, dass die FW 190 für sie das ideale Flugzeug sei. Göring befahl also ihre Umrüstung auf FW 190. Wir hatten ja genug davon! Die

## *Die Moskito-Plage*

Nahaufklärer wieder erkannten die Me 109 als für ihre Zwecke bestens geeignet. Sie bekamen sie. Die später noch zu behandelnde einmotorige Nachtjagd verschlang grosse Zahlen von Jagdflugzeugen. In Frankreich wurden zwei Verbände sogenannter Reich weiten-Jabos aufgestellt. Ein tüchtiger Staffelfkapitän des JG 2 hatte mit der FW 190 als Jagdbomber überraschende Erfolge gegen Schiffsziele an der englischen Südküste erreicht. Jetzt sollten nach seinem Prinzip die mit Benzintanks und Bomben verunstalteten «Jabo-Rei» gegen entferntere strategische Ziele besonders in der Biskaya, eingesetzt werden. Schön und gut, wenn wir nicht jeden Jäger dringend zur Verteidigung der Heimat gebraucht hätten!

Aber noch ein anderer Trugschluss lag dem Schrei nach dem Jagdflugzeug für diese Allerweltsverwendung zugrunde. Die Luftüberlegenheit war an allen Fronten verloren. Infolgedessen stiegen die Verluste aller Verbände; und die Spezialflugzeuge der Aufklärer, Bomber, Schlachtfieger waren natürlich zu langsam, um sich gegen die feindliche Jagd behaupten zu können. Anstatt aber nun mit mehr Jägern die Luftüberlegenheit wieder herzustellen, schwächte man diese durch Wegnahme von Flugzeugen für andere Zwecke. Wie bedeutend dieser Eingriff war, geht daraus hervor, dass allein im Jahr 1944 mindestens 1'300 Me 109 und 4'500 FW 190 als Aufklärer und Schlachtfieger abgezweigt wurden.

Ein besonderes Kapitel war die Mosquito-Bekämpfung. England hatte mit diesem Typ ein ausserordentlich leistungsfähiges und vielseitiges Flugzeug entwickelt, dessen Einsatz über Deutschland erhebliche Sorgen bereitete. Die zweimotorige De Havilland-Mosquito hatte eine Geschwindigkeit, die von keinem unserer Jagdflugzeuge erreicht wurde. Bei Tag flog sie in grosser Höhe Aufklärung, warf aber auch mittels eines «Oboe» genannten, sehr genauen Leitverfahrens Bomben. Auch ihre nächtlichen einzeln und in kleinen Einheiten geflogenen Störangriffe hatten bei geringstem Aufwand grössten Erfolg. Bis zum Einsatz des Düsenjägers Me 262 waren wir ihnen gegenüber so gut wie machtlos. Sie wurden wie das Insekt, dessen Namen sie trugen, für Führung und Bevölkerung zu einer entnervenden Plage. Mit unseren Jagdflugzeugen konnten wir sie nur einholen, wenn wir aus grosser Überhöhung andrückend in der Verfolgung ihr gegenüber einen zeitweiligen Geschwindigkeitsüberschuss erzielten. Da die Mosquitos jedoch üblicherweise ohnehin schon sehr hoch flogen, war das nur möglich, wenn der Anflug rechtzeitig erkannt und laufend durch Radar verfolgt werden konnte. Hier lagen die Schwierigkeiten. Einmal war unser Radar-Netz durchaus noch nicht lückenlos, zum anderen sprach der in Gemischt-Bauweise mit sehr viel Holz konstruierte kleine Vogel unsere Geräte nur schwach an. Das waren Tatsachen, mit denen man sich einstweilen abfinden musste. Hiermit allein jedenfalls war die deutsche Rüstung nicht entscheidend zu treffen. Die Gefahr, durch Mosquitos den Krieg zu verlieren,

bestand nicht. Es waren andere Gründe, die Göring über unser Nichtvermögen, diese Einflüge zu verhindern, so rasend werden liessen. Sie flogen am Tage ohne Verluste, wohin sie der Auftrag schickte und jagten Nacht für Nacht die Bevölkerung aus den Betten. Die darüber erbitterten Volksgenossen begannen zu murren: «Nicht mal mit den paar lumpigen Mosquitos kann ‚der Dicke‘ fertig werden!»

So berief Göring persönlich zwei im Osten bewährte Verbände führte er zu sich und erteilte ihnen – mich ausschaltend – den Auftrag, auf Biegen oder Brechen mit dem täglichen Mosquito-Unfug aufzuräumen. Es wurden zwei verstärkte Staffeln, hochtrabend Jagdgeschwader 25 und 50 genannt, eigens zu diesem Zweck aufgestellt. Die Maschinen wurden mit allen nur möglichen Raffinessen hochgekitzelt. Man klügelte allerlei besondere Angriffsverfahren aus. Doch umsonst! Meines Wissens haben die beiden Verbände nicht eine einzige Mosquito heruntergeholt! Im Herbst 1943 wurden sie aufgelöst, und ich konnte sie endlich in die Reichsverteidigung eingliedern.

In diesem Sommer versuchte ich, nachdem das Milchsche Jägerprogramm meine Hoffnung nicht hatte erfüllen können, so viel Kräfte wie möglich anderweitig für die Reichsverteidigung zusammenzukratzen. In Italien war es uns trotz verzweifelter, leider verspäteter Bemühungen nicht gelungen, die Luftüberlegenheit zurückzugewinnen. Erst als sich die Führung dieser Einsicht nicht mehr verschliessen konnte, hatten meine Bemühungen den Erfolg, dass ein paar abgekämpfte Gruppen aus dem Süden in die Reichsverteidigung eingegliedert wurden. Auch die Ostfront musste zwei Gruppen abgeben. Ferner konnten wir zwei Zerstörer-Geschwader ZG 26 und 76 aus verschiedenen, bisher im Osten, Süden und Westen eingesetzten Verbänden zusammenstellen. Solange die Amerikaner keinen technisch überlegenen Jagdschutz mitbrachten, halfen sie trotz erheblicher Verluste die klaffende Lücke zeitweilig zu schliessen. Sie waren wegen ihrer längeren Flugzeit und stärkeren Bewaffnung besonders wertvoll.

Schliesslich zogen wir auch noch die Nachtjäger zusätzlich zum Tageseinsatz gegen die amerikanischen Einflüge heran. Die Umstellung der Besatzungen ging nicht ohne Schwierigkeiten vor sich. Sie waren gewohnt, einzeln zu fliegen und einzeln anzugreifen. Nun mussten sie auf Verbandsflug und geschlossenen Angriff umgeschult werden. Ihre Flugzeuge, Me 110 und Ju 88 waren durch zusätzliche Nachtjagdeinbauten schwerfällig geworden. Überdies wurde durch den doppelten Einsatz bei Nacht und am Tage die Belastungsgrenze von Besatzungen und Flugzeugen ganz erheblich überschritten. Aber die Lage verlangte Massnahmen und Leistungen, die ausserhalb jeder Norm lagen. Erst als die neuen amerikanischen Begleitjäger auftraten, wurden die Verluste der Nachtjäger am Tage so gross, dass sie aus diesem Einsatz herausgezogen werden mussten, oder nur noch vereinzelt zur Abschirmung gegen Schweden und die Schweiz

verwendet werden konnten. Es hatte sich allmählich gezeigt, dass immer mehr abgesplitterte oder angeschossene Einzelbomber in diesen neutralen Ländern Zuflucht suchten.

Wir machten damals alle erdenklichen Anstrengungen, über die kritische Phase der Reichsverteidigung hinwegzukommen, die durch das Auftreten der Tages-Viermot.-Bomber entstanden war. Von Seiten der Führung war bisher nichts Entscheidendes in dieser Richtung geschehen. So half sich die Truppe in gewisser Weise selbst. In den Jagdverbänden wurde unentwegt experimentiert und gebastelt. Die Front, die nur theoretisch vorbereitet einer völlig neuen Lage gegen überstand, versuchte aus eigener Initiative damit fertig zu werden. Das hatte seine Vorteile und seine Nachteile. Einerseits ergaben sich wertvolle Anregungen und Vorschläge für die Verbesserung von Taktik und Ausrüstung, Bewaffnung und Technik; andererseits war es ein unhaltbarer Zustand, dass Staffeln, Gruppen und Geschwader auf eigene Faust an der Technik der Jagdwaffe herumexperimentierten. Um diese Arbeiten unter Kontrolle zu bekommen, stellte ich das Erprobungskommando 25 auf, das die von den Frontverbänden, aus der Industrie und Bevölkerung kommenden Vorschläge unter meiner Leitung prüfte, und – soweit erfolgversprechend – in scharfem Einsatz erprobte. Aus der Vielzahl neuartiger Kampfmittel möchte ich nur die verschiedensten Raketen, die Verstärkung der Bordwaffen, den Bombenwurf auf Bomber-Formationen, das Schleppseil mit und ohne Bombe, Raketen-Batterien und Bündelwaffen mit automatisch wirkender Foto-Zellenauslösung erwähnen. Hunderte von Vorschlägen wurden hier geprüft und mehrere Dutzend praktisch und meistens in hartem Einsatz erprobt. Ziel all unserer Bemühungen war, Mittel und Wege zu finden, um den geschlossenen Bomberpulk zu sprengen. Gute Erfolge brachten die 21 cm-Raketen, die aus einer Entfernung von etwa 800 Metern abgefeuert werden konnten, also an der Grenze des Wirkungsbereiches des Abwehrfeuers der Bomber. Zweifellos waren wir auf dem Weg zu ganz neuen Waffen der Jäger gegen Bomberformationen, als die amerikanischen Begleitjäger wieder ganz andere Probleme aufwarfen.

Eine unserer Errungenschaften dieser Zeit war der «Wanderzirkus Rosarius». In dieser Staffel hatten wir alle flugfähig erbeuteten Feindflugzeuge zusammengefasst. Sie zog im Westen von Verband zu Verband, um unsere Jäger mit der Technik des Gegners vertraut zu machen. Die Verbandsführer konnten die Feindmuster selbst fliegen. Und es stellte sich dabei heraus, dass die Leistungen der gegnerischen Flugzeuge im Allgemeinen weit überschätzt worden waren. Auch diese Einrichtung hat sich gut bewährt.

Alles in allem konnte man in diesen Hochsommerwochen des Jahres 1943 ein wenig aufatmen. Zwar durften wir uns keineswegs der Hoffnung hingeben, die Gefahr des Bombenkrieges gegen das Reich überwunden zu haben.

Aber das Dach über dem deutschen Haus war doch wenigstens notdürftig geflickt. In der Nachtjagd waren wir zu beachtlichen Erfolgen gelangt. Die britische Verlustquote hatte eine Höhe erreicht, von der wir aus eigener Erfahrung wussten, dass sie bei weiterer Steigerung untragbar werden musste. Den amerikanischen Tag-Bombern gegenüber hatten wir sozusagen die Schrecksekunde überwunden. Die Verbände der 8. AAF begegneten bei ihren Einflügen ins Reichsgebiet einer zahlenmässig zwar noch schwachen, aber durchaus schon wirksamen Jägerverteidigung.

Waren bis in den Juli hinein die britischen Bomber fast Nacht für Nacht über Deutschland tätig und hatten sich auch die amerikanischen Tagesangriffe langsam an Schwere und Häufigkeit gesteigert, so trat jetzt Mitte Juli 1943 eine plötzliche Pause ein. Es ergab sich der eigenartige und völlig ungewohnte Zustand, dass das Reichsgebiet zehn Tage und Nächte lang feindfrei blieb.

Das hatte nichts Gutes zu bedeuten.



## *Hamburg – Schicksalsstunde der Luftwaffe*

Auf dem Gebiet der Technik gerieten wir 1943 in eine ganz schwierige Zwangslage. Unsere Jägerproduktion war nicht nur mengen- sondern auch leistungsmässig hinter der anglo-amerikanischen zurückgeblieben. Wir brauchten stärkere Motore, längere Flugdauer, wirkungsvollere Bewaffnung, grössere Geschwindigkeit, bessere Steigfähigkeit und eine Angleichung der Kampfhöhen unserer Flugzeuge an die des Gegners. Es fehlte nicht an konkreten Projekten und Planungen für deren Einlauf in die Bauprogramme. Aber ihre Durchführung, das heisst die Umstellung der Serienproduktion auf die neuen Muster, hätte einen bei der angespannten Lage untragbaren Produktionsausfall bedeutet. Dieser wäre nur in Kauf zu nehmen gewesen, wenn die geplanten Verbesserungen wirklich überzeugenden Erfolg versprochen hätten. Mit geringen technischen Fortschritten auch bis zur Angleichung an den damaligen anglo-amerikanischen Leistungsstand war bei dem gleichzeitig unumgänglichen Serien-Produktionsrückgang nichts gewonnen. Wir brauchten den grossen Sprung, um ganz überlegene Leistung gegen zahlenmässige Übermacht setzen zu können.

Solange der nicht möglich war, bewegte sich unsere Technik von einem Notbehelf zum anderen. Die Me 109, mit der noch die Mehrzahl der Geschwader ausgerüstet war, hatte von unseren Jagdfliegern im Westen bereits den sarkastischen Beinamen «die Beule» erhalten. Nicht ohne Grund. Denn zahlreiche Verbesserungen an Motor, Waffen oder Ausrüstung, die neue Bauweisen mit sich brachten, passten nicht in die alte Grundkonstruktion des Flugzeuges. Sie erschienen als «Beulen», die das einst so schlanke und aerodynamisch elegante Äussere der Me 109 verunstalteten und ihre Leistungen und Eigenschaften beeinträchtigten.

Die in den Rüstungsprogrammen für 1943 versprochenen und von mir nachgefolgten neuen Typen Me 209 und Me 309 waren wegen des zu erwartenden Produktionsausfalles und weiterer technischer und terminlicher Risiken nicht in Serienfertigung gegangen. Die TA 152, die den 2'000-PS-Motor zum Einsatz bringen sollte, verzögerte sich von einem Rüstungsprogramm zum anderen bis kurz vor Kriegsende. Wir mussten uns, vor allem zur Steigerung der Motorenleistung mit Notbehelfen begnügen.

Grösste Hoffnungen auf einen sensationellen technischen Sprung machte ich mir im Frühjahr 1943, als ich den ersten Messerschmitt-Düsenjäger Me 262 geflogen hatte. Das war der Flugzeug, das uns mit einem Schlag die erforderliche technische Überlegenheit als Ausgleich gegenüber der alliierten Masse verschafft hätte. Es kam aber ganz anders. Dies ist ein besonderes und durchaus tragisches Kapitel in der Geschichte der deutschen Jagdwaffe, auf das ich noch ausführlich eingehen werde. Mit diesem Flugzeug hätten wir in der Entwicklung den ganz grossen Schritt tun zu können, der damals im Luftkrieg erforderlich war, um aus unserer Unterlegenheit herauszukommen. Alle Kapazität, die jetzt auf den Gross-Serien-Anlauf anderer, zwar verbesserter, aber nicht eindeutig überlegener Typen wie Me 209 und 309 gewendet worden wäre, hätte der erstrebten baldigen Massenproduktion des Düsenjägers verlorengehen müssen. Darum blieben wir im Wesentlichen bei der Me 109 und der FW 190. Meine geschilderte Einstellung kann unter diesen Voraussetzungen dafür mitverantwortlich gemacht werden.

Dass auch die Gegenseite die Notwendigkeit erkannt hatte, mit technischen und taktischen Errungenschaften zu «klotzen», zeigte der Schlag, den die RAF und die 8. AAF gemeinsam gegen Hamburg führten. Mit dieser Serie von Grossangriffen ging der Feind von der bisher nur graduell gesteigerten Flächenbombardierung deutscher Städte zum planmässigen Vernichtungskampf über. Er hatte zu diesem Zweck nicht nur während der als so ungewöhnlich und fast beunruhigend wirkenden Pause seiner Lufttätigkeit ausreichend Kräfte gesammelt, sondern auch eine Reihe taktischer und technischer Neuerungen aufgespart, die er nun zusammen und auf einen Schlag anwendete. Die Wirkung war ungeheuer.

In der Nacht vom 24. zum 25. Juli 1943 versammeln sich über England etwa 800 schwere britische Bomber. Mitternacht ist bereits vorüber. Nordostwärts Hamburg und bis über Lübeck ausholend, fliegt dieser Massenverband die Millionenstadt an der Elbe, Deutschlands Tor zur Welt, an. Ein eng begrenztes Gebiet, das den Hafen und Teile der Innenstadt einschliesst, wird vorwiegend mit Stab-Brandbomben und Phosphorkanistern belegt. Der Angriff erfolgt, von der deutschen Abwehr kaum behindert, geschlossen und mit grosser Präzision. Was war geschehen?

Sämtliche Radar-Geräte unserer Abwehr sind ausgefallen. Die Briten haben erstmalig ihr sogenanntes «Düppel»-Verfahren angewendet. Es ist ebenso primitiv wie wirkungsvoll. Von dem Bomberverband und ihn begleitenden Flugzeugen werden bündelweise grosse Mengen von Metallfolien abgeworfen, deren Länge und Breite auf die Frequenz unserer Radargeräte abgestimmt ist. Sie fallen, vom Wind abgetrieben, langsam zur Erde und bilden eine Art undurchdringliche Nebelwand für die Radar-Strahlen. Anstatt von den feindlichen Flugzeugen reflektiert zu werden, bekommen sie nur die Metall-

streifen zu fassen, von deren Masse sich die Radarschirme total verstopfen. Die Luftlage ist nebelhaft verschleiert. Das auf Radar gestützte Jägerleitsystem wird ausser Funktion gesetzt. Selbst die Bordsuchgeräte unserer Nachtjäger sind von den Düppeln blind gemacht. Der Flakartillerie fehlt der Überblick über das Luftlagebild. Ihre Radar-Zielgeräte sind ausgefallen. Die Nacht ist mit einem Schläge für uns wieder so undurchdringlich, wie sie es vor der Erfindung des Radarauges war.

In dieser auch im übertragenen Sinne für die Reichsverteidigung dunklen Nacht wenden die Engländer ausserdem zum erstenmal ihr neues Einflugverfahren an, den sogenannten «Bomber-Strom». Er ist ein Kompromiss zwischen dem bisherigen nächtlichen Anflug, der aufgelockert, in breiter Front, räumlich wie zeitlich weit auseinandergezogen, erfolgte, und dem dicht aufgeschlossenen Tagesformationsflug. Die Bomber fliegen in mehreren Wellen mit schmalerer Front hintereinander, wie bisher jedes Flugzeug einzeln, aber durch Höhe, Kurs, Marschgeschwindigkeit und Zeit in den einzelnen Wellen eng zusammengefasst. Sie bilden keine bestimmte Formation. Nur gelegentlich fliegen zwei oder mehrere Flugzeuge in Sichtverbindung. Aus vielen einzelnen Tropfen, die sich bisher nur über dem Zielgebiet zur wolkenbruchartigen Wirkung des Bombenabwurfes vereinten, ist jetzt schon im Anflug ein Strom geworden, der in einem meist nur wenig mehr als 10 km breiten Bett die Verteidigung durchbricht. Unsere ohnehin unzulängliche Peripherie-Verteidigung ist dieser neuen Methode gegenüber nahezu ohnmächtig. In dem dünnen, lückenhaften Verteidigungsschleier an unseren Küsten bleiben bei einem Durchbruch des Bomberstromes auf engem Raum natürlich noch weniger feindliche Flugzeuge hängen als bei dem aufgelockerten Anflug in breiter Front. Wurden bei den ersten britischen Grossangriffen für eine Abwurfmenge von 1'500 t noch 1½ Stunden Zeit benötigt, so sind jetzt mit den neuen Angriffsverfahren nur noch 20 Minuten für die gleiche Leistung erforderlich. Die Zahl der für dieselbe Bombenmenge notwendigen Flugzeuge ist durch leistungsfähigere Typen um die Hälfte gesunken. Einflug- und Angriffshöhen sind dabei gesteigert. Alles in allem: Mindestens unveränderte Wirkung bei geringerem Aufwand und Risiko für den Angreifer und mehrfach verringerte Abwehraussichten auf Seiten der aktiven Verteidigung, in erster Linie für die Flak, aber auch wesentlich für die Nachtjäger.

Die Wirkungen dieses ersten Angriffes sind ausserordentlich. Es entstehen zahllose Klein- und Grossbrände. Die Selbstschutzkräfte werden ihrer nur mit Mühe Herr. Während sie noch am Werk sind, erfolgt am nächsten Tag, dem 25. Juli, ein amerikanischer Tagesangriff. In der folgenden Nacht sind die britischen Bomber wieder über Hamburg. Die Angriffsstärken und dementsprechend die Wirkung sind nicht so gross wie die des Eröffnungsschlages. Aber die Kräfte des Luftschutzes und der Abwehr beginnen bereits zu er-

lahmen. Riesige Flächenbrände wüten in Hamburgs Innenstadt. Von nun an lösen sich amerikanische Tages- und britische Nachtangriffe mit wechselnden Stärken in ununterbrochener Folge ab, bis in den Nächten zum 28. und 29. Juli die RAF nochmals alle Kräfte zu zwei vernichtenden Schlägen zusammenfasst.

Hamburg ist ein Inferno. In einem Geheimbericht des Hamburger Polizeipräsidenten heisst es: «Die Furchtbarkeit offenbart sich in dem Heulen und Toben des Feuersturmes, dem Höllenglärm der explodierenden Bomben und den Todesschreien gemarterter Menschen. Die Sprache versagt vor der Grösse des Grauens, das zehn Tage und zehn Nächte lang die Menschen schüttelte, und dessen Spuren unauslöschlich in das Gesicht der Stadt und der Menschen geschrieben wurden.»

Zum erstenmal in diesem Krieg ist die anglo-amerikanische Praxis des «round-the-clock-bombing» zur Vernichtung einer deutschen Grossstadt angewandt worden. Diese zeitliche und mengenmässige Konzentrierung auf ein Ziel hatte ein durchschlagendes Ergebnis. Die materielle verbindet sich mit der moralischen Wirkung. Abwehr, Selbstschutz und Hilfsorganisationen sind vor Aufgaben gestellt, die sie nicht bewältigen können. Eine Katastrophe ist über diese Stadt hereingebrochen. Die alliierte Luftkriegführung kann einen grossen Erfolg verbuchen.

Als in der Nacht vom 2. zum 3. August die letzten Bomben dieser Angriffsserie auf Hamburger Gebiet gefallen sind, beginnt man auf deutscher Seite Bilanz zu ziehen. Schätzungsweise wurden 80'000 Spreng- und 80'000 Phosphorbomben und 5'000 Phosphor-Kanister abgeworfen. 250'000 Wohnungen, fast die Hälfte der vorhandenen, sind vernichtet. Eine Million Menschen sind obdachlos geworden oder befinden sich auf der Flucht. Schifffahrt, Industrie und Versorgung haben schwerwiegende Schäden erlitten. Die Ermittlung der Todesopfer wird erst 1951, 6 Jahre nach dem Kriege abgeschlossen. Es sind 40'000, darunter mehr als 5'000 Kinder.

Eine Welle des Entsetzens pflanzt sich, von der getroffenen Stadt ausgehend, durch Deutschland fort. Furchtbare Einzelheiten aus dem Wüten der Feuerstürme werden kolportiert. Der Feuerschein der Brände ist tagelang bis 200 km weit zu sehen. Ein Strom angstgejagter, vom Grauen gezeichneter Flüchtlinge wälzt sich über die Nachbarprovinzen. In jeder Grossstadt sagt man sich: Was Hamburg gestern passierte, kann morgen uns widerfahren. Berlin wird unter teils turbulenten Begleiterscheinungen evakuiert. So verbreitet sich trotz strengster Zurückhaltung in der offiziellen Berichterstattung der Schrecken von Hamburg mit Windeseile bis in die entferntesten Dörfer des Reiches.

Psychologisch war der Krieg in diesem Augenblick vielleicht an seinem kritischsten Punkt angelangt. Jawohl, Stalingrad war schrecklicher, aber

Hamburg lag nicht Tausende von Kilometern entfernt an der Wolga, sondern an der Elbe, im Herzen Deutschlands.

Militärisch galt es jetzt, aus den Ereignissen ganz nüchtern Konsequenzen zu ziehen. Die Alliierten hatten bewiesen, dass Vernichtungsangriffe von kriegswichtiger Bedeutung auf Reichsgebiet möglich waren. Die Komponenten ihres Erfolges waren:

1. Konzentration von Angriffsmassen auf ein Ziel,
2. Kombination von Nacht- und Tagesangriffen,
3. Schlagartiger Einsatz neuer Mittel und Methoden: Radar-Störung, Bomberstrom.

In weiten Kreisen der politischen und militärischen Führung ging nach Hamburg das Wort um: «Der Krieg ist verloren.» Der Lauf der Ereignisse hat ihnen recht gegeben. Der Krieg war verloren. Aber nicht wegen der Katastrophe von Hamburg. Sie war nur die Folge einer Entwicklung, die viel früher begonnen hatte. Sie war vorauszusehen. Den Mahnern und Warnern war vor Beginn des Ostfeldzuges entgegengehalten worden, die Schwächung der Luftfront im Westen, von wo jetzt das Unheil hereingebrochen war, sei nur vorübergehend. Dieses Argument war mit dem Stillstand der Operationen vor Moskau entkräftet. Die Hoffnung, an die man sich danach klammerte, den sowjetischen Koloss in einem zweiten Ansturm niederzuwerfen, war noch weniger überzeugend. Trotzdem gab beispielsweise Jeschonnek den Krieg solange nicht verloren, wie diese Hoffnung noch bestand. Erst als sie an der Wolga zunichte geworden war, sah er keinen Ausweg mehr und nahm sich das Leben. Nicht weil er über Stalingrad verzweifelte oder gar an dem Scheitern der Luftversorgung schuldig war, sondern weil er seine Einsicht und damit das Schicksal der Luftwaffe im Glauben an Hitlers Genialität dessen Argumenten untergeordnet hatte. «Hamburg» war nur für die ein Blitz aus heiterem Himmel, die die seit langem sich abzeichnende Entwicklung des Luftkrieges auf Grund eines Zweckoptimismus nicht gesehen hatten. Sie klappten jetzt zusammen. Sie gaben alles verloren. Dazu hätten sie bereits 1941 und 1942 Grund genug gehabt! Deutschland verfügte auch im Sommer 1943 noch über ein Potential, das durch die Eroberungen wesentlich grösser war als das, aus dem heraus seine strategischen Erfolge der ersten Kriegsjahre gewachsen waren. Seine Armeen kämpften noch überall hunderte von Kilometern jenseits der Reichsgrenzen. Aber die offensive Kriegführung bis nach Asien und Afrika hinein hatte gegenüber den Grossmächten Russland, Amerika und England keine Entscheidung gebracht. Jetzt war der Punkt gekommen, an dem der für die Alliierten arbeitende Faktor «Zeit» mehr und mehr auf die Defensive drängte. Und bei der Verteidigung der Festung Europa war der Luftraum die zugleich wichtigste

und dringlichste, aber auch schwächste Front. Das musste Hamburg jedem klargemacht haben.

Keine der angeführten Komponenten des alliierten Erfolges stellte eine Tatsache dar, der wir machtlos gegenüber gestanden hätten. Die deutsche Hochfrequenztechnik war durchaus in der Lage, den neuen Radar-Störmethoden zu begegnen. Sie machte sich mit Eifer daran und löste bald diese Aufgabe zufriedenstellend, wie überhaupt die Initiative auf Seiten der Forschung, Entwicklung, Fertigung und des Einsatzes hervorgehoben werden muss. Der Bomberstrom war gleichfalls kein Problem, wenn wir mit zusätzlichen Mitteln weitere Abwehrverfahren aktivierten. Zur Bekämpfung der britischen Nachtangriffe waren höchst wirksame Waffen und erfolgreiche Methoden entwickelt worden, die bei einem Schritthalten mit den feindlichen Angriffsstärken und -verfahren eine für den Gegner auf die Dauer untragbare Verlustquote ankündigten. Den amerikanischen Tagesangriffen standen wir auch nicht mehr hilflos gegenüber, obwohl in dieser Beziehung viel durch Kurzsichtigkeit Versäumtes nachzuholen war. Das Zusammenwirken anglo-amerikanischer Tages- und Nachtangriffe konnte nur bei Anhalten unserer Unterlegenheit an aktiven Abwehrkräften katastrophale Folgen haben. Eine immense Steigerung unserer Luftrüstung, wie sie 1944 unter wesentlich ungünstigeren Bedingungen erreicht wurde, hätte nach meiner Überzeugung damals die Sicherung des Reiches gegen alliierte Gross-Luftangriffe noch wiederherstellen können.

Radikale Umstellung auf die Defensive, absolute Priorität der Luftrüstung, Forcierung der Jägerproduktion, das waren die Forderungen der Stunde. Sie lagen gewissermassen in der Luft, als Göring seine engsten Mitarbeiter in den ersten Augusttagen zu einer wichtigen Besprechung in die «Wolfschanze» nach Ostpreussen berief. Die Katastrophe von Hamburg war ihr Anlass. Die Verhinderung eines zweiten «Hamburg» ihr Zweck. Noch qualmten die Trümmer der Stadt. Noch waren nicht einmal die letzten Bomben dieser Angriffsserie gefallen. Göring war nicht in Hamburg erschienen. Er hatte sich mit einem Telegramm begnügt, in dem er dem Gauleiter und der schwer geprüften Bevölkerung der Hansestadt seine Anteilnahme aussprach. Der Text dieser Beileidsbekundung wurde nicht veröffentlicht. Er hätte Empörung ausgelöst. An seiner Stelle begab sich Bodenschatz dorthin. Er war gerade voller erschütternder Eindrücke zurückgekehrt und hatte Hitler Bericht erstattet. Danach erklärte er uns in Görings Dienstsitz im Führerhauptquartier ein über das andere Mal, jetzt müsse endlich etwas Entscheidendes geschehen, so etwas dürfe sich niemals wiederholen. Diese Ansicht begegnete keinerlei Widerspruch. Und ebensowenig gab es Meinungsverschiedenheiten darüber, was nun geschehen müsse. Im Beisein des Generalstabschefs Korten, Jeschoncks Nachfolger, des Generalluftzeugmeisters

Milch, des LW-Befehlshabers Mitte, des Chefs des Luftnachrichten-Verbindungswesens, des Generals der Kampfflieger Peltz, des Generals der Jagdflieger und zahlreicher Generalstabsoffiziere der Luftwaffe wurden die aktuellen, durch die Angriffe auf Hamburg entstandenen Probleme erörtert. Dann fasste Göring das Ergebnis zusammen. Die Luftwaffe müsse nach ihrer offensiven Phase, in der sie grösste Erfolge errungen habe, sich nunmehr gegen den Westen auf Verteidigung umstellen. Es müsse durch Zusammenfassung aller Kräfte und ihre Ausrichtung auf dieses eine Ziel möglich sein, den alliierten Angriffen gegen das Reich Einhalt zu gebieten. Es sei die jetzt wichtigste Aufgabe der Luftwaffe, nicht nur Leben und Gut der in den bombenbedrohten Städten lebenden deutschen Menschen zu schützen, sondern auch das Rüstungspotential des Reiches zu erhalten. Unter dem Schutz der auf die Luftverteidigung konzentrierten Kräfte werde auch in Kürze wieder die Angriffskraft der Luftwaffe erstarren. Und dann werde zum Gegenschlag ausgeholt. Er wisse, dass er damit neue zusätzliche Forderungen stellen müsse. Er habe aber die feste Zuversicht, dass seine Waffe das Vertrauen, das er in sie setze, nicht enttäuschen werde.

Ich habe nie vorher und nie danach in einem Kreis der für die Führung der Luftwaffe Verantwortlichen eine solche Einmütigkeit und feste Entschlossenheit erlebt. Es war, als hätten alle unter dem Eindruck der Hamburger Katastrophe jeden persönlichen oder Ressort-Ehrgeiz zurückgestellt. Es gab keine Gegensätze zwischen Generalstab und Rüstung, keine Rivalität zwischen Bombern und Jägern. Es gab nur den einen gemeinsamen Willen, in dieser kritischen Stunde der Reichsverteidigung alles zu tun und nichts zu unterlassen, um ein zweites nationales Unglück dieses Ausmasses zu verhindern. Auch Göring schien von dieser Stimmung mitgerissen zu sein. Er liess uns einige Zeit allein, um im Führerbunker Bericht zu erstatten und die Vollmachten für das sofortige Anlaufen der in Aussicht genommenen Massnahmen einzuholen.

Wir blieben in gespannter Erwartung zurück. In dieser Stunde musste sich das Schicksal der Luftwaffe entscheiden. Der Oberbefehlshaber selbst hatte eingesehen, dass unsere Luftkriegführung gegen den Westen einen falschen Kurs steuerte. Er schien mit uns von der Notwendigkeit überzeugt und auch fest entschlossen, das Steuer um 180 Grad herumzuwerfen. Zwei Jahre hatte man bereits auf diesem falschen Weg verharrt. Schon nach der Schlacht um England hätte man auf die Defensive im Westen umschalten müssen. Damals schon wäre es erforderlich gewesen, den Jägern Priorität vor den Bombern zu geben, wie es die Engländer getan hatten, als die deutschen Luftangriffe drohten und bevor sie wieder offensiv wurden. Nur die Wiederherstellung der Luftüberlegenheit über dem eigenen Gebiet hätte uns in die Lage versetzt, eines Tages aus ihm heraus auch wieder offensiv zu werden.

In eindeutiger Unterlegenheit jedoch, wie sie für uns nach der Entblössung des Westens bestand, die Fiktion fortgesetzter Angriffstätigkeit aufrechterhalten zu wollen, war unsinnig und verhängnisvoll. Jetzt aber endlich schien der Führung die notwendige Erkenntnis gekommen zu sein. Es würde ein hartes Stück Arbeit werden, die Luftwaffe in kürzester Zeit so umzusteuern, dass aus einer nur scheinbar strategischen Offensiv- eine schlagkräftige Defensiv-Waffe würde. Aber keiner von uns zweifelte am Gelingen. Selbst der «General der Kampfflieger», der sich darüber klar sein musste, dass seine Bomberwaffe damit ihre Vorrangstellung zumindest vorübergehend aufgeben würde, war durch die Hamburger Tatsachen überzeugt worden. Die Luftüberlegenheit über dem Reich zurückerobern und sichern lautete der einmütige Entschluss. Und das konnten bei diesem Stand der Entwicklung des Luftkrieges nur noch die Jäger. Die Beteiligten hatten in vollem Bewusstsein ihrer Verantwortung und in ernster Sorge um die Luftverteidigung des Reiches den Weg aus dem drohenden Niedergang gesucht. Sie glaubten ihn gefunden zu haben. Alles hing jetzt von Hitlers letztem Wort zu den gefassten Entschlüssen ab. Für mich konnte kein Zweifel bestehen, dass er sie mit dem ganzen Gewicht seiner Autorität guthießen und unterstützen würde.

Dann tat sich die Tür auf. Göring, gefolgt von seinem Chefadjutanten, trat wieder zu uns. Er sagte kein Wort, sondern schritt, den Blick starr geradeaus gerichtet, zwischen uns hindurch und ging allein in seine angrenzenden Räume. Wir sahen uns betreten an. Was war geschehen? Der Adjutant gab zögernd einige gewundene Erklärungen ab, aus denen soviel hervorging, dass Hitler im Verlauf einer heftigen Auseinandersetzung die Vorschläge der Luftwaffe rundweg abgelehnt hatte.

Nach einer Weile wurden Peltz und ich zu Göring befohlen. Das Bild, das sich uns bot, war erschütternd. Göring war vollkommen zusammengebrochen. Den Kopf zwischen den Armen auf einem Tisch vergraben, stöhnte er unverständliche Worte vor sich hin. Wir standen einige Augenblicke peinlich berührt da. Dann richtete er sich auf und erklärte, wir seien Zeugen des verzweifeltsten Augenblickes seines Lebens. Der Führer habe ihm das Vertrauen entzogen. All seine Vorschläge, von denen er sich eine radikale Änderung der Lage des Luftkrieges versprochen habe, seien abgelehnt worden. Der Führer habe erklärt, er sei zu oft von der Luftwaffe enttäuscht worden. Von Umstellung auf die Luftdefensive gegen den Westen könne nicht die Rede sein. Die Luftwaffe habe total versagt. Jetzt werde ihr eine letzte Möglichkeit gegeben, sich zu rehabilitieren. Und zwar mit der Wiederaufnahme verstärkter Angriffe gegen England. Angreifen sei nach wie vor die Parole. Terror könne nur durch Gegenterror gebrochen werden. So nur sei der Führer auch mit seinen innerpolitischen Gegnern fertig geworden. Er, Göring, habe seinen Irrtum eingesehen. Der Führer habe immer recht.



Nun müsse alle Kraft darauf konzentriert werden, dem Feind im Westen aus der Luft so wuchtige Vergeltungsschläge zu versetzen, dass er sich hüten werde, ein zweites Hamburg zu riskieren. Der Führer habe als erste Massnahme zur Durchführung dieses Planes die Schaffung eines Führers der Luftangriffe gegen England befohlen.

Göring erhob sich. «Oberst Peltz», rief er, «ich ernenne Sie hiermit zum Angriffsführer England!» Es folgten Einzelbesprechungen, in denen ausserordentliche Massnahmen zur beschleunigten Aufstellung eines Angriffskorps getroffen wurden.

Was in diesen Augenblicken in mir vorging, ist schwer zu schildern. Aufbegehren und Empörung mischten sich mit Fassungslosigkeit und Resignierenwollen. Was war von der Einmütigkeit dieses Führungskreises für die Luftverteidigung übriggeblieben? Was sollte ich hier noch machen? Musste ich eigentlich nicht um Entbindung von meiner Aufgabe bitten? – Wenn ich es nicht tat, dann vor allem meiner damaligen Überzeugung wegen, dass diese Entscheidung nicht unabänderlich sein könnte. Ich irrte mich. Sie blieb unabänderlich. Bei allen Versuchen, gegen eine mir damit katastrophal erscheinende Entwicklung anzugehen, stiess ich auf eine unüberwindliche Barrikade. Sie hiess: «Führerbefehl.»

### *Von einer Krise in die andere*

Der «Angriffsführer England» ging mit Energie an seine Aufgabe heran. Mit neuen Verfahren und neuen Flugzeugen (Ju 188 und He 177) vermochte er später die Angriffe gegen England neu zu beleben. Laut Führerbefehl waren alle Anstrengungen der Luftwaffe dieser Aufgabe unterzuordnen. Trotzdem erlangte die neue Offensive nie strategische Bedeutung. Sie konnte es nicht, weil alle Voraussetzungen dafür fehlten. Zwar wurde in verschiedenen englischen Zielen neuerlich einiger Schaden angerichtet. Aber die eigenen Verluste waren zu gross und wurden schliesslich untragbar. Und im Vergleich zu den Vernichtungsschlägen, die die anglo-amerikanischen Bomber von nun an ununterbrochen gegen Deutschland führten, mussten unsere Angriffe wie Nadelstiche erscheinen.

Die von der Luftwaffe aufgewendete Kraft verpuffte nicht nur, sie wandte sich auch indirekt gegen uns selbst, besonders da sie auf Kosten der Reichsverteidigung ging. Das dringendste Problem, das nach Hamburg aufgetaucht war, bestand darin, den britischen Nachtangriffen auch bei einem durch die neuen Störmethoden weitgehend ausser Funktion gesetzten Radarnetz zu begegnen. Die Nachtjagd, die bisher beachtliche Erfolge erzielt hatte, zeigte auf einmal ihre grossen Schwächen. Ohne Radar war sie praktisch aktionsunfähig. Es galt, rasch einen Ausweg zu finden. Ein ganz einfacher Gedanke, das genaue Gegenteil unseres technisch komplizierten und daher hoch empfindlichen Nachtjagd-Systems, brachte eine Übergangslösung. Die «wilde Sau» erblickte das Licht der Welt, die einmotorige, einsitzige, nicht vom Boden geleitete, sondern auf eigene Sicht ohne elektrische Hilfsmittel operierende Nachtjagd.

Es hatte sich bei den nächtlichen Grossangriffen gezeigt, dass durch die riesigen Flächenbrände über den Zielen fast tagähnliche Bedingungen eintraten, unter denen die Jagd auf die britischen Bomber auch ohne Jägerleit-system möglich war. Ein Bomberpilot, der damalige Major Hermann, vertrat die Idee der hellen Nachtjagd über den Angriffszielen und erprobte sie selbst erfolgreich in kühnen Einsätzen. Spontan, aber der Notlage der Nachtjagd angepasst, befahl der Oberbefehlshaber die sofortige Aufstellung eines Geschwaders. Die Piloten, die besondere Blindflugerfahrung aufweisen mussten, kamen auf Grund freiwilliger Meldungen aus allen Verbänden der Luftwaffe

zusammen. Die Flugzeuge mussten von der Tagjagd abgezweigt werden. In sehr kurzer Zeit standen drei einmotorige Gruppen im Nachteinsatz. Sie brachten allerdings das bisher wohlorganisierte Führungssystem der Nachtjagd, die Leitung des Flakfeuers und das Luftlagebild einigermaßen durcheinander, hatten aber unbestreitbar auch beachtliche Erfolge. Hermann wurde mit besonderen Vollmachten ausgestattet, und unter seiner Führung wurde die 30. Jagd-Division («wilde Sau») aufgestellt.

Die Beleuchtungsverhältnisse über den brennenden Städten wurden durch mancherlei Hilfsmittel verbessert. Flogen die Bomber über einer nicht zu dicken Wolkendecke, so wirkte diese, von unten durch Magnesiumfeuer beleuchtet und zusätzlich mit Scheinwerfern angestrahlt, wie eine Art Mattscheibe, auf der die dunklen Silhouetten der Angreifer von oben deutlich zu erkennen waren. War diese Wolkendecke zu stark, so dass die Beleuchtung von unten nicht durchdrang, dann wurden über ihr Fallschirmleuchtbomben abgeworfen und Leuchtgranaten und -raketen von der Flak geschossen. Die zivilen Luftschutzwarde drehten vollkommen durch. Bisher hatten sie dafür zu sorgen gehabt, dass die totale Verdunkelung nicht durch den geringsten Lichtschimmer gestört wurde. Sich im Freien eine Zigarette anzuzünden, galt bereits als schwerer Verstoß gegen die Vorschriften. Jetzt konnte man während der nächtlichen Angriffe auf der Strasse die Zeitung lesen.

Im Herbst 1943 schied Kammhuber aus der Führung der Nachtjagd aus. Er wurde Befehlshaber der Luftflotte 5 in Norwegen, deren bisheriger Befehlshaber, Stumpff, an die Spitze der neugeschaffenen Luftflotte Reich (früher Luftwaffen-Befehlshaber Mitte) trat. Das XII. Fliegerkorps wurde in I. Jagdkorps umbenannt. Die Führung übernahm Beppo Schmid. Ihm unterstanden die 1., 2., 3. und 7. Jagddivision, während die 4. und 5. Jagddivision im II. Jagdkorps unter der Luftflotte 3 (Sperrle) zusammengefasst wurden. Damit hatte die Tag- und Nachtjagd in der Reichsverteidigung ihre bis Kriegsende fast unverändert beibehaltene Organisation gefunden. Nachdem ich nunmehr auch für die Nachtjagd zuständig war, setzte ich einen Inspekteur der Nachtjäger ein, als welcher anfänglich Hermann, später der erfolgreiche Nachtjäger Streib fungierte. Inspekteur Tagjagd Ost wurde Trautloft, Inspekteur West und Süd Lützow.

Die Entstehung der umfangreichen Jägerführungsorganisation wurde durch einen spürbaren Mangel an Generalstabsoffizieren der Jagdwaffe beeinträchtigt. Die Verantwortung für diese Lücke lag zum Teil auch bei mir. Ich war und bin ein Vertreter der Spezialisierung, von der allein ich mir eine gründliche und erschöpfende Beherrschung der immer komplizierter gewordenen Materie des Luftkrieges verspreche. Die Animosität gegen den Generalstab war in der Jagdwaffe weit verbreitet und beruhte absolut auf Gegenseitigkeit. Tatkräftige Jägeroffiziere hatten sich immer um eine Komman-

dierung in die Luftkriegsakademie heruzudrücken versucht. Sie wollten fliegen und Verbände führen. Infolgedessen hatten auf der Akademie die Bomber das erdrückende Übergewicht. Und die Tendenz, die von ihnen ausging, war nicht gerade jägerfreundlich. Jetzt, da für den Führungsapparat der Reichsverteidigung ein so grosser Bedarf an «Jäger-Generalstäblern» auftrat, konnte er nicht befriedigt werden.

Auch die Besetzung höherer Führerstellen war problematisch. Die Gründe für die gehäuft auftretenden Schwierigkeiten glaubte Göring oft nicht im Sachlichen, sondern allein in der Person des verantwortlichen Führers zu sehen. Dabei ging er manchmal von einer vorgefassten, ablehnenden Einstellung aus, die bisweilen noch aus dem ersten Weltkrieg oder aus der Zeit zwischen den Kriegen stammte. Mein wiederholtes Eintreten für solche Persönlichkeiten entsprach meiner Pflicht. Aber es machte mich bei Göring nicht beliebter.

Unsere gegensätzlichen Auffassungen in Personalfragen verschärfen sich noch, als er die Behauptung aufstellte, die Beherrschung der Materie sei nur eine Belastung. Die Erfahrung habe gelehrt, dass starke Persönlichkeiten ohne allen fachlichen Ballast zur Führung am geeignetsten seien. Und nach dieser seiner Erkenntnis handelte er. Der Führerwechsel wurde noch turbulenter. Es kam schliesslich so weit, dass ein eben eingesetzter höherer Kommandeur, wenn er sich gerade mit Mühe und Not die unumgänglich erforderlichen theoretischen Kenntnisse auf seinem neuen Fachgebiet angeeignet hatte, schon wieder abgelöst wurde.

Das waren jedoch längst nicht die einzigen Personalorgen. Die Abwehr der Bombenoffensive gegen das Reich brachte der Jagdwaffe so starke Ausfälle, dass der schon seit 1941 bestehende Mangel an fliegenden Offizieren und damit an Verbandsführer-Nachwuchs im Sommer und Herbst 1943 fast katastrophale Formen annahm. Die Luftwaffe verfügte insgesamt über rund 70'000 Offiziere und 400 Generale. Die Zahl von 800 Offizieren als Verbandsführer, Flugzeugführer und Ausbilder in der Jagdwaffe ist dabei zu keinem Zeitpunkt des Krieges überschritten worden. Das ist eine erschütternde Tatsache, die einer kurzen Erklärung bedarf.

Es hat in Deutschland nie an Jungen gefehlt, die sich mit Begeisterung zur Jagdfliegerei hingezogen fühlten. Eine Werbung oder Nachwuchsförderung, wie sie heute in fast allen Ländern mit Luftstreitkräften unter erheblichem Aufwand betrieben wird, wäre damals bei uns nicht nötig gewesen. Man hätte den zur Jägerei Drängenden nur keine Steine in den Weg legen dürfen. Ich habe als General der Jagdflieger Tausende von Briefen erhalten, deren Absender oft trotz weit vorgeschrittener Segel- oder Motorflieger-Ausbildung und trotz des Wunsches, Jagdflieger zu werden, nicht einmal der Luftwaffe zugeteilt waren.

Schon innerhalb der vormilitärischen Ausbildung herrschte ein beträchtliches Durcheinander. NSFK, Reichsjugendführung und ein vom Chef des Luftwaffen-Personalamtes besonders eingesetzter «General für Nachwuchs-Luftwaffe» lagen sich gegenseitig in den Haaren. Eine geschlossene Übergabe der vormilitärisch-fliegerisch ausgebildeten Fliegerjugend unmittelbar an die Luftwaffe erfolgte nie. Dazwischen war der Reichsarbeitsdienst eingeschaltet. Ohne dessen praktischen und erzieherischen Wert zu diskutieren, muss festgestellt werden, dass er ein wesentliches Hindernis für den Fliegernachwuchs war. Dieser wurde durch ihn nicht nur aus einer kontinuierlichen fliegerischen Ausbildung herausgerissen, sondern tauchte in der grossen Masse wehrfähiger junger Männer unter, aus der sich die einzelnen Waffengattungen je nach Vollmachten, Eifer und Geschick das für sie Brauchbarste herausfischten. Mehrfache Vorstösse bei Hitler, die Fliegerjugend von dem obligatorischen Reichsarbeitsdienst zu befreien, scheiterten. Die einzige Ausnahme, die von der Arbeitsdienstpflicht überhaupt je gemacht wurde, galt für Tänzerinnen, Schauspielerinnen und andere Jüngerinnen der «schönen Künste».

Allgemein herrschte die Ansicht vor, vom Bomber müsse mehr verlangt werden als vom Jäger. Das führte zu einer für die Jagdwaffe nachteiligen Auslese. Sie lag bei den Ausbildungskommandos und den Fliegerschulen, deren Fluglehrer und Schulleiter oft über keine Kriegserfahrung verfügten und daher nicht in der Lage waren zu beurteilen, wer von dem Nachwuchs die Qualifikation als Jäger besass.

Nach fliegerischer Grundausbildung und Kriegsschule, die für den gesamten Offiziers-Nachwuchs der Fliegertruppe gemeinsam erfolgte, kam der für die Jagdfliegerei Vorgesehene auf die Jagdfliegerschule. Deren Zahl war - wie überhaupt das gesamte Ausbildungsfundament der Luftwaffe - für ihre späteren Aufgaben von vornherein viel zu schmal. Als die junge deutsche Wehrmacht am 7. März 1936 das entmilitarisierte Rheinland besetzte, gab es eine einzige Jagdfliegerschule. Und auch die wurde damals aufgelöst, weil ihre Flugzeuge dringend für diese erste militärische Operation benötigt wurden. Das gewagte Unternehmen, so wie ich es erlebte, wirft ein bezeichnendes Licht auf die Entstehungsgeschichte der Luftwaffe. Es soll daher hier noch kurz eingeflochten werden. Mit Mühe und Not waren für die Rheinlandbesetzung drei kümmerliche Jagdgruppen zusammengebracht. In diesen waren höchstens zehn Flugzeuge kriegsmässig einsatzbereit. Den anderen hatte man zwar in aller Eile und gut sichtbar Maschinengewehre eingebaut, die jedoch nicht in der Lage waren, auch nur einen einzigen Schuss abzugeben. Hätte Frankreich damals Ernst gemacht, wären wir von der «Armée de l'air» fürchterlich zusammengewalzt worden.

Vom Zustand der Jagdwaffe aus beurteilt, war die Rheinlandbesetzung ein sehr gewagter Bluff. Unsere Gruppe flog zunächst nach Werl. - Parade-

aufstellung, Besichtigung durch internationale Presse und ausländische Luftattachés. Sichtlicher Eindruck. – Nachts pinselten wir die grünen Schnauzen unserer Flugzeuge rot und präsentierten uns so am nächsten Tag dem gleichen staunenden Publikum auf einem Flugplatz bei Dortmund. Und derselbe «Türke» wurde noch einmal in Düsseldorf wiederholt. Wobei wir dort allerdings vorsichtig waren und die schon zweimal fotografierten Piloten gegen Mechaniker austauschten, die für diese Aufnahmen in unsere Flugzeugführer-Kombinationen gesteckt wurden.

Das Theater erfüllte offenbar seinen Zweck. Aber vielleicht gerade solche Erfolge verleiteten dazu, den Aufbau der Luftwaffe allgemein nach ähnlichen Grundsätzen durchzuführen. Er ging zu sehr in die Breite statt in die Tiefe. Man berauschte sich an der Zahl der aufgestellten Verbände. Hinter diesen fehlte die Ausbildungs-Organisation mit dem notwendigen Potential schon für den Bedarf im Frieden. Als dann die Zahl der Jagdfliegerschulen 1942/43 wesentlich erhöht wurde, fehlten fronterfahrene Lehrkräfte, die die überbeanspruchten Frontverbände im erforderlichen Umfang nicht abgeben konnten. Dazu kam der akute Mangel an Frontflugzeugen, von dem natürlich die Schulen zuerst betroffen wurden. Der Ausweg, den Bedarf an Flugzeugführern durch Verkürzung der Ausbildungszeit zu beheben, hat unsere Verluste noch mehr erhöht. Aber was blieb uns schliesslich noch übrig?

Ich hatte für die Jagdwaffe eine gesonderte und von Anfang an spezialisierte Ausbildung vorgeschlagen, um jeden Leerlauf in der Grund- und Kriegsschulung zu vermeiden. So hätte wahrscheinlich eine Verkürzung der Ausbildungszeit ohne gleichzeitiges Absinken der Qualität erreicht werden können. Aber mein Vorschlag wurde nach Befragen der Luftflottenchefs abgelehnt. Man sah in einer zu starken Spezialisierung gewisse Gefahren und war grundsätzlich dagegen, dass für die Jagdwaffe eine Ausnahme gemacht werde.

Gut bewährte sich die Einrichtung von Patenschaften, die die einzelnen Jagdgeschwader mit den verschiedenen Jagdfliegerschulen verbanden. Sie tauschten Lehrkräfte und Erfahrungen direkt untereinander aus. Im Rahmen der Ergänzungs-Organisation, die zwischen Jagdfliegerschule und Frontverband zu durchlaufen war, erhielt jedes Geschwader seine eigene E-Staffel, aus der es seinen Nachwuchs bezog. Die Geschwader nahmen so verständlicherweise an der Ausbildung ein unmittelbares Interesse und unterstützten sie durch zeitweilige Abstellung von Jagdlehrern.

Der fehlende, beziehungsweise nicht genügend ausgebildete Nachwuchs wurde zu einem immer brennenderen und letztlich mitentscheidenden Problem. Hatte die Ausbildung anfangs vor allem unter dem Mangel an Flugzeugen gelitten, so fehlten später Lehrer und Kraftstoff, der immer knapper wurde, da die Jagdwaffe nicht ausreichte, die alliierten Angriffe auf unsere

synthetische Benzin-Erzeugung abzuwehren. Es war ein *circulus vitiosus*, aus dem die Luftwaffe nicht mehr herausfand.

Was trotzdem die Ausbildungsorganisation im Kampf gegen diese erdrückenden Behinderungen im Kriege geleistet hat, steht hinter den Leistungen der Front nicht zurück. Dazu gehören auch die immensen Verluste in der Ausbildung, die nur unsere Zwangslage zu rechtfertigen vermochte.

Im Herbst 1943 gab es keinen anderen Ausweg mehr, als trotzdem die fliegerische Ausbildungszeit nochmals zu verkürzen. Der durch steigende Verluste, Neuaufstellungen und vermehrten Flugzeugnachschub auftretende enorme Personalbedarf musste befriedigt werden. Das damit verbundene Absinken der Qualität unserer Flugzeugführer war umso bedenklicher, als der Gegner uns durch neue Flugzeugtypen, steigende Masse und grössere Erfahrung immer mehr überholte. Nur noch im Osten konnte der Nachwuchs allmählich an den Feind herangeführt werden, um schrittweise Erfahrungen zu sammeln. In der Luftschlacht um Deutschland ging es vom ersten Einsatz an um alles. Ein immer grösserer Teil der Nachwuchs-Piloten, bald 50% überschreitend, wurde vor dem 10. Feindflug abgeschossen. Das Leistungsverhältnis zwischen dem Gegner und uns war nicht nur auf der technischen, sondern auch auf der personellen Seite zu unseren Ungunsten verschoben. Den Wettlauf um die Quantität hatten wir schon längst verloren.

Im Sommer 1943 begannen wir endlich mit Lehrgängen für Staffelkapitäne, die im Herbst zu einer Verbandsführerschule auch für Kommandeure und Kommodores erweitert wurden. Sie unterstand mir unmittelbar und erhielt entsprechend den aktuellen Kampferfahrungen laufend neue Ausbildungs-Richtlinien. Ich nahm an ihrer Arbeit, auch durch persönliche Beteiligung am Unterricht, starken Anteil. Sie hatte erfreuliche Erfolge. Allerdings kann ich mir den Vorwurf nicht ersparen, zu spät mit der systematischen Verbandsführer-Ausbildung angefangen zu haben.

Gleichzeitig stellte ich bei meinem Stab eine Flugzeugführer-Sichtungsdienststelle auf. Sie prüfte die spezielle Eignung der von anderen Waffengattungen zur Verfügung gestellten Besatzungen für die verschiedenen Zweige der Tag- und Nachtjagd und bestimmte die noch notwendige Sonderausbildung. Besondere Bedeutung erhielt sie, als sich Göring im Frühjahr 1944 auf mein scharfes Drängen zu einem Aufruf zur Freiwilligenmeldung für die Reichsverteidigung entschloss. Zahlreiche Kampf- und Schlachtfieger, Transporter, Aufklärer, Kurierflieger und andere, bereits erfahrene Flugzeugführer meldeten sich damals, für die anderwärts keine volle Verwendungsmöglichkeit mehr bestand. Sie hatten bei erheblicher Einsparung von Zeit und Kraftstoff und mit unterschiedlichem Erfolg die grössten Lücken in der Tag- und Nachtjagd aufzufüllen. Insgesamt verzeichnete diese Einrichtung bis zu meinem Weggang einen Durchlauf von 12'000 Mann fliegenden Personals.

Der Mangel an mengen- und leistungsfähig ausreichendem Nachwuchs des fliegenden Personals weist auf einen grundsätzlichen Strukturfehler der Luftwaffe hin. Das Ausbildungsfundament war von Anfang an zu schmal. Der Eingriff in die Substanz im Frühjahr 1942 tat ein Weiteres. Aus der ersten Jagdfliegerschule in Schleissheim, die ich selbst noch zurzeit der Tarnung besuchte, wurden bis Kriegsausbruch nicht mehr als zwei! Ende 1944 bestanden 15, die aus den dargelegten Gründen jedoch auch nicht mehr den ungeheuren Bedarf decken konnten. Der deutsche Jagdflieger kam schliesslich mit höchstens 150 Flugstunden an die Front, der amerikanische mit etwa der dreifachen Zahl. Ich muss General Koller, dem letzten Generalstabschef der Luftwaffe, beipflichten, wenn er in einem Bericht feststellt, dass in der kurzen Aufbauzeit der Luftwaffe wohl das Höchste erreicht wurde, was menschenmöglich war, dass ihr aber ebenso wie dem Heer materiell und personell jegliche Reserven fehlten. «Abgesehen von 1940», schreibt Koller, «hat Hitler jede Operation und beinahe jede Schlacht ohne Reserven geführt. Kriege kann man nicht improvisieren mit einer halbfertigen Wehrmacht, es sei denn, man setze alles aufs Spiel, wie es ja auch geschehen ist.»

Der Ausweitung eines Krieges jedenfalls, in dessen Verlauf die Luftwaffe an Fronten von vielen tausend Kilometern zu kämpfen und ausserdem das Reich gegen den Angriff gewaltiger Luftarmaden zu verteidigen haben sollte, waren wir von vornherein nicht gewachsen. Die Luftwaffe setzte sich zu Beginn des zweiten Weltkrieges wie folgt zusammen:

30 Gruppen Bomber (18 He 111, 11 Do 17, 1 Ju 86)

9 Gruppen Stuka (Ju 87)

1 Gruppe Schlachtflieger (Hs 123)

10 Gruppen Zerstörer (Me 109 D)

13 Gruppen Jäger (Me 109 E)

21 Staffeln Fern-Aufklärer (F) (19 Do 17 P, 1 He 111 H, 1 Do 17 F)

30 Staffeln Nah-Aufklärer (H) (25 Hs 126, 5 He 45/46)

Die britische und amerikanische Luftmacht war jede für sich der Zahl ihrer Verbände nach zu Beginn des Krieges noch schwächer. Aber sie wurden nie wie unsere so restlos überfordert. Als an England und die USA mit Eröffnung der Feindseligkeiten im Luftkrieg grössere Anforderungen herantraten, zweigten sie von ihrem gesamten Menschen- und Rüstungspotential ein genügend grosses Kontingent ab, um auf breiter Grundlage die Luftstreitmacht zu entwickeln, mit der sie vier Jahre später zur Vernichtung Deutschlands erfolgreich antreten konnten.

Abgesehen von kurzfristigen Operationen, galt für sie stets der Grundsatz der Kräfteökonomie, die trotz Verlusten und Verschleiss die ständige Kräftevermehrung in den Vordergrund stellte.



Die Unterlegenheit unserer Jäger in Zahl und Leistungen gegenüber den Engländern und Amerikanern war das Thema einer Auseinandersetzung, die ich im Herbst 1943 mit Göring auf Burg Veltenstein hatte. Göring ging mit mir im Gespräch auf dem Hof auf und ab.

Ich war es gewohnt, von ihm Vorwürfe über das Versagen der Jäger zu hören. Aber ich nahm diese selten unwidersprochen hin. Wenn immer ich diese für ungerechtfertigt hielt, verteidigte ich meine Waffe und ihren Kampfgeist. Hingegen wies ich auf Mängel und Versäumnisse hin, für die nicht die Jäger verantwortlich gemacht werden konnten. So forderte ich bessere Ausbildung, mehr und leistungsfähigere Flugzeuge. Göring war durch meinen Widerspruch bereits heftig erregt. Er kam nun auf ein besonders heikles Thema zu sprechen: die von Hitler für die Zerstörer befohlene 5-cm-Kanone. Dieser hatte folgende Überlegung geäussert: Der Seekrieg hat sich vom Entern und anschliessenden Kampf Mann gegen Mann zum Artillerie-Gefecht entwickelt, das heute bereits auf Entfernungen ausgetragen wird, bei denen sich die Gegner überhaupt nicht mehr zu Gesicht bekommen. Unsere Panzer konnten zu Beginn dieses Krieges das Feuer erst auf eine Entfernung von 800 Metern erfolgversprechend eröffnen, während unsere neuesten Typen in der Lage sind, feindliche Panzer bereits auf Entfernungen von mehr als drei Kilometern zu bekämpfen. Nur der Jagdflieger ist in dieser Entwicklung nicht mitgekommen. Er muss sich noch immer auf mindestens 400 Meter an den Gegner heranmachen, um seine Waffe wirkungsvoll einsetzen zu können.

Aus dieser Überlegung entsprang der Befehl, eine grosskalibrige, weitreichende Kanone in Jäger- oder Zerstörerflugzeugen gegen die amerikanischen Bomberformationen zum Einsatz zu bringen. Die Durchführung sah so aus: Me-410-Zerstörer, ausgerüstet mit der 850kg (!) schweren 5-cm-Kampfwagenkanone KWK 5, umgebaut in eine automatisch ladende Waffe mit etwa 15 Granaten im Magazin, Schussfolge knapp einen pro Sekunde. Fliegen war mit diesem Ungetüm, das an die 3 Meter weit aus dem Bug herausragte möglich, schiessen auch, wenn auch meist nicht mehr als fünf Schuss bis zur hoffnungslosen Ladehemmung; sogar treffen konnte man, aber nicht auf 1'000 oder 3'000 Meter, sondern allenfalls bis zu einer Entfernung von 400 Metern. Darüber hinaus machte die Streuung alle Trefferchancen zunichte. Gewonnen war also nichts, die Schussfolge dagegen praktisch auf Einzelfeuer reduziert. Wir sagten ironisch, man müsse die Mustangs und Thunderbolts mit dem Kanonenrohr aufspieseln, nachdem man mit ein paar Schuss Artilleriefeuer die Viermotorigen «moralisch erschüttert» habe.

Grundsätzlich war etwas Richtiges an Hitlers Idee. Aber nicht die 5-cm-Kanone, sondern die Raketensalve brachte später das, was ihm vorgeschwebt hatte.

Ich setzte Göring nochmals alle von der Truppe, von den Fachingenieuren und von mir bereits wiederholt vorgebrachten Einwände auseinander. Aber er war schon zu erregt, um noch Vernunftgründen zugänglich zu sein. Ich sei kein Waffengeneral, wie er ihn sich vorstelle. Er brauche jetzt jemand, der seine Befehle bei der Truppe auf Biegen und Brechen durchsetze. Er habe mich nicht zum «General der Jagdflieger» gemacht, um die Jäger immer wieder in Schutz zu nehmen und die von ihm aus grundsätzlichen Erwägungen erteilten Befehle unwirksam zu machen. Die Unterhaltung hatte auf Görings Seite eine derartige Lautstärke angenommen, dass ich mich überwinden musste, ruhig zu bleiben. Was er da von mir verlangte, konnte ich nicht mehr mitmachen. Ich hielt es für unverantwortlich, in dieser angespannten Lage und in dem befohlenen Umfang einen klar erkannten technischen Irrweg zu beschreiten.

Daher erklärte ich Göring mit aller Entschiedenheit, dass ich eine Tätigkeit als Waffengeneral in dem von ihm geforderten, bedingungslosen Sinne nicht mit meinem Gewissen vereinbaren könne. Ich bat in aller Form, mich als General der Jagdflieger abzulösen und mir wieder eine Frontverwendung zu geben. In Görings Gesicht war deutlich eine starke Überraschung zu erkennen. Nach langer Pause sagte er mit betonter Härte und Kürze: «Genehmigt!»

### *Im Kampf mit Feind und Führung*

Als ich von der Burg durch den Ort Veltenstein zum Flugplatz Nürnberg fuhr, standen Menschen auf der Strasse und sahen mir mit einer Mischung aus Mitleid und Neugier nach. Sie hatten die Stimme des Burgherrn vernommen. Auf dem Flugplatz Nürnberg wartete bereits ein Anruf des Chefadjutanten auf mich. Er solle mir den Befehl übermitteln, bis auf weiteres im Amt zu bleiben.

Dieses Hin und Her über meine weitere Verwendung kennzeichnete auch die Atmosphäre innerhalb der deutschen Führung, die Nervosität und Verkrampfung, die kaum noch eine Massnahme und Planung ausreifen liess, die von Improvisation zu Improvisation sprang und oft über den Haufen warf, was eben erst beschlossen und befohlen war.

Vierzehn Tage nach dem Veltensteiner Zwischenfall erkundigte ich mich, wer mein Nachfolger sei und wann er zur Übergabe der Geschäfte eintreffe. Es sei noch nichts befohlen, war die Antwort, ich bekäme demnächst Bescheid.

Nochmals vergingen vierzehn Tage. Dann wurde mir mitgeteilt, der Reichsmarschall habe entschieden, ich solle auf dem Posten verbleiben. Erst viel später sprach mir Göring sein Bedauern über den Vorfall aus. Ich müsse seine damalige Erregung anerkennen.

Das Unheil, das über Deutschland aus der Luft hereinbrach, veranlasste Göring, von jetzt ab persönlich wieder stärkeren Anteil an der Führung der Reichsverteidigung zu nehmen. Er reiste ab Herbst 1943 von Verband zu Verband, besichtigte, hielt unter dem Motto: «Lasst mich nicht im Stich!», anfeuernde Ansprachen, liess sich mit den Besatzungen und in den bombardierten Städten fotografieren. Und nachdem es eine Zeitlang in der deutschen Öffentlichkeit schon ziemlich still um «Hermann» geworden war, schien er nun wieder «im Kommen». Als er sich in der Berliner Markthalle unter die Bevölkerung mischte, wurde er nicht mit faulen Tomaten beworfen, sondern die Marktfrauen riefen ihn beim Vornamen und klopften ihm auf die Schulter. Es war massenpsychologisch interessant festzustellen, dass sich die in der Bevölkerung angesammelte Verbitterung bei einer solchen Gelegenheit nicht auf den für die Luftwaffe Verantwortlichen entlud, sondern in Dankbarkeit dafür umschlug, dass überhaupt jemand von den «Grossen» einmal gekommen war, um sich nach ihren Nöten und Leiden zu erkundigen.

Auch in die unmittelbare Führung der Jagdverbände bei der Bekämpfung von Reichseinflügen schaltete sich Göring jetzt wiederholt ein. Freilich war die Begeisterung bei den Verbandsführern und in den Divisionszentralen nicht allzu gross, wenn sie hörten: «Der Reichsmarschall führt.» Das war verständlich, nachdem Göring einmal sämtliche Jäger bis in den Raum von Pilsen hinter sich selbst hergejagt hatte. Die Operation ging unter der Bezeichnung «Luftangriff auf die Festung Koepenick» in die Geschichte der Reichsverteidigung ein. Ein amerikanischer Verband griff Düren im Rheinland über den vollständig geschlossenen Wolken an. Die abgeworfenen Düppel wurden vom Wind nach Osten abgetrieben. Und während in Düren bereits die Bomben fielen, überdeckten sich Radarerfassungen der Düppel und starke Flugzeuggeräuschmeldungen des Flugmeldedienstes ostwärts bis in die Gegend des Rheines. Der führenden Jagddivision war die Lage absolut klar. Sie wurde aber überstimmt. Denn der Oberbefehlshaber, der von Karinhall aus den Anflug verfolgte, beurteilte die Luftlage anders. Sein Misstrauen hatte sich längst auch auf die Führung der Jagddivisionen ausgedehnt. Er nahm an, dass die Bomber in ostwärtiger Richtung nach Oberfranken weiterfliegen würden. Ein Angriff auf die Kugellagerindustrie von Schweinfurt schien ihm bevorzuzustehen. Also befahl er die Jagdkräfte in diesen Raum. Seine Befürchtungen glaubte er bald bestätigt. Denn tatsächlich meldete der Flugmeldedienst jetzt starke Flugzeuggeräusche grosser Verbände in Richtung auf Schweinfurt. Es fiel keine Bombe in der Stadt der Kugellager. Es konnte keine fallen, denn die Bomber waren schon längst auf dem Rückflug. Die Jägerführung wusste das, aber der Oberbefehlshaber der Luftwaffe glaubte es besser zu wissen als diese «Trottel». Was der Flugmeldedienst aber als Feindverband in Richtung auf Schweinfurt gemeldet hatte, waren in Wirklichkeit die über den Wolken vom hohen Chef höchstpersönlich dorthin dirigierten eigenen Jäger. Natürlich konnten die Jagdverbände Schweinfurt durch die Wolken nicht erkennen. Sie flogen darüber hinaus auf der Suche nach den amerikanischen Bomberverbänden. Der Flugmeldedienst verkündete starke Flugzeuggeräusche ostwärts Schweinfurt mit Ostkurs. Daher vermutete Göring jetzt einen Angriff auf «Leuna». Neuer Befehl an die Jagdverbände: «Alles Richtung Leipzig.» Und dort wiederholte sich dasselbe wie bei Schweinfurt. Die Jägerführung gab es auf, Göring von der wirklichen Luftlage überzeugen zu wollen. Wiederum wurde das Gebiet von Leipzig von den eigenen Jägern überflogen, und von einem Angriff war keine Rede. – «Durch wen denn auch?», fragten wir uns! – «Was mochten die Amerikaner bloss vorhaben?», so fragte sich der Oberbefehlshaber in Karinhall. Neue Idee: die Skoda-Werke bei Pilsen werden das vermutliche Angriffsziel sein. Und die Jäger wurden auf Grund der Geräusch-Meldungen des Flugmeldedienstes und Görings Luftlagebeurteilung hinter sich selbst her bis nach Pilsen gejagt. Es war

ein glücklicher Zufall, dass allmählich die Wolkendecke aufriss und dass man jetzt auch von der Erde aus den Himmel voller deutscher Jäger, aber weit und breit keinen feindlichen Bomber sah. Und wie über Pilsen die Sonne durchs Gewölk, so brach durch Görings Vorstellung sich die Erkenntnis Bahn, dass er auf einen «Türken» hereingefallen war, den er sich selbst gebaut hatte. Er nahm die Blamage mit Humor auf und schickte allen betroffenen Führungsstäben und Verbandsführern ein Fernschreiben, worin er mit versöhnlicher Selbstironie sich und alle Beteiligten zu der «erfolgreichen Abwehr des Luftangriffes auf die Festung Koepenick» beglückwünschte.

Die Unterscheidung zwischen Feind und Freund, die «Kennung», ist wohl das schwierigste Kapitel der Radartechnik gewesen. Dieses Problem restlos zu lösen, ist uns nie gelungen. Viel Kummer, Ärger und Fehlschläge lagen in dieser Tatsache begründet. Aber es ist tröstlich, dass auch die englische Luftverteidigung die «identification – friend – foe» stets als prekäre Frage betrachten musste.

An die Radar-Industrie, die durch das späte Anlaufen und die schweren Luftangriffe mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, wurden ständig neue Anforderungen gestellt. Der Mangel an technischen Spezialisten wurde noch dadurch erhöht, dass mit jedem neuen Gerät, das die Industrie lieferte, ein zusätzlicher Bedarf an besonders ausgebildetem Personal zu seiner Bedienung entstand. Die Neuerungen ersetzten auch nicht sofort die alte Ausrüstung, sondern meistens mussten sie zusätzlich produziert, eingesetzt und bedient werden. Die durch die verstärkte Abgabe an das Heer entstehenden Personallücken konnten nur durch den grosszügigen Einsatz von Frauen geschlossen werden. Sie wurden bald auch in den Hunderten von Radar-Stellungen in allen Luftgauen des Reiches und der besetzten Gebiete unentbehrlich. Was haben überhaupt die deutschen Frauen in ihrer Gesamtheit im Kriegsgeschehen geleistet und erduldet!

Wir wurden allmählich mit den vielfachen und teils raffinierten Störmassnahmen des Gegners einigermassen fertig. Schwierig blieb die Verbindung der Gefechtsstände und Jägerleitstellen mit den Verbänden und Flugzeugen in der Luft. Besonders nachts war der Äther angefüllt mit getasteten und gesprochenen Lang-, Kurz- und Ultra-Kurzwellen, mit denen durch Pfeif- oder Dauertöne, «Wobbeln», Kommandos, Reden, Musik oder Glockentöne fast der Eindruck eines Jahrmarktes oder einer aufgeregten Parlamentsdebatte in den Empfängern auf der Erde und in der Luft hervorgerufen wurde. Trotzdem ist es dem Gegner nie gelungen, alle Führungsverbindungen und -mittel gleichzeitig auszuschalten.

Der Einsatz des ganzen Störungsregisters durch den Gegner liess uns erst die volle Bedeutung des bis dahin nicht genügend ausgewerteten Horchdienstes erkennen. In emsiger Mosaikarbeit versuchte sich dieser aus un-

zähligen aufgefangenen und entschlüsselten Funksprüchen des Gegners ein Bild über die Lage auf der anderen Seite zu machen. Der Wert der darauf basierenden Berichte sei unbestritten. Entscheidende praktische Bedeutung mit sofortiger Auswirkung bekam der Funkhorchdienst jedoch erst dadurch, dass man seine Feststellungen unmittelbar den an der Reichsverteidigung beteiligten Führungsstellen für ihre Disposition und Auswertung zu dem jeweiligen Einsatz zugänglich machte. Angefangen bei der Erkundung feindlicher Einsatzvorbereitungen, der Feststellung von Wetteraufklärung im Anflug- und Zielraum alliierter Verbände, über die Beobachtung der Versammlungen, Einschaltung des Störapparates, der gegnerischen Navigationshilfen an Bord und auf dem Boden bis zum Abhören und Anpeilen des Funk- und Funksprechverkehrs sowie des Bord-Radars, ergaben sich bei schneller Auswertung und Weiterleitung eine Unmenge wertvoller Führungsunterlagen. Wichtigste Entschlüsse wurden jetzt oft allein aufgrund der Meldungen des Funkhorchdienstes getroffen.

Wir befanden uns damals auf dem Gebiet der Technik und Taktik in einem ständigen Wettlauf mit dem Gegner, bei dem wir trotz gelegentlicher Erfolge schliesslich den Kürzeren ziehen mussten, weil unser Potential bereits überlastet war und zusammenschumpfte. Im Nachtluftkrieg warteten die Engländer ständig mit neuen Navigations- und Angriffsverfahren auf. Durch die Aufstellung besonderer Pfadfindereinheiten wurde der Masse der nachfolgenden Bomber Anflug und Zielfindung erleichtert und somit der Wirkungsgrad ihrer Einsätze erhöht. Kurs- und Wendepunkte wurden mit neuartigen Leuchtmitteln markiert. Bei jeder Welle befanden sich «Beleuchter», die den jeweiligen Zielraum mit den berüchtigten «Christbäumen» absteckten. Das waren im Fall gebremste Leuchtbomben, deren aussprühender Leuchtsatz den Eindruck eines in der Luft hängenden brennenden Weihnachtsbaumes hervorrief. Ihre Befehle erhielten die Beleuchter vom Angriffsleiter – wir nannten ihn «Zeremonienmeister» –, der den Angriff aus grösserer Höhe überwachte und für seine exakte Durchführung sorgte.

Unsere Nachtjagd versuchte, sich den neuen britischen Methoden so gut wie möglich anzupassen, ja, sie profitierte sogar in gewisser Weise von ihnen. Die Kursmarkierungen der Engländer wiesen nämlich nicht nur den Bombern, sondern oft auch unseren verfolgenden Nachtjägern den Weg. Sie wurden jetzt meistens an Funkfeuern versammelt und von hier aus in den Bomberstrom eingeschleust. In gewisser Beziehung hoben die britischen Leuchtmarkierungen die Wirkung der jetzt für uns so nachteiligen Funk- und Radarverschleierung auf. Ein weiteres Mittel zur Auffindung des Bomberstromes waren die auf grosse Entfernungen sichtbaren brennend abgeschossenen Gegner. Eine Folge von ihnen gab unseren Nachtjägern Standort, Kurs und Höhe mit weit sichtbarem Feuerschein bekannt und lenkte die Jäger aus

einem Umkreis bis zu 100 Kilometern wie die Motten zum Licht. Bis über die Ziele und auch im Abflug noch wurden die britischen Bomber verfolgt. Das starre System einzelner «Himmelbetten» und begrenzter Verteidigungszonen war überholt. Die Nachtjagd «ging auf Reisen».

Für diese Art des Einsatzes gewannen naturgemäss die Bordradargeräte erhöhte Bedeutung. Neue Typen und Entwicklungen entstanden oft aus den Erfahrungen und Forderungen der Front. Ihren grössten Erfolg erzielte sie bei einem englischen Grossangriff auf Nürnberg in der Nacht vom 30. zum 31. März 1943. Das Zusammentreffen einer Reihe für uns günstiger Faktoren, von denen der wichtigste der während des Angriffes aufgehende Mond war, ermöglichte den Abschuss von 132 Bombern. (Nach deutschen Meldungen.)

Der Gegner nahm die wiederauflebende Aktivität unserer Nachtjagd und die für ihn damit verbundenen steigenden Verluste nicht untätig hin. Er setzte in verstärktem Mass Fernnachtjäger gegen unsere Nachtjagd-Basen und -Versammlungen ein. Der Nachtluftkrieg wurde ständig intensiver und in seinen Erscheinungsformen komplizierter und vielfältiger. Die Störtätigkeit nahm weiter an Umfang zu. Die Engländer entwickelten grossen Ideenreichtum auf diesem Gebiet. Eine besondere Formation, die 100. Bomber-Group, spezialisierte sich ganz auf Schein-, Ablenk-, Verschleierungs- und Störtätigkeit. Sie brachte uns manche Überraschungen, von denen noch zu sprechen sein wird.

Nach Hamburg richteten sich die britischen Nachtangriffe hauptsächlich gegen Ziele in Süddeutschland. Besonders schwer wurde Nürnberg in kurz aufeinanderfolgenden Schlägen getroffen. München, Stuttgart, Frankfurt, Mannheim und andere süddeutsche Städte hatten ihre Feuerprobe zu bestehen. Daneben wurden bis zum Jahresende 1943 vor allem Darmstadt, Kassel, Strassburg, Köln, Aachen, Hagen, Münster, Hannover und Bremen und immer wieder die Städte des Ruhrgebietes angegriffen. Ein schwerer Angriff richtete sich am 3. Dezember gegen Leipzig. In der Nacht vom 18. zum 19. November begann die Royal Air Force ihre «Battle of Berlin», die bis zum 24. März 1944 anhielt.

Nach britischen Angaben wurden im Jahr 1943 30 Angriffe mit einer jeweiligen Bombenlast von 500-1'000 Tonnen, 25 Angriffe mit 1'000 bis 2'000 Tonnen und 8 Angriffe mit mehr als 2'000 Tonnen geflogen. Insgesamt warf die Royal Air Force 1943 136'000 Tonnen Bomben auf Deutschland ab. Als stärkste Kaliber wurden jetzt Brandbomben von rund 2'000 kg und Sprengbomben von rund 4'000 kg verwendet.

Die grösste Bombenlast, die im Verlauf des Jahres 1943 von der Royal Air Force auf eine einzelne deutsche Stadt geworfen wurde, konzentrierte sich mit 10'000 Tonnen auf Hamburg. Es folgten Essen, Hannover und Köln mit je 8'000 Tonnen, Mannheim und Ludwigshafen mit je 7'000 Tonnen. Insgesamt führte die Royal Air Force vom 1. März bis zum 31. Dezem-

ber 1943 96 Grossangriffe gegen 29 verschiedene deutsche Städte. Die Auswirkungen dieser Angriffe wurden von den Briten zweifellos überschätzt. So errechneten sie einen dadurch hervorgerufenen Ausfall von 2'400'000'000 (2,4 Milliarden) Arbeitsstunden, der einem 36%igen Rüstungsrückgang entspräche. Auf diesen wieder sei – immer nach englischer Ansicht – die Schwächung der deutschen Fronten und der Übergang der Luftwaffe von einer Angriffs- zu einer Defensivwaffe zurückzuführen. Das trifft keineswegs zu. Die vielfältigen Gründe für den Niedergang der Luftwaffe habe ich zu einem grossen Teil bereits darzulegen versucht. Natürlich haben auch die britischen Nachtangriffe einen Anteil daran, der jedoch in Prozentzahlen weder von der einen noch von der anderen Seite errechnet werden kann. Zu den in der Rüstung angerichteten Schäden hat sich Reichsminister Speer in einem Nachkriegsbericht klar geäussert. Darin heisst es: «Im Verlauf des Jahres 1943 waren die Beeinträchtigungen, die die Rüstungsprogramme durch Luftangriffe erlitten, im Ganzen gesehen nicht sehr gross.»

Bis zum Juli 1943 (Hamburg) waren die Abschusserfolge der bodengelenkten Nachtjagd steil angestiegen. Dann kam ein jäher Abfall. Die «wilde Sau» konnte zwar eine gewisse Überbrückung und Entlastung, nicht aber die Lösung der Krise bringen. Ihre im September von Göring befohlene Vergrösserung auf drei Geschwader blieb solange illusorisch, als es an Flugzeugführern mit dem für die einmotorige Nachtjagd erforderlichen Ausbildungsstand fehlte. Vor allem aber war einfach nicht die notwendige Zahl von Flugzeugen vorhanden. Eine meiner schlechtesten Ideen war die Doppelausnutzung der Jagdflugzeuge für Tag- und Nachtjagd. Bei stärkerer Beanspruchung erwies sie sich als undurchführbar. Statt «sowohl – als auch» war die Folge ein «weder – noch».

Der Bestand aller im Reich und im westlichen Vorfeld verfügbaren zweimotorigen Nachtjäger überschritt im Jahr 1943 nie 350 Flugzeuge. Von diesen gelangten infolge geringer technischer Einsatzbereitschaft und je nach der taktischen und der Wetterlage im Durchschnitt höchstens 50% zum Einsatz. Bedenkt man weiter, dass der Anteil davon, der tatsächlich an den Feind kam, naturgemäss noch geringer war, so wird verständlich, dass damit nächtlichen Grossangriffen auf die Dauer nicht entscheidend begegnet werden konnte.

Die mangelnde Durchschlagskraft der Nachtjagd versuchte die Führung dadurch auszugleichen, dass sie angesichts der sich ständig steigernden Verwüstungen der deutschen Städte den Einsatz der einmotorigen Nachtjäger ohne Rücksicht auf Verluste, auch unter ungünstigsten Wetterbedingungen, erzwang. Die Royal Air Force bediente sich seit Anfang 1943 des sogenannten «H2S»-Verfahrens (blind bombing technique), das Grossangriffe auf Flächenziele auch ohne jede Erdsicht ermöglichte. Unsere Nachtjäger waren



infolge ihres hohen Ausbildungsstandes und der sehr guten Instrumentierung für Blindflug und Flugsicherung den Wetterschwierigkeiten in hohem Grade gewachsen. Mit der forcierten Erweiterung der einmotorigen Nachtjagd aber sank das Leistungsniveau der Flugzeugführer so stark, dass die Wetterverluste in keinem Verhältnis mehr zu den Erfolgen standen. Immer wieder erzwungene Gewalteinätze über Hunderte von Kilometern kreuz und quer über Deutschland hinweg zu den angegriffenen Objekten erschütterten das Vertrauen dieser Verbände. Eine junge Waffe, die sich nach überzeugenden Anfangserfolgen als Ergänzung der bodengelenkten Nachtjagd hervorragend bewährt hatte, brach durch Verschulden der Führung schnell wieder zusammen. Anfang 1944 bekam ich die Genehmigung, die «wilde Sau» einzufangen. Die 30. Jagd-Division wurde aufgelöst. Aus ihren Verbänden wurden die Schlechtwetter-Jagdgeschwader 300 und 301 gebildet. Ihre Flugzeuge erhielten weitere Spezialausrüstungen. Die so entstandenen Allwetter-Jäger wurden sowohl für Nacht- als auch für Tages- und Schlechtwettereinsätze verwendet.

Im Verlauf des Jahres 1943 verlagerte sich der Schwerpunkt der Reichsverteidigung immer mehr auf die Bekämpfung der Tagesangriffe. Zwar überwogen in diesem Jahr zahlenmässig noch die englischen Einsätze gegen Deutschland die amerikanischen, sie waren für die betroffene Bevölkerung fraglos die schwerere Last, doch musste vom Standpunkt der Rüstung aus den amerikanischen Tagespräzisionsangriffen schon damals grössere Bedeutung als den nächtlichen Sättigungsangriffen der Engländer beigemessen werden.

Ganz offenbar war es das Ziel der 8. AAF, die deutsche Jagdabwehr, die ihr beim ersten Vortasten nicht durch Jäger geschützter Viermotoriger in die Tiefe des Reichsgebietes schwer zu schaffen machte, durch Angriffe auf die deutsche Flugzeugindustrie zu schwächen. Im Sommer 1943 flog sie insgesamt 43 solcher Angriffe auf 14 verschiedene Werke mit einer Bombenabwurfmenge von zusammen 5 092 Tonnen. Wenn es auch bedeutend wirkungsvoller gewesen wäre, statt der Flugzeugwerke unsere Motorenwerke anzugreifen, so waren doch die Folgen sehr bald zu merken. Der Ausstoss beispielsweise an Me 109 sank von 725 Flugzeugen im Juli 1943 auf 536 im September und 357 im Dezember 1943. Das von Milch aufgestellte und auch tatkräftig durchgeführte Jägerprogramm erlitt einen erheblichen Einbruch. Unsere Hoffnungen auf einen baldigen Kräfteaufbau der Jagdwaffe in der Reichsverteidigung waren zunächst wieder einmal zerschlagen. Als die Amerikaner, denen die Erfolge ihrer Angriffe auf unsere Luftrüstung nicht verborgen bleiben konnten, diese mit einer neuen Serie Ende Februar 1944 wiederholten, wurde das der Anlass zu einer tiefgreifenden und grundsätzlichen Umstellung unserer Rüstungsorganisation. Unter dem Rüstungs-

minister Speer wurde der sogenannte «Jägerstab» geschaffen, der die Produktion von Jagdflugzeugen aus der Zuständigkeit des RLM herausnahm, erhebliche zusätzliche personelle und materielle Kapazität darauf verlagerte und sie so zu einer nie für möglich gehaltenen Rekordhöhe führte.

Doch diese Auswirkungen stellten sich erst im Jahre 1944 ein. Im Sommer 1943 war noch kein Anlass gegeben, derart optimistische Erwartungen zu hegen. Die Angriffe auf die Flugzeugfabriken wurden ergänzt durch solche auf die deutsche Kugellagerproduktion. Der erste Angriff auf Schweinfurt am 17. August 1943 wirkte auf die deutsche Führung schockartig. Mit einer systematischen Zerstörung oder Lähmung der deutschen Kugellager-Industrie, die ihre strategische Achillesferse in Schweinfurt hatte, musste die gesamte Rüstung des Reiches schwerstens gefährdet werden. Speer hat in seinem schon zitierten Bericht darauf hingewiesen, dass bei einer Fortsetzung dieser Angriffe im Verlauf von zwei Monaten bereits eine wesentliche Schwächung und nach vier Monaten fast ein totaler Stillstand der deutschen Rüstung unvermeidlich geworden wäre. Doch glücklicherweise war der erste Angriff auf Schweinfurt auch für die Gegenseite von schockartiger Wirkung. 376 B 17-Bomber der 8. AAF waren an diesem Tage zu einem koordinierten Angriff auf Schweinfurt und Messerschmitt-Regensburg gestartet. 315 von ihnen gelangten bis zu den Zielen. 60 «Fliegende Festungen» wurden abgeschossen, über 100 durch Beschuss beschädigt. Die Totalverluste machten zum erstenmal 16% der Einsatz- und 19% der Angriffsstärke aus. Die bisher bedeutendste Luftschlacht des Krieges endete mit einem Erfolg der deutschen Luftverteidigung. Rund 300 Jäger nahmen daran teil. Sie wurden im Raum von Frankfurt ausserhalb der Eindringtiefe des Begleitschutzes versammelt und geschlossen den Bomber-»Pulks« entgegengeworfen. Etwa 25 Totalverluste kostete uns der Erfolg, und nicht, wie in amerikanischen Berichten behauptet wurde, 228 Jäger. Der Regensburg angreifende Verband flog planmässig mit Südkurs über die Alpen ab, überquerte Italien und das Mittelmeer und landete in den algerischen Einsatzbasen der 9- AAF. Am 24. August kehrten von den in dieser Angriffsgruppe gestarteten 147 Boeing-Bombern nur mehr 85 nach England zurück. Die erstmalig hohen Verluste riefen, wie Filme, Schilderungen und zahlreiche inzwischen veröffentlichte Berichte beweisen, bei den amerikanischen Besatzungen tiefe Depressionen und eine Art Führungskrise hervor, so dass derartige Angriffe nicht fortgesetzt wurden, ehe nicht der Begleitjäger die Lösung brachte.

In dieser Periode der amerikanischen Tagesangriffe gegen die deutsche Flugzeugindustrie konnte ich auch selbst wieder als Jagdflieger aktiv an einem Luftkampf teilnehmen. Als ich aus der Front herausgezogen und zum General der Jäger ernannt worden war, hatte mir Göring striktes Feindflug-

verbot auferlegt. Es wurde durch die Bemerkung unterstrichen, ich hätte ein solches Verbot schon einmal überschritten. Auch fehlte nicht ein warnender Hinweis auf Mölders, der als mein Vorgänger auf der Krim eine ganze Anzahl «schwarzer» Abschüsse roter Flieger getätigt und damit gegen den auch für ihn geltenden Befehl verstossen hatte. Mölders' tödlicher Absturz war überdies der Beginn einer ganzen Serie tragischer Flugunfälle, bei denen mehrere namhafte militärische und Wehrwirtschaftsführer ums Leben kamen. Die Folge davon war eine Verschärfung der Sicherheitsmassnahmen. «Hochgestellte Persönlichkeiten» – der Landser nannte sie schlichter die «Grosskopffeten» – durften nur noch in mindestens dreimotorigen Flugzeugen fliegen. Das hiess in einer Ju 52. Ich hätte also meine Inspektionsflüge zu den Verbänden an der Front mit der alten Ju 52 machen müssen.

Dabei war aber keine der «hochgestellten Persönlichkeiten» in einem einmotorigen Flugzeug oder gar in einem Jagdeinsitzer «heruntergefallen». Trotzdem, Befehl ist Befehl. Nur insofern war eine Ausnahme für mich durchzudrücken, als mir wenigstens ein zweimotoriger «Vogel» zugebilligt wurde, eine He 111 in Reiseausführung. Der nächste Schritt gelang, als mit Beginn der amerikanischen Lufttätigkeit über dem europäischen Festland feindliche Jäger immer zahlreicher und häufiger auftraten und ihren Aktionsradius weiter ausdehnten. Angesichts der mehr als angeschlagenen deutschen Luftüberlegenheit auch über dem Reichsgebiet liess Göring sich endlich davon überzeugen, dass für einen einigermaßen erfahrenen Jäger ein Jagdflugzeug als Reisemittel doch wohl weniger Risiken barg als die aus Gründen der Flugsicherheit befohlenen «Möbelwagen».

Aber es war noch ein weiterer Schritt notwendig. Denn einerseits pflegt ein Waffengeneral im Kriege nicht allein auf Reisen zu gehen, und andererseits ist ein einzelnes Jagdflugzeug genau die Hälfte der kleinsten Jagdeinheit, der aus zwei Flugzeugen bestehenden «Rotte». Ausserdem schien es wünschenswert, dass auch meine Mitarbeiter im Stabe endlich wieder einmal «durchgelüftet» wurden. Ich gliederte also meiner Flugbereitschaft eine aus sechs FW 190 bestehende «Stabsjägereinheit» an.

Eine der ersten Reisen mit der FW 190 verlief nicht absolut planmässig. Ich musste zur 3. Jagd-Division in Holland. Beim Start in Berlin-Staaken platzte mir der linke Reifen und flog davon. Die Auswahl der Möglichkeiten ist in einem solchen Fall nicht gross: Man kann den Start entweder mit einem formvollendeten Bruch abschliessen, oder ihn mit List und Tücke erzwingen. Ich tat das Letztere, um mir dann in der Luft in aller Ruhe zu überlegen, was weiter zu machen sei. Entschluss: Reise durchführen und den Bruch am Ziel hinlegen. Der Fliegerhorst Deelen wurde über meine Lage verständigt und erwartete mich mit Feuerlöschwagen, Sanitätskraftwagen und motorisierten Stabs-Zuschauern. Ich glaubte, ihnen schon etwas bieten zu

müssen und landete nicht, wie das für solche Fälle erprobt, üblich und befohlen ist, auf dem Bauch (das heisst, ohne das Fahrwerk auszufahren); – nein, ich wollte es mit nur einem bereiften Rad schaffen und hoffte, bei veringierter Geschwindigkeit mit der nackten Felge des zweiten Rades keinen besonderen Ärger zu bekommen. Das war ein Irrtum. Es gab Bruch. Viel mehr Bruch als im Fall einer handelsüblichen Bauchlandung.

Am nächsten Tag flog ich mit einer geliehenen Me 109 zurück. Es war sicher nicht die schlechteste, die man mir dort zur Verfügung stellte. Trotzdem begann auf dem Rückflug in der Gegend von Magdeburg der Motor ganz erbärmlich zu «kotzen». Er verlor viel Öl, das die Kabine verkleisterte und mir fast jegliche Sicht nahm. Ich verlor Höhe und erreichte gerade noch Döberitz. Beim Ansatz zur Landung merkte ich, dass ich zu weit kam. Durchstarten gelang nicht. Gasrausnehmen auch nicht. Eigentlich saudumm! Also: Zündung raus! Aufsetzen Mitte Platz. Schwänzchen ganz hoch. Bremsen bis zum Äussersten. Dreiviertel des Platzes liegen schon hinter mir. Endlich habe ich das Spornrad am Boden. Aber leider noch immer 120 km/h Fahrt. Noch mehr bremsen! Links eine Halle, rechts ein Benzin-Kesselwagenzug, dazwischen unbekannte, vom Motor verdeckte Möglichkeiten. Rums, das war die Rollfeld-Ringstrasse. Schade, dass man den Flugplatz Döberitz nicht etwas grösser gebaut hat. Flup! da war was. Und das hier ist ein sanfter Überschlag. In meinem Kreuz wird's nass von Benzin aus dem geborstenen Tank. Bald schwimmt die ganze Kabine. Kurz ehe einem sowas passiert, soll man nach Möglichkeit die brennende Zigarre rauswerfen. Ich hatte es unterlassen. Verzweifelt reisse ich am Schiebefenster. Endlich geht es auf. – Zigarre raus! Ich hinterher. – Wo der Kopf durch geht, geht alles durch. – Stimmt. – Nicht aber der angeschnallte Fallschirm. Also nochmal zurück! – Ein Fallschirm ist unter Umständen äusserst wertvoll. Mir erschien er nie so lästig und sinnlos wie in dieser Situation. Schliesslich bekam ich ihn los und meinen Corpus auf dem Weg aller Ein- und Ausbrecher aus dem Blechgefängnis gezwängt. Auch Generale in Jagdeinsitzern sollten stets darauf achten, dass weder ihr Kopf noch sonstige Körperteile das für diesen «Aus»weg zulässige Höchstmass überschreiten.

So fing's an mit der wiedererlangten Erlaubnis, Jagdflugzeuge zu fliegen. Trotz aller Verschleierungsversuche erfuhr auch Göring davon mehr als mir lieb war. Er reagierte fliegermässig. So was kann vorkommen, meinte er.

Die Unzufriedenheit über die Jägererfolge in der Tagesluftverteidigung steigerte sich indessen mehr und mehr. Argumente und Hypothesen der Obersten Führung standen gegen Erfahrungen und Aussagen der Verbandsführer. Die Meinungsverschiedenheiten wurden zum grossen Teil auf meinem Rücken ausgetragen.

Doch konnte ich zu den strittigen Fragen oft keine klare Stellung einnehmen, weil mir die eigene Fronterfahrung zu fehlen begann. Können Führer von Fliegerverbänden und ihre Mitarbeiter überhaupt Forderungen der Front nach oben vertreten oder nach unten ablehnen, wenn ihre persönlichen Einsatzerfahrungen nicht mehr auf dem Laufenden sind? Wer ist höher zu bewerten: ein routinierter Fliegerführer ohne eigene Einsatzerfahrung, der das Schlachtfeld nur von der Luftlagenkarte aus beherrscht, oder derjenige, der an dem Geschehen des Kampfes und seiner ständigen Entwicklung persönlich Anteil nimmt, der daher über ein auf Erfahrung fundiertes Urteil verfügt und darum nicht nur mitreden oder befehlen, sondern auch überzeugen kann?

Meines Erachtens ist ein militärischer Führer, der mit den praktischen Auswirkungen von Luftkriegstheorien und den von anderen gemachten positiven wie negativen Erfahrungen experimentiert, allenfalls in einem Institut zur wissenschaftlichen Erforschung des Luftkrieges am Platze, nicht aber in der operativen Führung. Hier müssen Offiziere stehen, die die Ausführung der von ihnen geplanten und befohlenen Operationen aus eigener Erfahrung beurteilen können. Dazu ist erforderlich, dass sie von Zeit zu Zeit an der Durchführung der von ihnen erteilten Einsatzbefehle selbst teilnehmen. Auch die von ihnen erlassenen Kampfanweisungen sollten nicht allein auf fremden, sondern auch auf eigenen praktischen Erfahrungen aufbauen. Das schien mir jedenfalls damals angezeigt, als ich mich im Herbst 1943 entgegen den bestehenden Befehlen wieder aktiv an den Luftkämpfen in der Reichsverteidigung beteiligte.

Amerikanischer Tagesangriff auf die nach Marienburg und Anklam ausgelagerten Focke-Wulf-Endmontagebetriebe. – Die Verbände sind bereits auf dem Rückflug, wie aus der Luftlageorientierung der führenden Jagddivision hervorgeht. Sie müssen von Berlin aus noch zu erwischen sein. Vom Schreibtisch weg steige ich zusammen mit meinem Rottenflieger in den auf dem Garnison-Sportplatz in Berlin-Hottengrund bereitstehenden «Storch». In wenigen Minuten sind wir in Staaken zwischen unseren bereits warmgelaufenen FW 190 gelandet. Auf der «Reichsjäger-Welle» erfahren wir Standorte, Kurse und Höhen der Bomber. Über den nordfriesischen Inseln treffen wir den «dicken Hund» und verfolgen ihn bis nördlich Helgoland. Zwei- bis dreihundert Bomber schätze ich. Und wir sind zwei. Da hänge ich nun als «General der Jagdflieger» im Äther und komme mir trotz meiner ziemlich langen Abschussliste, trotz all der von mir selbst verfassten Kampfanweisungen kümmerlich klein, hilflos und verlassen vor.

Endlich erscheinen einzelne schwache Jäger- und Zerstörer-Formationen. Die einen schießen ihre 21-cm-Raketen auf viel zu grosse Entfernung. Die anderen greifen ziemlich unorganisiert mit Bordwaffen an und brechen die

Angriffe auf zu grosse Entfernung ab. Es ist, als sollte mir genau das Gegenteil von dem vorgeführt werden, was meine Kampfpanweisungen verlangen. Ein erschütternder Eindruck! Sollte der Oberbefehlshaber in vielen Punkten seiner scharfen Kritik vielleicht doch recht haben? –

Wir sind jetzt auf der Höhe eines Verbandes von etwa 20 «Festungen». Zusatztank abwerfen! Angreifen! – Sicherheitshalber von vorne mit durchaus «beherrschtem Mut». Verfluchter innerer Schweinehund! – Ergebnis: ein paar Treffer, aber alles andere als ein Abschuss. Beim Überfliegen der Formationen erkenne ich allenthalben einzelne, vom Verband abgesplitterte Bomber. Einen von ihnen greife ich an. Diesmal mit mehr Selbstbewusstsein, Entschlossenheit und wie befohlen, von hinten unten. Jawohl, ich bin aufgeregt. Du – nein, ihr im Bomber – oder ich! – Geschwindigkeit reduzieren! – Ein ungewöhnlich grosses Ziel vor mir, schiesse ich Dauerfeuer so lange wie möglich aus vier 20-mm-Kanonen und zwei Maschinengewehren. Es wird ein schulmässiger Abschuss.

Auf dem Rückflug geht mir mancherlei durch den Kopf. Ist das nicht die beste oder sogar die einzig richtige Form, die Verbände im Kriege zu inspizieren und ein Bild von der Lage zu gewinnen? Der Eindruck dieser Inspektion war nicht der beste, wenn auch die eigenen Verbände bereits im zweiten Einsatz standen. Ich habe Göring in manchem recht geben müssen. Aber unberechtigten Vorwürfen und unerfüllbaren Forderungen seinerseits konnte ich jetzt wieder mit der alten inneren Sicherheit entgegentreten.

Bis zum September 1943 deckte die Reichweite der amerikanischen Begleitjäger nur ein Gebiet ab, das ungefähr an der Reichsgrenze von Emden bis Köln endete. Hier machte das Gros der Begleitjäger kehrt und flog zu seinen Basen zurück, während eine neue Welle die zurückfliegenden Bomberverbände wiederum etwa an der Reichsgrenze aufnahm.

Unser Ziel war, die Bomberformation zu sprengen, um sie dann zu vernichten. Hierbei wurde angestrebt, möglichst den gleichen Verband immer wieder anzugreifen. Einmal, um seine Abwehrkraft zu schwächen, und zum andern, weil hohe Verluste in einer einzelnen Einheit naturgemäss schwerer wiegen, als wenn sie sich auf mehrere oder alle Beteiligten verteilen.

Solange in der zweiten Hälfte 1943 die amerikanischen Viermot-Bomber ohne oder mit nur unzureichendem Jagdschutz, meist sehr weit über Nord- und Ostsee ausholend, ins Reichsgebiet einflogen, erzielten neben den Jägern auch die Zerstörer noch gute Abschusserfolge. Das Zerstörer-Geschwader 26, das bisher mit zwei Gruppen in Italien und mit einer an der Ostfront gekämpft hatte, wurde in Mitteldeutschland versammelt. Ein weiteres, ZG 76, wurde aus Schulen, Nachtjägern und Aufklärern neu aufgestellt und durch

die I. Gruppe des ZG 1, die bisher von Brest aus über der Biskaya gekämpft hatte, verstärkt. ZG 76 wurde im süddeutschen, später im tschechischen und im slovakischen Raum eingesetzt.

Die Zerstörer waren jetzt mit Me 110, 210 und Me 410 ausgerüstet. Die Me 410 hatte zwar etwa 80 km/h mehr Geschwindigkeit, kurvte jedoch schlechter, war technisch und gegen Beschuss empfindlicher, und bereitete, wenn sie brannte, der Besatzung beträchtliche Schwierigkeiten, herauszukommen. Die Tendenz war jetzt, diese beiden Zerstörertypen ausserhalb der Eindringtiefe des feindlichen Jagdschutzes mit verstärkter und neuer zusätzlicher Bewaffnung gegen die geschlossenen Bomberformationen zum Einsatz zu bringen. Sie wurden mit 21-cm-Raketen, 3-cm-, 3,7-cm- und leider sogar mit 5-cm-Kanonen ausgerüstet. Damit sollten sie in die Lage versetzt werden, die Viermot.-Verbände schon ausserhalb ihres wirksamen Abwehrfeuers zu bekämpfen und möglichst zu sprengen. Die einzelnen Bomber sollten dann mit 20-mm-Waffen abgeschossen werden.

Der letzte tiefe Reichseinflug der 8. AAF ohne Begleitschutz richtete sich erneut gegen Schweinfurt. Das Ziel war den Amerikanern so wichtig, dass sie den Einsatz trotz ihrer hohen Verluste vom 17. August nochmals wagten. Die 226 anfliegenden Viermot.-Bomber wurden nur bis in die Gegend der Eifel von Jägern begleitet. Uns aber gelang es an diesem denkwürdigen 14. Oktober 1943, fast alle in der Reichsverteidigung damals verfügbaren Jäger und Zerstörer und dazu noch einen Teil der Jäger der Luftflotte 3, Frankreich, in den Kampf zu führen. Insgesamt waren an dieser für uns erfolgreichsten Schlacht des Jahres 1943 rund 300 Tagjäger, 40 Zerstörer und einige Nachtjäger beteiligt. Mehrere Bomberformationen konnten gesprengt und fast völlig aufgerieben werden. An- und Abflugweg waren durch die Trümmer der abgeschossenen Bomber gekennzeichnet. Nach amerikanischen Angaben kehrten von dem Verband nur 25 Flugzeuge unbeschädigt zurück, 140 waren beschädigt und 61 waren abgeschossen worden. Auf deutscher Seite gingen etwa 35 Jäger und Zerstörer verloren. In amerikanischen Berichten heisst es: «Dies war eine der entscheidendsten Luftschlachten des Krieges.. .» Die angeführten Verluste konnten auf die Dauer in einer derartigen Höhe nicht ertragen werden. Flüge in die Tiefe des Feindlandes ohne Begleitschutz wurden aufgegeben.

Die Reichsverteidigung hatte damit zweifellos einen Erfolg errungen. Es sah fast so aus, als könne er beliebig oft wiederholt werden. Der «Viermot.-Schreck» war bei unseren Jägern überwunden. Die feuerspeienden Verbände Fliegender Festungen schienen kein Problem mehr zu sein. Wir alle atmeten auf. Wir hatten über dem Reichsgebiet die Luftüberlegenheit am Tage behauptet. Unsere Anstrengungen hatten sich gelohnt. Die tödliche Gefahr, die mit den Tagespräzisionsangriffen auf die Kugellagerindustrie für die deut-

*Im Kampf mit Feind und Führung*

sche Rüstung begonnen hatte, durfte einstweilen als gebannt gelten. Einstweilen! Denn jetzt trat ein, was längst befürchtet werden musste und was der Obersten Führung seit geraumer Zeit vorausgesagt worden war: die amerikanischen P 47 «Thunderbolt»-Begleitjäger erweiterten ihren Operationsradius mit grösseren Abwurfbehältern auf 325 Meilen (rund 500 km). Von ihren Basen in Südostengland aus konnten sie damit etwa die Linie Hamburg – Hannover – Kassel – Frankfurt erreichen.



## *Dazwischen lag Deutschland*

Ziele und Durchführung der alliierten Bombenoffensive gegen das Reich waren im Januar 1943 bei der Konferenz von Casablanca nach ausgedehnten und zum Teil sehr bewegten Diskussionen festgelegt worden. Die alliierten Stabschefs hatten schliesslich ein Dokument unterzeichnet, in dem das Ziel der vereinigten westlichen Luftstreitkräfte mit folgenden Worten gekennzeichnet wurde: «Fortschreitende Störung und Zerstörung der militärischen, industriellen und wirtschaftlichen Struktur Deutschlands und die Unterhöhlung der Moral seiner Bevölkerung bis zu einem Punkt, an dem die Fähigkeit, bewaffneten Widerstand zu leisten, entscheidend geschwächt ist.»

Zu diesem Zweck sollten industrielle Objekte innerhalb des Reichsgebietes in folgender Dringlichkeitseinstufung angegriffen werden:

1. Flugzeugwerke,
2. Kugellagerindustrie,
3. Synthetische Benzinerzeugung,
4. Herstellung von Schmirgelsteinen und anderen Schleifmitteln,
5. Nichteisen-Industrie,
6. Buna-Werke (künstlicher Kautschuk),
7. U-Boot-Werften und Zubehörindustrie,
8. Automobilherstellung,
9. Verkehr,
10. Sonstige Rüstungsindustrie.

So jedenfalls sah der im Mai 1943 vom Alliierten Oberkommando genehmigte Plan der «Combined Bombing Offensive» aus. Amerikanische und englische Fachleute der militärischen und politischen Führung, des Nachrichtendienstes und der Privatwirtschaft hatten ihn ausgearbeitet. Er wurde schon vor seinem Inkrafttreten – und auch danach – häufig geändert. So stand z.B. die Bekämpfung der U-Boot-Rüstung und ihrer Einsatzbasen ursprünglich an erster Stelle. Während der ersten vier Monate des Jahres 1943 hatten 63% aller amerikanischen und 30% aller englischen Bomben, die über Europa abgeworfen wurden, den deutschen U-Booten gegolten. Neben Emden, Wilhelmshaven, Kiel, Hamburg, Flensburg, Lübeck und Bremerhaven wurden vor allem die deutschen Basen an der Atlantikküste immer wieder angegriffen: Brest, Lorient, St. Nazaire, La Palice und Bor-

deaux. In manchen dieser Städte wurden grösste Zerstörungen angerichtet. Nur die unter dicken Eisenbetondecken gesicherten U-Boot-Stützpunkte blieben unversehrt und in vollem Betrieb. Im Juni 1943 wurden die Angriffe eingestellt, weil ihre Ergebnisse nicht befriedigten. Die U-Boote konnten vorerst nur im Einsatz selbst bekämpft werden. Und dabei hatten englische und amerikanische Flugzeuge bald grosse und für die deutsche U-Boot-Waffe schliesslich tödliche Erfolge.

Jedenfalls rutschte die Bekämpfung der U-Boot-Rüstung, die in Casablanca auf englischen Wunsch ursprünglich an die Spitze der Dringlichkeitsliste gestellt worden war, bald auf den siebenten Platz. An die erste Stelle trat dafür diesmal auf ausdrücklichen Wunsch der Amerikaner die Bekämpfung der deutschen Luftrüstung. General Eaker, der Befehlshaber der 8.AAF, hatte nämlich aus der Tatsache, dass seine Bomber während ihrer ersten vierzehn Operationen Verluste nur durch Jäger, aber keinen einzigen Ausfall durch Flakbeschuss erlitten hatten, den Schluss gezogen, dass Einflüge in die Tiefe des Reichsgebietes nur nach Ausschaltung der deutschen Jagdabwehr möglich sein würden. Er wusste, dass sich die deutsche Jagdwaffe um die Jahreswende 1942/43 in einer gewissen Krise befand. Und er vertrat die Auffassung, man müsse schnell handeln, ehe die deutschen Jäger Gelegenheit hätten, sich zu erholen. So drückte er die vordringliche Bekämpfung der Flugzeugwerke im Reichsgebiet durch.

«Man erkannte», heisst es in einem amerikanischen Bericht, «dass die deutsche Jagdwaffe das Haupthindernis für eine Steigerung der Präzisionsangriffe am Tage war.» Daraus ergab sich neben der Bekämpfung der deutschen Luftrüstung noch eine zweite Forderung, die nach dem weitreichenden Begleitjäger. Im amerikanischen Oberkommando war man zu der richtigen Einsicht gelangt, dass der strategische Tagesluftkrieg in erster Linie eine Frage des Begleitschutzes sei. Auch mit 1'000 Viermot.-Bombern war die deutsche Jagdwaffe nicht zu zerschlagen. Solange diese, an sich viel zu schwach, aber mit immer neuem Elan und mit ständig verbesserten Angriffsmethoden, den «Fliegenden Festungen» entgegentrat, mussten die Amerikaner auf weite Sicht mit untragbaren Verlusten rechnen. Nur mit Jägern war die Luftüberlegenheit zu erkämpfen. Das waren im Grunde die gleichen Erfahrungen, die auch die Luftwaffe in der Schlacht um England gemacht hatte. An ihrer Richtigkeit änderte auch der erhebliche technische Fortschritt nichts, den die «Fliegenden Festungen» gegenüber den am «Blitz» beteiligten deutschen Bombern darstellten.

Ihre ersten Einsätze hatten die amerikanischen Bomber unter dem Begleitschutz von Spitfires geflogen. Solange sie nicht über eigene, weiter reichende Begleitjäger verfügten, beschränkten sie zeitweilig ihre jagdgeschützten Reichseinflüge auf einzelne gewagte und oft verlustreiche Unternehmungen

### *Die amerikanischen Begleitjäger*

und steigerten inzwischen den mengen- und qualitätsmässigen Ausbau ihrer Begleitjägerwaffe. Eine Zwischenlösung war die YB 40, eine Fliegende Festung, die keine Bomben trug, sondern ausschliesslich die Aufgabe hatte, Jäger zu bekämpfen, und die flugtechnisch und bewaffnungsmässig für diesen Zweck besonders ausgestattet wurde. Je zwei bis drei bombentragende B 17 wurden innerhalb der amerikanischen Verbände von einer YB 40 begleitet. Ihre Erfolge waren unbedeutend. Wir nannten diese noch mehr feuerspeienden Festungen «Flakkreuzer». In der Luftverteidigung hatten wir eine Parallelentwicklung erprobt. In viermotorige He 177 waren, senkrecht nach oben feuernd, Kanonen und Raketen eingebaut. Mit diesem «fliegenden Sturmgeschütz» hofften wir, die geschlossenen Bomberformationen zu sprengen. Die amerikanischen Begleitjäger durchkreuzten auch diese unsere Pläne.

Bereits im Januar 1943 waren die ersten Thunderbolt-Begleitjäger P 47 bei der 8. AAF in England eingetroffen. Bis Anfang April waren es zwei vollständige Gruppen. Vierzehn Tage später hatten Thunderbolts die erste Feindberührung mit unseren FW 190, denen sie in mancher Beziehung überlegen waren. Aber es war noch ein langer Weg, bis sie planmässig eingesetzt werden konnten. Zahlreiche Verbesserungen am Motor und vor allem an der FT-Anlage waren erforderlich. Ihre taktische Eindringtiefe betrug anfangs nur rund 275 km. Erst im Mai wurden sie mit abwerfbaren Zusatztanks ausgerüstet. Und es wurde Herbst, ehe der nunmehr auf einen Aktionsradius von über 500 km erweiterte Thunderbolt-Begleitschutz zu voller Wirksamkeit gelangte.

Das Auftreten weitreichender amerikanischer Jäger über Deutschland hätte uns also in keiner Weise überraschen dürfen. Aber Göring sperrte sich verweigerte nicht nur gegen begründete Voraussagen, sondern auch gegen unlegbare Tatsachen des alliierten Luftkrieges. Stärke, Einflughöhen und Eindringtiefen des feindlichen Jagdschutzes wurden entgegen den täglichen Erfahrungen im Einsatz einfach bestritten oder als übertrieben bezeichnet. Und als die amerikanischen Langstreckenjäger dann im frühen Herbst 1943 in immer grösserer Zahl über Deutschland auftauchten und einfach nicht mehr wegzudiskutieren waren, tat Göring trotzdem so, als ob sie nicht vorhanden wären. Er verlangte weiterhin in erster Linie Bomberabschüsse. Die Begleitjäger sollten ausser Acht gelassen werden. Angriffstaktik, Flugzeugausrüstung, Bewaffnung und Ausbildung blieben nur auf den Kampf gegen Bomber abgestellt. Ich forderte, einen Teil der Jäger in einem begrenzten Raum gegen den Begleitschutz anzusetzen, um bessere Voraussetzungen für den nachfolgenden Angriff auf die Bomber zu schaffen. Schliesslich schlug ich vor, mit allen Jägern bei einem Einflug nur den Begleitschutz zu bekämpfen. Natürlich wäre der Entschluss, die Träger der für unsere Städte

so verhängnisvollen Bombenlasten unter Umständen völlig unbekämpft zu lassen, schwer gewesen. Aber es war nach meiner Meinung ein notwendiger Versuch, das Vordringen und den planmässigen Ausbau des Begleitschutzes zu stoppen. Die Bomber vor den Begleitjägern bekämpfen, hiess auf die Dauer den zweiten Schritt vor dem ersten tun.

Wenn aber schon statt des Jägerkampfes die vordringliche Bekämpfung der Bomber befohlen wurde, dann war die Peripherie-Verteidigung, an der auch jetzt noch festgehalten wurde, denkbar verfehlt. Die weiter geforderten fortlaufenden und so früh wie möglich einsetzenden Angriffe gegen die Bomber konnten nur gruppenweise erfolgen. Das bedeutete, dass unsere Jagdgruppen mit Einsatzstärken von rund 20 Flugzeugen jeweils auf eine starke feindliche Übermacht stiessen. Dabei waren die Erfolge naturgemäss gering, die eigenen Verluste dagegen beträchtlich. Statt die Bomber möglichst ausserhalb der Reichweite ihrer Begleitjäger anzugreifen, mussten unsere Jäger dem Feind dort gegenübertreten, wo er am stärksten war.

Nach Ablauf der Kampfzeit sollten die Jäger ohne Rücksicht auf ihre Verbandszugehörigkeit auf dem nächsten Platz landen, tanken, munitionieren und zum zweiten Einsatz starten. Göring verlangte kategorisch den mehrfachen, möglichst sogar dreimaligen Einsatz. Das hiess die Leistungsfähigkeit von Besatzungen, Flugzeugen und Führungs-Mitteln überfordern. Anfänglich wurden dabei trotzdem gute Erfolge erzielt. Viele Nachzügler und krankgeschossene Bomber konnten so noch auf dem Rückflug einzeln abgefangen werden. Als jedoch etwa ab Herbst 1943 die amerikanischen Formationen enger aufschlossen und vor allem der Begleitschutz immer stärker wurde, erlitten unsere überbeanspruchten Jäger bei zweiten und gelegentlich sogar dritten Einsätzen schwere Verluste.

Auch an die Bodenorganisation wurden unter diesen Verhältnissen zusätzliche Anforderungen gestellt. Für die verstreuten Landungen nach dem Einsatz wurden auf möglichst vielen Plätzen Tankmöglichkeiten geschaffen. Gegurtete Munition, notwendigste Ersatzteile, Verpflegung und ärztliche Versorgung mussten bereitgestellt werden. Besondere Wartungskommandos wurden gebildet, die auf das von der Luftflotte Reich ausgegebene Stichwort «Jägereinsatz» in den Luftgauern in Alarmzustand versetzt wurden. Der jeweils älteste Flugzeugführer fasste alle auf einem bestimmten Platz gelandeten und in kürzester Frist wieder einsatzbereit gemachten Flugzeuge unter seinem Kommando zusammen und erhielt nach entsprechender Meldung bei der zuständigen Jagddivision den Startbefehl. Ein gewaltiger Apparat lief auf vollen Touren. Von dem fliegenden und Bodenpersonal abgesehen, benötigte allein die Führung einer einzigen Jagddivision Nachrichtentruppen etwa in Stärke von 75 Offizieren, 15 Beamten, 3'300 Unteroffizieren und Soldaten, dazu etwa 2'400 Nachrichtenhelferinnen. Zehn-

tausende von Menschen wurden in Bewegung gesetzt, um hundert, zweihundert oder bestenfalls dreihundert Jäger an den Feind zu bringen. Sie alle leisteten ihr Äusserstes.

Und doch war ihren Bemühungen, die Heimat wirksam zu schützen, nur ganz selten ein befriedigender Erfolg beschieden. Je grösser die amerikanischen Angriffsstärken wurden, umso verhängnisvoller musste sich der nur gruppenweise Einsatz unserer viel zu schwachen Jäger an der Peripherie des Verteidigungsbereiches auswirken. Masse gegen Masse war das Gebot der Stunde. Und eine Massierung unserer Jäger war nicht an der Peripherie, sondern nur vom Zentrum aus zu erzielen. Ich war daher frühzeitig für ein Zurücknehmen der Jäger eingetreten. Nur der Tatsache, dass die deutsche Führung sich nicht sofort entschloss, Jagdkräfte aus dem Vorfeld ins Reich zurückzuverlegen, hat die 8. AAF es zu verdanken, dass ihre gelegentlichen Durchbruchunternehmen ins Innere des Reiches nicht noch verlustreicher verliefen.

Als die Alliierten nach dem Kriege ihr Archive öffneten, zeigte es sich, wie erfolgreich es gewesen wäre, die Verbände sofort zurückzunehmen. Die auf Grund des nunmehr zugänglichen reichen Dokumentenmaterials von der kriegsgeschichtlichen Abteilung der amerikanischen Luftstreitkräfte herausgegebene Darstellung des 2. Weltkrieges widmet einen ganzen Abschnitt der ersten Krise, in die die alliierte Bombenoffensive gegen das Reich im Herbst 1943 infolge der unerwarteten deutschen Abwehrrfolge geriet. Anfang Oktober unternahm die 8. AAF innerhalb von sechs Tagen vier Versuche, ohne Begleitschutz die deutsche Jäger-Verteidigung zu durchbrechen. Sie entwickelten sich für sie zu sehr verlustreichen Luftschlachten. Am 8. Oktober gingen beim Angriff auf Bremen-Vegesack 30 Bomber verloren. Der Durchbruch des nächsten Tages auf Flugzeugwerke in Anklam, Marienburg, Gotenhafen und Danzig kostete 28 Bomber. 30 weitere, ein Viertel der Eingesetzten, ging am 10. Oktober bei Münster verloren. Die 100. Bombardment-Group, die an der Spitze des Verbandes flog, wurde innerhalb von zwei Minuten gesprengt und in einem Kampf von insgesamt nicht mehr als sieben Minuten Dauer vollständig aufgerieben. Keines ihrer Flugzeuge kehrte zurück.

Den Abschluss dieser von amerikanischer Seite als «katastrophal» bezeichneten Serie deutscher Abwehrrfolge bildete die bereits geschilderte Luftschlacht von Schweinfurt am 14. Oktober 1943. Am nächsten Tag schrieb General Eaker an General Arnold: «Die Luftwaffe führte einen Einsatz durch, wie er in seiner Grossartigkeit, in der Geschicklichkeit seiner Vorbereitung und der Entschlossenheit seiner Durchführung bisher nicht dagewesen ist.» Nach den amerikanischen Gefechtsberichten griffen die deutschen Jäger zunächst von vorn mit 20-mm-Waffen an. Wellen von Raketen

feuernden Zerstörern folgten ihnen. «Wie gute Entenjäger» – heisst es – «nahmen sie als erste die führenden Einheiten aufs Korn. Sodann formierten sie sich neu und griffen zusammen mit den Einmot-Jägern mit gewöhnlichen Waffen an. Stets konzentrierten sie sich auf eine einzelne Formation, sprengten sie auseinander und erledigten abgesplitterte und abgeschossene Bomber einzeln. Die Angriffe der deutschen Jäger und Zerstörer setzten ein, kaum dass sich der P-47-Begleitschutz im Raum von Aachen von dem Bomberverband getrennt hatte. Als dieser sein Ziel erreichte, war er schon «beträchtlich zerrupft». Der die 1. Division führende 40. Combat Wing hatte von 49 Flugzeugen schon sieben verloren. Mehrere waren so schwer beschädigt, dass sie bald zu den 29 gehörten, die diese Einheit als der am schwersten getroffene Verband verlor. Neben den insgesamt 60 total verlorenen Fliegenden Festungen waren von den 138 beschädigten 17 nicht mehr reparaturfähig. Die 186 dabei angeblich abgeschossenen deutschen Jäger waren nur ein schwacher Trost, zumal die Amerikaner aus den erbeuteten deutschen Unterlagen nach dem Krieg ersehen mussten, dass an diesem Tag überhaupt nicht mehr als 38 deutsche Jäger abgeschossen und weitere 20 beschädigt worden waren.

«Der 14. Oktober», schliesst der Bericht, «hatte gezeigt, dass die Verluste solcher tiefen Tageseinflüge ohne Begleitschutz zu hoch waren, um auf die Dauer ertragen zu werden... Die 8. AAF war nicht mehr in der Lage, weitere Flüge nach Schweinfurt oder irgendeinem anderen Ziel tief in Deutschland durchzuführen.»

Innerhalb einer einzigen Woche hatte die 8. AAF 148 Bomber mit ihren Besatzungen verloren. Ein Mehrfaches dieser Zahl von Bombern war zum Teil schwer beschädigt worden. Am schwersten wog der Verlust an ausgebildeten und kampferfahrenen Besatzungen. Ihre Ergänzung bereitete dem amerikanischen Kommando ernsthafte Schwierigkeiten. Die Moral der Überlebenden war angeschlagen. Verschiedentlich musste mit eiserner Energie durchgegriffen werden. Die Gegensätze zwischen der amerikanischen und britischen Luftkriegführung brachen erneut auf. Die seit Beginn der Koalition von den Engländern aufgestellte Behauptung, die Verluste der amerikanischen Tagesangriffe stünden in keinem Verhältnis zu ihren Erfolgen, erhielt neue Nahrung. Wieder wurde die Forderung erhoben, sie zu Gunsten nächtlicher Flächenbombardierungen aufzugeben. – Wir aber entschlossen uns immer noch nicht zur Zusammenfassung der Jäger in der Tiefe des Reichsgebietes!

Es war eine echte und ernsthafte Krise, in die die alliierte Luftkriegführung geriet. Die Amerikaner mussten ihre ganze Hoffnung auf das schon dicht bevorstehende Eingreifen ihrer weitreichenden Begleitjäger setzen. Mit Viermot-Bombern allein war die deutsche Luftwaffe nicht niederzuringen.

Man war konsterniert darüber, dass trotz der Angriffe gegen die Flugzeugproduktion die deutschen Jäger an Zahl und Kampfkraft ständig zunahmen. Der britische Nachrichtendienst, von dem die in England eingesetzten amerikanischen Luftstreitkräfte abhängig waren, hatte festgestellt, dass sich die Zahl der im Reich und im Westen eingesetzten deutschen Jäger vom Sommer 1943 an trotz aller Verluste und Produktions-Einbussen erhöht hatte. Wie war das mit den angeblichen Erfolgen der amerikanischen Bombardierungen deutscher Flugzeugwerke und den fast astronomisch anmutenden Abschussmeldungen zu vereinbaren? Es musste entweder das eine oder das andere oder gar beides nicht stimmen. Des Rätsels Lösung fand sich nach dem Krieg. Heute weiss man in den USA, dass die damaligen Abschusszahlen vielfach übertrieben waren. Und man weiss ferner, dass die Bombenwirkung weit überschätzt, die Widerstandskraft und Regenerationsfähigkeit der deutschen Rüstungsindustrie jedoch unterschätzt wurden.

Wichtiger als die zahlenmässig nur unbedeutende Vermehrung der deutschen Jagdwaffe in dieser Zeit war das beträchtliche Anwachsen ihrer Kampfkraft. Der amerikanische Bericht führt dies auf die verbesserte Taktik und Bewaffnung zurück. Denn der Ausbildungs- und Leistungsstand der Nachwuchs-Piloten war bereits in einem deutlich spürbaren Mass gesunken. Aber wir hatten wirksamere Angriffsformen gefunden, neue und verstärkte Waffen eingeführt. Wir waren auf dem besten Wege, mit einer zu erwartenden Verstärkung der Jagdwaffe der Lage Herr zu werden. Unsere bewährten Verbandsführer waren voller Hoffnung. Sie sagten bereits die Sprengung und Vernichtung grösserer Bomberverbände voraus. Doch es kam wieder einmal anders.

In diesem Oktober 1943 wurde General Spaatz ins Kapitoll befohlen, um die bei den amerikanischen Luftstreitkräften in Europa aufgetretenen Probleme zu besprechen. Das Ergebnis war eine tiefgreifende und sich in den nächsten Monaten schrittweise vollziehende Umorganisation. Für das kommende Frühjahr war zur Beendigung des Krieges die Invasion Nordwesteuropas vorgesehen. Als Vorbedingung für dieses gewaltige Unternehmen war Anfang 1943 in Casablanca die kombinierte Bombenoffensive der Alliierten gegen Deutschland geplant und eingeleitet worden. Sie wiederum setzte die Erkämpfung der Luftüberlegenheit über Deutschland voraus. Und diese war nicht ohne Niederringung der deutschen Jagdwaffe möglich. Ziel und Weg also waren klar. Ihn mit Erfolg zu beschreiten, erforderte entscheidende Massnahmen. Als Engpässe hatte man weitreichende Begleitjäger und Bomberbesatzungen erkannt. Jetzt musste alle Kraft daran gesetzt werden, sie zu überwinden.

Gleichzeitig wurden alle amerikanischen Luftstreitkräfte auf dem europäischen Kriegsschauplatz umorganisiert. Damals stand in England die 8. AAF, in Nordafrika die aus der 8. hervorgegangene 12. AAF und im

Nahen Osten die 9. AAF. Jetzt wurde folgende Neuordnung getroffen: Die 9. AAF gab all ihre Verbände an die 12. AAF ab. Das Skelett ihres Führungskörpers wurde nach England verlegt und dort durch Neuaufstellung zur 9. (tactical) AAF ausgebaut. Im Frühjahr 1944 war sie zur Unterstützung der Invasion einsatzbereit. Die 12. AAF in Nordafrika war gleichfalls in eine taktische Luftflotte zur Unterstützung der Operationen auf dem italienischen Festland umgewandelt worden. Sie hatte ihre weitreichenden Bomber- und Jägerverbände an die neuaufgestellte 15. AAF abzugeben, die mit Basis in Foggia (Mittelitalien) zur Errichtung der zweiten Luftfront gegen das Reich bestimmt war. Durch Angriffe auf die Flugzeugindustrie im süddeutschen und österreichischen Raum sollte sie zur Erreichung des Primärzieles, der Niederringung der deutschen Jagdabwehr, beitragen. Am 22. Oktober unterschrieben die alliierten Vereinigten Stabschefs die entsprechenden Befehle. Danach verfügten die USA über vier Luftflotten in Europa, je eine strategische und eine taktische in England und im Mittelmeerraum, mit denen sie Anfang 1944 in die Endrunde gingen.

Die deutsche Führung hat zweifellos keinen oder doch nicht genügenden Einblick in die heute bekannt gewordenen damaligen Schwierigkeiten auf der anderen Seite gehabt und jedenfalls nicht erkannt, wie kritisch es um deren Bombenoffensive gegen das Reich stand. Während sich die Amerikaner in den letzten Monaten des Jahres 1943 reorganisierten und ihre Vorbereitungen für die im Winter verstärkt einsetzenden Angriffe trafen, waren wir mit unseren eigenen Problemen vollauf beschäftigt. Es gab deren genug. Eines war das der zu geringen Flugdauer unserer Jäger. Um alle verfügbaren Jäger zu versammeln und sie in einen der damals wichtigsten Kampfräume, Schleswig-Holstein, Ruhrgebiet und Frankfurt zu führen, wurden mindestens 50 Flugminuten benötigt. Danach verblieb eine zu geringe reine Kampfzeit. Zwar waren unsere Jäger fast durchweg seit April 1943 mit Zusatztanks ausgestattet. Doch für die ihnen jetzt gestellten Aufgaben hätten sie Flugzeiten von gut drei Stunden statt der zwei benötigt, die sie mit einem Aussenbehälter leisteten.

Erstaunlicherweise bereitete das Sammeln grösserer Verbände unseren Jägern beträchtliche Schwierigkeiten. Seit der Schlacht um England waren sie nicht mehr in grösseren Formationen geflogen. Der Geschwaderverband stand mehr oder weniger nur noch auf dem Papier. Es hatte sich bis in die Oberste Führung hinauf eingebürgert, nur noch im Gruppenrahmen zu führen. Es gab Geschwader, deren einzelne Gruppen auf zwei oder sogar drei verschiedenen Kriegsschauplätzen kämpften. Das gerade für den Kampf in grossen Verbänden so wichtige Geschwadergefüge war zerrissen.

Vor allem aber kam die Zurücknahme und Zusammenfassung der Jagdverbände zu spät. Denn sie wurde erst wirksam, als die Thunderbolt-Begleit-



## 8. AAF erreicht Sollstärken

jäger mit vergrösserten Reichweiten über Deutschland operierten und sich bereits der baldige Einsatz eines noch weiter verbesserten amerikanischen Begleitjägers, der P51 «Mustang», abzeichnete. Anfänglich machte auch der amerikanische Begleitschutz taktische Fehler. Statt offensiv gegen unsere Jagdverbände vorzugehen, beschränkte er sich auf einen unmittelbaren Begleitschutz. Er versuchte, unsere Angriffe im Nahbereich der Bomber abzuwehren. Dabei machte er die gleichen negativen Erfahrungen wie wir über England und Malta: dass der Jäger, der nicht immer und überall offensiv ist, das Gesetz des Handelns aus der Hand gibt. Die amerikanischen Jäger lernten daraus und stellten sich um. Ab Januar 1944 gingen sie zum offensiven Freikämpfen des Einflugaumes über.

Mit der Ausdehnung der amerikanischen Jägerreichweiten verminderte sich der Wert unserer im Kampf gegen jagdgeschützte Bomberverbände bewährten Zerstörer. Gerieten sie in Luftkämpfe mit gegnerischen Jägern, und das war ab Ende 1943 bei fast jedem Reichseinflug der Fall, so mussten sie schwerste Verluste hinnehmen. Um in der Reichsverteidigung nicht ganz auf sie verzichten zu müssen, wurden die Zerstörerverbände weiter zurückverlegt und jedem eine Jagdgruppe als Begleitschutz zugeteilt.

Als das Jahr 1943 zu Ende ging, hatten die Amerikaner nicht nur die Reichweite ihres Begleitschutzes, sondern auch die Einsatzstärken ihrer Bomber ganz erheblich erhöht. Nachdem das Unternehmen Torch (Nordafrika) in den ersten Monaten des Jahres 1943 noch den grössten Anteil des Kräfte nachschubes aus den USA aufgesaugt hatte, erreichte die 8. AAF nun langsam ihre vorgesehenen Sollstärken. Verfügte sie noch im März über nicht mehr als 100 einsatzbereite Bomber, so waren es im Mai schon 12 Gruppen mit rund 300 Flugzeugen. Um aber 300 Bomber in den Einsatz schicken zu können, forderte General Eaker einen Bestand von mindestens der doppelten Zahl. Seine Forderung wurde noch im gleichen Jahr erfüllt. Und mehr als das; Anfang November 1943 konnte er mit über 500 Viermotorigen Wilhelmshaven angreifen. Einen Monat später, am 13. Dezember 1943, waren es bereits 600 Bomber, die 1'600 Tonnen auf Kiel abwarfen. Mit der gleichen Einsatzstärke wurde Ende Dezember Ludwigshafen angegriffen. Diese drei im Geschehen des Kriegsjahres 1943 hervorstechenden Angriffe der 8. AAF wurden sämtlich mit P-47-(Thunderbolt)-Begleitschutz geflogen. Die inzwischen mit 2 Zusatztanks ausgestatteten P 38 «Lightning» mit einer Eindringtiefe von 800 km traten weniger in Erscheinung. Am Jahresende 1943 verfügte die 8. AAF nur über zwei solche Gruppen.

Naturegemäss hatten sich mit dem Ansteigen der Einsatzstärken auch die Verlustziffern erhöht. Nach amerikanischen Angaben verlor die USA-Bomberwaffe über Europa in den ersten zehn Monaten des Jahres 1943

im Januar 18 Flugzeuge bei gleichzeitigem Abschuss von 46 dtsh. Jägern

« Februar	20	„	„	„	„	„	„	„
« März	19	„	„	„	„	„	„	„
« April	28	„	„	„	„	„	„	„
« Mai	72	„	„	„	„	„	„	„
« Juni	82	„	„	„	„	„	„	„
« Juli	108	„	„	„	„	„	„	„
« August	100	„	„	„	„	„	„	„
« Sept.	99	„	„	„	„	„	„	„
« Okt.	181	„	„	„	„	„	„	„

insges. also 727 Flugzeuge bei gleichzeitigem Abschuss von 3'320 dtsh. Jägern

Mit den Jägerabschüssen ging es den Amerikanern dabei ähnlich wie seinerzeit dem Oberkommando der Luftwaffe während der Schlacht um England. Wenn die amerikanischen Abschussansprüche auch nur annähernd Wahrheit gewesen wären, dann hätten die Viermot-Bomber bei ihren Reichseinflügen kaum noch einem deutschen Jäger begegnen dürfen. Aber gerade im Oktober, als die Amerikaner 864 deutsche Jäger abgeschossen haben wollten, mussten sie bei Schweinfurt ihre bisher empfindlichste Niederlage im Luftkrieg hinnehmen. Sie haben sich übrigens nicht gescheut, ihre diesbezüglichen Irrtümer nach dem Kriege ganz offen zuzugeben, wie ein offizieller Bericht über einen Angriff gegen Lille im Oktober 1942 zeigt. Dabei waren angeblich 102 deutsche Jäger von den beteiligten Fliegenden Festungen heruntergeholt worden. Die nach dem Kriege den Amerikanern zugänglichen deutschen Archive wiesen aber aus, dass an diesem Tage durch Feindeinwirkung nicht mehr als zwei deutsche Jäger verloren gingen! Der amerikanische Bericht führt dieses Beispiel für die Unmöglichkeit an, Abschussmeldungen der Bomber zu kontrollieren. Jeder MG-Schütze, der auf ein feindliches Flugzeug gezielt hat und es dann brennend herunterfallen sieht, verbucht den Abschuss für sich. Das ist nur menschlich. Und wer wollte ihm das Gegenteil nachweisen? Über Lille fielen zwei deutsche Jäger vom Himmel. 102 Abschüsse wurden gemeldet. Also müssen es 51 Schützen gewesen sein. Die Rechnung ist sehr einfach. Gemeldete Abschusszahl geteilt durch die Zahl der Schützen ergibt die Verluste des Gegners. Aber auch diese Rechnung bleibt natürlich hypothetisch. Das grosse Flieger-Einmaleins ist nicht so einfach!

Das von den Amerikanern in der oben wiedergegebenen Tabelle gezeigte Verhältnis zwischen eigenen und feindlichen Verlusten gibt also ein völlig verzerrtes Bild von der damaligen Lage. Die amerikanischen Bomberverluste waren bis zum Herbst 1943 ganz erheblich gestiegen, während sich die Verluste der deutschen Jäger noch in erträglichen Grenzen hielten. Die Reichs-

Verteidigung hatte die Anfangsschwierigkeiten der alliierten Tagesbombenoffensive nahezu überwunden und war im Erstarken begriffen. Diese Entwicklung wurde nicht nur durch die Vergrößerung der Einsatzstärken und Reichweiten, sondern auch noch durch einen anderen Umstand unterbrochen: Im August 1943 eröffneten die Alliierten die zweite Luftfront.

Es begann mit dem sogenannten «shuttle-bombing», der Pendel-Bombardierung. Die beiden Endpunkte des Pendelschwunges waren England und Nordafrika. Dazwischen lag Deutschland, über dem von beiden Seiten die Bombenlasten abgeladen wurden. Ein Verband von 126 amerikanischen Bombern, der am 17. August 1943 die Messerschmittwerke in Regensburg angegriffen hatte, flog in südlicher Richtung über die Alpen und das Mittelmeer weiter und landete in den algerischen Stützpunkten. Eine Woche später kehrte der inzwischen auf 85 B 17 reduzierte Verband nach England zurück, wobei die deutsche U-Boot-Basis Bordeaux angegriffen wurde. Schon am 1. August hatten B 24 «Liberator» von Nordafrika aus das Ölzentrum von Ploesti in Rumänien im Tiefflug angegriffen. Das Unternehmen wurde für die Angreifer sehr verlustreich. Nur 92 Bomber kehrten nach Bengasi zurück, 19 landeten zum Teil erheblich beschädigt auf anderen alliierten Plätzen, 7 suchten in der neutralen Türkei Zuflucht, 3 stürzten ins Meer und 54 wurden über Land abgeschossen. 532 Mann fliegenden Personals gingen verloren. An dem Abwehrerfolg hatte diesmal die Flak den grössten Anteil. Die wenigen eingesetzten Jäger verfolgten die Bomber auf dem Rückflug bis weit auf See hinaus. Am 13. August schickte die in Nordafrika stationierte 9. AAF erstmalig ihre Bomber gegen das Reichsgebiet selbst. 61 Liberator griffen die Messerschmitt-Werke in Wiener Neustadt an. Diesem Einflug hatte die Reichsverteidigung so gut wie keine Jäger entgegenzustellen. In höchster Eile mussten die organisatorischen und führungs-mässigen Voraussetzungen für den Jägereinsatz im Südosten geschaffen werden. Das nach Westen und Norden mehr oder weniger intakte Radarnetz wies gerade im Süden und Südosten erhebliche Lücken auf. Dem «Jafü Ostmark» wurden zwei Jagd- und eine Zerstörergruppe zugeführt, die aber auch zur Bekämpfung von Einflügen in den süddeutschen Raum zur Verfügung stehen mussten. Die Angriffe der 9. AAF und später der neu aufgestellten 15. AAF, die ihre Operationen bereits im November 1943 von Foggia in Mittelitalien aus durchführte, trugen ganz ohne Zweifel zur Zersplitterung der gerade im Erstarken begriffenen Reichsverteidigung bei. Sie waren für die amerikanische Führung von ähnlichem praktischen Wert wie die Erweiterung des Jägergeleitschutzes.

Als letzter Faktor, der das im Verlauf des Sommers 1943 unter unerhörten Anstrengungen einigermaßen wiederhergestellte Gleichgewicht zwischen Angreifern und Verteidigern erneut zu unseren Ungunsten verschob, muss

das Wetter genannt werden. Während die angreifenden Verbände in 7'000 bis 8'000 Meter Höhe über dem schlechten Wetter in strahlender Sonne, hoch über Regen, Schnee und Vereisungsgefahr anfliegen, mit Hilfe ihrer vorzüglichen Navigations- und Zielmittel wirksame Angriffe durchführen und bei erträglichen Wetterverhältnissen in England oder Italien starten, versammeln und wieder landen konnten, mussten die Verteidigungsverbände unter dem Zwang der Lage oft bei schlechtestem Wetter in den Einsatz geschickt werden. Weder Besatzungen noch Flugzeuge waren auf diese Anforderungen vorbereitet. Es fehlte die vollständige Blindfluginstrumentierung der Jagdflugzeuge, die Enteisierung der Kabinen, es fehlten Navigations- und Flugsicherungsanlagen. Nur wenige der Piloten besaßen ausreichende Blindflugausbildung. Die meisten beherrschten weder Instrumentenflug noch Schlechtwetterlandeverfahren. Wenn trotz all dieser Schwierigkeiten das Durchziehen durch die Wolken gelungen war, stand der Verbandsführer vor der oft nicht zu lösenden Aufgabe, über den Wolken seinen Verband zu versammeln. Dabei kamen die geplanten Einsatzstärken nicht mehr zustande. Die Folge war, dass in zahlreichen kleinen Einheiten angegriffen werden musste. Das Abwehrfeuer der Bomber und die Begleitjäger forderten dabei hohe Verluste. Zahlreiche deutsche Jäger wurden, nahezu blind in einer völlig vereisten Kabine sitzend, zu einer leichten Beute der Thunderbolts. Erschütternde Verluste dieser Zeit waren eindeutig nur auf das Wetter zurückzuführen. Die Tatsache, dass derartige Gewalteinsätze, deren praktischer Wert oft gleich Null war, vom Oberkommando immer wieder entgegen allen Einwendungen erzwungen wurden, erschütterte erneut das Vertrauen der fliegenden Verbände zur Führung.

Görings Vorwürfe gegen die Jäger und ihre Führer häuften sich. Ich fühlte mich berechtigt, sie unter Hinweis auf die von mir rechtzeitig vorgebrachten und durch die Entwicklung inzwischen bestätigten Bedenken zurückzuweisen. Es ging hart auf hart. Ganz turbulent wurde eine Besprechung, zu der der Reichsmarschall die beteiligten Verbandsführer und Jägerführer in Schleissheim zusammengerufen hatte. Anlass war ein über Frankreich hinweg gegen Süddeutschland geführter Angriff mit sehr geringen Abschusserfolgen der eigenen Jäger. Nach Erörterung der allgemeinen Lage kam Göring sofort auf den mangelnden Einsatzgeist der Jagdwaffe zu sprechen. Vielleicht durch meinen vorhergehenden unnachgiebigen Widerspruch in sachlichen Fragen gereizt und aufgebracht, redete er sich derartig in Erregung, dass er Vorwurf auf Vorwurf in den Saal schmetterte: Es sei erbarmungswürdig, was aus seiner Jagdwaffe geworden sei! Man habe die Jäger bevorzugt und verhätschelt! Sie seien mit Ehrungen und Auszeichnungen überhäuft worden! Sie hätten sich ihrer nicht würdig erwiesen! Schon in der Schlacht um England habe die Jagdwaffe versagt! Und viele ihrer hoch ausgezeichneten

neten Führer hätten sich über England ihre Ritterkreuze zusammengeschwindelt!

Ich hatte ihm mit steigender Empörung zugehört. Äusserst erregt riss ich mir das Ritterkreuz vom Hals und knallte es auf den Tisch. Eisiges Schweigen lag über dem Raum. Ich sah fest in die Augen des im wahrsten Sinne des Wortes sprachlosen Reichsmarschalls und war auf alles gefasst. Aber es geschah nichts. Göring führte in gemässigtem Ton seine Darlegungen bald zu Ende. Seit jenem Tage trug ich meine Kriegsauszeichnungen über ein halbes Jahr lang nicht mehr.

## *Die Geissel Gottes*

Der Winter 1943/44 brachte dem deutschen Volk die bisher schwersten Belastungen dieses Krieges. An allen Fronten war die Wehrmacht im Rückzug. Der italienische Bundesgenosse war abgefallen, die Achse zerbrochen. Eine Chance, den Krieg gegenüber den Menschenmassen des Ostens und dem Material des Westens zu gewinnen, war kaum noch zu errechnen. Aber selbst die Hoffnung auf einen auch nur glimpflichen Ausgang des Krieges bestand nicht mehr, seit in Casablanca die Formel der «bedingungslosen Übergabe» beschlossen und verkündet worden war. Der «totale Krieg» hatte Formen angenommen, für die es in der neueren Geschichte keine Vergleiche gab, und war für jeden Einzelnen zu einem Kampf ums nackte Dasein geworden.

Die letzten Zweifel, dass dem so war, behoben die Luftangriffe der westlichen Alliierten gegen das Reichsgebiet, die sich in diesem Winter zu einem bisher unvorstellbaren Ausmass steigerten. In einer Geheimsitzung des Unterhauses hatte Churchill 1942 eine Bombardierung Deutschlands von ungeahnten Ausmassen angekündigt: «Wir dürfen uns nicht durch falsche Freunde von diesen schwersten und furchtbarsten Kriegsmassnahmen abhalten lassen.»

Hätte die Royal Air Force während des Jahres 1943 insgesamt 136'000 Tonnen Bomben auf Deutschland abgeworfen, so waren es in den beiden ersten Monaten des Jahres 1944 bereits 36'000 Tonnen. Im März 1944 griffen 6'000 britische Bomber Deutschland bei Nacht mit 20'000 Tonnen Bomben an. Einige deutsche Städte hatten bereits einen derartigen Grad von Zerstörung erreicht, dass weitere Angriffe unwirtschaftlich wurden. In den Ruinen Kölns lebten von den einst 800'000 Einwohnern nur noch 20'000. Kassel hatte mit 5% die grössten Verluste seiner Bevölkerung: 12'000 Menschen verloren hier bei dem furchtbaren Oktoberangriff ihr Leben. Das Schwerste aber hat in diesen Monaten die Reichshauptstadt durchzumachen. In der Nacht vom 18. zum 19. November 1943 beginnt die Royal Air Force mit einem Angriff von 444 Bombern ihre «Battle of Berlin». Die Zahl der Bomber, die Menge und die Kaliber der abgeworfenen Bomben werden laufend gesteigert. Im Januar 1944 treffen sechs schwere Angriffe Berlin mit einer Gesamtabwurfmenge von 9'300 Tonnen Bomben. In der Nacht vom

15. zum 16. Februar werfen 1'000 Flugzeuge 2'500 Tonnen Spreng- und Brandmittel ab. Am 24. März 1944 meldet die Royal Air Force, dass bisher 44'845 Tonnen Bomben über Berlin abgeladen wurden.

Auch die Amerikaner beteiligten sich jetzt an den Vernichtungsschlägen gegen Berlin. Am 3. März machen amerikanische Jagdflugzeuge P38 einen Erkundungsvorstoss gegen die Reichshauptstadt. Am nächsten Tag folgen ihnen unter Jagdschutz 30 Fliegende Festungen. Und am 6. März 1944 erlebt Berlin den ersten Tages-Grossangriff, bei dem 672 jägergeschützte Fliegende Festungen eine Bombenmenge von 1'600 Tonnen abwerfen. Knapp 200 Jäger und Zerstörer bringt die Reichsverteidigung gegen sie zum Einsatz. Unsere Verluste sind etwa doppelt so hoch wie die der Amerikaner.

In den vorhergehenden Monaten Januar und Februar 1944 hat die 8. AAF bei zahlreichen Grossangriffen gegen deutsche Städte 48'335 Tonnen Bomben abgeworfen. Das ist gegenüber den rund 150'000 Tonnen des Jahres 1943 eine erhebliche Steigerung der monatlichen Durchschnittsmenge. Und in der zweiten Hälfte des Jahres 1944 rauschen fast eine halbe Million Tonnen Bomben aus den Schächten amerikanischer Grossbomber auf Ziele in Deutschland. Insgesamt waren es bis Kriegsende 2,7 Millionen Tonnen, wie die amerikanische Studienkommission zur Untersuchung der Wirkung des Bombenkrieges unter General Andersen feststellte. Für diese Leistung wurden 1'440'000 Bomberflüge und 2'680'000 Jägerflüge durchgeführt. In einem einzigen Kriegsjahr (1944) gaben die Amerikaner 23,7 Milliarden Dollar für ihre Luftrüstung aus. Sie verloren in der Luftschlacht um Deutschland 18'000 Flugzeuge und 79'265 Mann fliegenden Personals.

Göring sagte damals bei Erörterung der britischen Nachtangriffe und ihrer furchtbaren Wirkungen zu mir: «Das deutsche Volk trägt diese Angriffe wie eine Geissel Gottes.» Das traf zu. Dennoch war es, als hätten die Feuerstürme in den bombardierten Städten die Menschen zusammengeschweisst, als hätten sie den bisher so oft als Schlagwort missbrauchten Begriff der «Volksgemeinschaft» in dem Entschluss Wirklichkeit werden lassen, sich der drohenden Vernichtung mit aller Kraft zu widersetzen. Nur so finden die sonst unbegreiflichen Leistungen in der Schadensbekämpfung, Instandsetzung und Rüstungsproduktion dieser Zeit ihre Erklärung. Das Jahr 1944 wurde das Jahr der höchsten Flugzeugproduktion: 38'000 Flugzeuge aller Typen wurden gebaut, gegenüber nur 8'295 im ersten Kriegsjahr 1939!

Die kombinierte anglo-amerikanische Luftoffensive nahm unablässig an Umfang und Intensität zu. Verheerende nächtliche Flächenbombardierungen wurden durch die gegen unsere Engpassindustrien gerichteten Tagespräzisionsangriffe ergänzt. In der Öffentlichkeit konnten die Verwüstungen unserer Städte nicht mehr mit Stillschweigen hingenommen werden. Damals erhielt ich den Auftrag, auf einer Tagung der Gaupropagandaleiter in Berlin über

Lage und Aussichten der Reichsverteidigung zu sprechen. Es war der letzte Vortrag, den ein Luftwaffenoffizier ohne vorherige Vorlage des Redetextes halten durfte. Denn was ich den deutschen Propagandisten zu erzählen hatte, die zwecks Moralauffrischung aus allen Teilen des Reiches zusammengezogen worden waren, diente – da zu realistisch – nicht dem vorgesehenen Zweck und erregte allerhöchstes Missfallen.

Die britische und die amerikanische Regierung aber waren entschlossen, ihren gemeinsam gefassten Plan durchzuführen. Sie hatten ihn unter gewaltigem Kräfteaufwand vorbereitet und anrollen lassen. Nun lief er. Auch die deutschen Vergeltungsangriffe hatten keine Aussicht, daran etwas zu ändern. Auf London konnten in den Monaten Januar und Februar 1944 nicht mehr als 275 Tonnen Bomben abgeworfen werden. Auf ganz England fielen in derselben Zeit 1'700 Tonnen nieder. Das war genau der 27. Teil dessen, was gleichzeitig britische Bomber an tödlicher Last nach Deutschland trugen.

Das einzige, was zu tun übrig blieb, um der Vernichtung aus der Luft zu begegnen, war die Konzentrierung aller unserer Kraft auf die Reichsverteidigung. Würde jetzt endlich gelingen, was wir nach der Katastrophe von Hamburg erhofft hatten? Würden Hitler und Göring sich entschliessen können, im vielleicht letzten Augenblick total auf die Luftdefensive umzuschalten? – Wir hofften es. Der «Jägerstab», dessen Führung Speer dem Rüstungs-Amtsleiter Saur übertragen hatte, stellte neue Programme auf. Ihr Schwergewicht lag ganz eindeutig auf der Produktion von Jagdflugzeugen. Alle anderen Zweige der Rüstung waren zu deren Gunsten stark zurückgestellt worden. Es war ein realistisches Programm, das der Lage Rechnung trug. Speer hatte klar erkannt, dass der letzte Augenblick gekommen war, die Luftverteidigung und an ihrer Spitze die Jagdwaffe mit einer Zusammenfassung und Mobilisierung aller Kräfte zu verstärken, um damit die Voraussetzung für eine Weiterexistenz auch der übrigen Rüstungszweige zu schaffen.

Im April 1944 wurde dieses Not-Luftrüstungsprogramm Göring auf dem Obersalzberg vorgetragen. Die Bomber waren erheblich gekürzt, zahlreiche Typen vollständig aus den Fertigungsplanungen gestrichen worden. Tag- und Nachtjagdflugzeuge sollten als Einheitstypen auch den Bedarf der anderen Zweige der Luftwaffe abdecken. Die Zahlen, die geplant waren, konnten absolut als Äquivalent zur anglo-amerikanischen Luftrüstung angesprochen werden. Ich wohnte dieser denkwürdigen Sitzung bei und hatte den Eindruck, dass Göring Saur's Ausführungen mit einer vorgefassten, von Hitler befohlenen Einstellung entgegennahm. Er schien nur mit halbem Ohr zuzuhören und erwiderte sofort mit zahlreichen und definitiven Einwendungen. Die radikalen Kürzungen im Bomberprogramm, vor allem der He 177 und Ju88 und deren Weiterentwicklungen bezeichnete er als untragbar und lehnte sie schroff ab. Er verlangte im Gegenteil die Steigerung und Gewährleistung der Mindest-



Produktion von monatlich 400 He 177 und 500 Junkers-Bombern. «Der schwere Bombenträger bleibt das Kernstück der Luftrüstung», lautete die erschütternde Schlussentscheidung. Das war natürlich nur möglich, wenn man an der ursprünglich vorgesehenen Jägerproduktion erhebliche Abstriche vornahm.

Ich nahm allenthalben energisch gegen diese Verwässerung des neuen Jägerprogramms Stellung. Mir ging es nicht um höhere oder geringere Produktionszahlen allein, sondern um die prinzipielle Schwerpunktbildung. Ich verstand einfach nicht mehr, was die Führung wollte, wenn sie jetzt nicht der Jagdwaffe auf allen Gebieten der personellen und materiellen Rüstung und vor allem auch auf dem der Ausbildung absolute Priorität zu geben bereit war. Das Speersche Jägerprogramm wurde nach den Weisungen Görings abgeändert und acht Tage später in der verwässerten Form genehmigt. Die deutsche Führung hielt also auch zu diesem Zeitpunkt des Luftkrieges Bomber für wichtiger als Jäger. Die Erzeugung von Bombenflugzeugen lief verstärkt weiter. Sie vermochten nicht, was einer erstarkten Jagdwaffe damals noch möglich gewesen wäre, die wenig später einsetzenden Luftangriffe auf unsere Hydrierwerke zu verhindern. Es kam so weit, dass schliesslich nicht mehr genug Benzin vorhanden war, um die vom Band rollenden Bombenflugzeuge auch nur einzufliegen, so dass sie auf den gleichen Plätzen, auf denen sie gebaut worden waren, verschrottet werden mussten. Die anglo-amerikanische Luftmacht strich die Bomber vom deutschen Rüstungsplan.

Speer mahnte mich, die Entscheidungen nicht als endgültig hinzunehmen und versprach, zur Steigerung der Jägerproduktion alles zu tun, was nur möglich sei. Ich fand bei ihm sehr starke Übereinstimmung in der Beurteilung der Lage und den rückhaltlosen Mut, sich zu den Konsequenzen zu bekennen, mochten diese «oben» auch noch so entschieden abgelehnt werden.

Die Zeit bis zum Anlaufen der erhöhten Produktion galt es irgendwie zu überbrücken. Dringend war eine sofortige Verstärkung der Reichsverteidigung. Im Dezember 1943 war bei der 8. AAF in England der uns in seinen technischen Daten schon seit längerer Zeit bekannte wesentlich verbesserte neue Begleitjäger P51 «Mustang» eingeführt worden. Er wurde mit Beginn des Jahres 1944 in immer stärkerem Umfang eingesetzt und übernahm schliesslich in der Hauptsache die Begleitschutzaufgaben für die amerikanischen Bomberverbände, während die P47 «Thunderbolt» den Jagdschutz zunächst noch zusätzlich verstärkten und später den Hauptbeitrag zum Jabo-Einsatz leisteten.

Die bisher in der Abwehr der Viermot-Bomber so erfolgreichen deutschen Zerstörer erlitten durch den amerikanischen Begleitschutz jetzt untragbare Verluste. Die ihnen beigegebenen Jäger wurden meist sofort in Luftkämpfe mit zahlenmässig überlegenem Gegner verwickelt, so dass sie voll mit sich

selbst beschäftigt waren und die Zerstörer sich ihrer Haut allein wehren mussten. So verlor das ZG 76 am 16. März 1944 im Raum Augsburg von 43 gestarteten Flugzeugen 26 total. Zehn weitere mussten bauchlanden. Nur sieben kamen einigermassen heil nach Hause. Der Angriff der amerikanischen Begleitjäger war in dem Augenblick erfolgt, als die Zerstörer zum eigenen Angriff ansetzten. Nur fünf Viermot-Bomber wurden dabei abgeschossen.

Wenn es sich bei diesem Misserfolg auch zunächst nur um einen Einzelfall handelte, so war doch klar, dass derartige Verluste auf die Dauer nicht in Kauf genommen werden konnten. Auch die Ausfälle unserer Jäger stiegen mit der Verstärkung des Mustang-Begleitschutzes erheblich an. Wir gingen daher zu der Taktik der Gefechtsverbände über, in denen Zerstörer oder schwer bewaffnete Jäger mit möglichst zahlreichen leichten Jagdgruppen zur selben Zeit und im gleichen Raum versammelt zum Angriff gebracht wurden.

Der Gefechtsverband gliederte sich im Allgemeinen in je eine Angriffs- und zwei Begleitgruppen. Die Angriffsgruppe hatte den feindlichen Bomberverband anzugreifen, während die Begleitgruppen dabei eine Art Jagdschutz gegen die zahlenmässig mehrfach überlegenen Feindjäger stellten. Diese Gefechtsverbände waren eine uns von der Überlegenheit des Feindes aufgezwungene Notlösung und alles andere als ideal. Immerhin erfüllten sie die von mir nachdrücklich erhobene Forderung auf Massierung im Umfang des Möglichen. Aber es stellten sich bald andere Mängel heraus. So wurden die Gefechtsverbände zu schwerfälligen Gebilden, die für Versammlung und Steigen auf Kampfhöhe wesentlich mehr Zeit brauchten als einzelne Jagdgruppen. Vor allem aber bedeutete die Einführung dieser Taktik das Abgehen von dem Grundgesetz des Jagdfliegers: immer und überall offensiv zu kämpfen. Die Gefechtsverbände verhielten sich befehlsgemäss abwehrend gegen den amerikanischen Begleitschutz, verloren so die eigene Initiative und erleichterten dem Gegner den entscheidenden Übergang aus einer rein defensiven Aufgabenstellung des Begleitschutzes zur Offensive. Die Folgen waren verheerend, denn nur wer angreift, ist als Jäger im Vorteil. Unsere Verluste stiegen unaufhaltsam. So in die Verteidigung gedrängt, verlernten unsere Verbände nach und nach den Kampf Jäger gegen Jäger. Sie wurden schliesslich vom «Jägerschreck» ergriffen. Die Zeit der Abschwünge und des Wegstürzens setzte ein. Hierdurch ging natürlich jeder Zusammenhalt der Verbände verloren, und einzeln wurden unsere Jäger von dem zahlenmässig stets weit überlegenen Gegner erledigt.

Diese Entwicklung war zweifellos katastrophal. Es fing an mit dem Befehl, nur Bomber anzugreifen. Auch der Punkt, an dem die deutsche Jagdwaffe jetzt angelangt war, stellte nur ein Glied einer Kette von verhängnisvollen Fehlern dar. Nur so ist es zu erklären, dass die grosse Auseinandersetzung, der eigentliche Kampf um die Luftherrschaft über Deutschland, zwischen

den Jägern des Angreifers und denen des Verteidigers überhaupt nicht ausgetragen wurde.

Im April 1944 stellt einer meiner Berichte fest: «Das Zahlenverhältnis, unter dem jetzt am Tage gekämpft wird, liegt etwa bei 1:7. Der Ausbildungsstand der Amerikaner ist ausserordentlich hoch. Die Tagjagd hat in den letzten vier Monaten weit über 1'000 Flugzeugführer verloren, darunter die besten Staffelkapitäne, Kommandeure und Geschwaderkommodores. Diese Lücken sind nicht zu schliessen. Wir verlieren je Einflug etwa 50 Jäger. Es ist jetzt so weit, dass man sagen muss, es besteht die Gefahr des Zusammenbruches unserer Waffe.»

Besonders die Zerstörer konnten befriedigende Ergebnisse eigentlich nur noch erzielen, wenn sie das Glück hatten, einen Viermot-Verband zu treffen, dessen Jagdschutz im Augenblick des Angriffes gerade nicht zur Stelle war. So konnte zum Beispiel das ZG 26 bei einer solchen Gelegenheit aus einem die Hydrierwerke bei Stettin angreifenden Verband 15 Viermot-Bomber bei nur zwei eigenen Verlusten abschiessen. Bei einem Angriff auf Budapest schossen 12 Me 410 vom IZG76 acht amerikanische Bomber ohne eigene Verluste ab.

Einzelерfolge änderten nichts an der Tatsache, dass bei der sich allmählich über das ganze Reichsgebiet ausdehnenden amerikanischen Luftüberlegenheit Zerstörer-Einsätze schliesslich nicht mehr zu verantworten waren. Im Sommer 1944 wurden daher die beiden Geschwader auf Einmot-Jäger umgerüstet. Das Zerstörer-Flugzeug mit seinen vielfältigen Möglichkeiten für den Einsatz neuer und stärkerer Waffen hatte seine Einsatzmöglichkeiten durch die amerikanischen Begleitjäger verloren. Es war das Ende einer Waffe, deren Angehörige, besonders die alten Verbandsführer und Besatzungen, hervorragenden Kampfgeist bewiesen und auch in Zeiten schwerster Verluste erstaunliche Leistungen vollbracht hatten.

Die heikle Lage der Reichsverteidigung um die Jahreswende 1943/44 liess eine neue Gattung der Jagdwaffe entstehen: die Sturmjäger. Es war typisch für den Geist der deutschen Jagdflieger, dass sie sich nicht mit der feindlichen Überlegenheit abfanden, dass sie nicht resignierten, dass sie den Vorschlag machten, den Verderben bringenden Bombern mit der Konsequenz der Selbstaufopferung zu Leibe zu rücken. So wurde gegen Ende des Jahres 1943 neben zahlreichen anderen Vorschlägen aus der Front auch der an mich herangetragen, die Viermot-Bomber und besonders die Führer-Flugzeuge zu rammen. Bei diesem Gedanken hatte zweifellos das Beispiel der japanischen Kamikadze-Flieger Pate gestanden, die sich zur Vernichtung besonders wichtiger Ziele mit ihren Flugzeugen auf diese stürzten. Eine solche Selbstaufopferung lag im Glauben, in der Tradition und in der Auffassung von Heldentum des japanischen Volkes begründet. Uns Europäern konnte sie

zwar Bewunderung abnötigen, unserem Wesen jedoch entsprach sie nicht. Ich musste daher den Gedanken der Selbstaufopferung grundsätzlich ablehnen. Dagegen waren diese Ideen, als deren eifrigster Verfechter der Major von Kornatzki auftrat, der Anlass, besondere Eliteverbände von Jägern aufzustellen. Anstatt zu rammen, sollten sie in geschlossener Formation bis auf kürzeste Entfernung auf die Bomber stürzen und sie so mit verstärkter Bewaffnung zum sicheren Absturz bringen. Das Rammen war gar nicht notwendig. Notwendig war das unbeirrte Herangehen an den Bomber bis auf kürzeste Entfernung. Das Ziel war, den Viermot-Bomber, koste es was es wolle, abzuschossen. Wurde im Sturmangriff das eigene Flugzeug so schwer getroffen, dass ein Absturz unvermeidlich war, so blieb als Letztes das Rammen und der Fallschirmabsprung.

Nach den ersten Erfolgen einer Versuchsstaffel wurde ein Aufruf zu freiwilligen Meldungen erlassen, der das erwartete starke Echo fand. Die Sturmjäger wurden mit FW 190 ausgestattet, die mit vier 2-cm-Kanonen, später mit je zwei 2-cm- und 3-cm-Kanonen MK 108 bewaffnet waren. Der Führersitz erhielt eine zusätzliche Panzerung. Bald stand die erste Sturmgruppe, die IV. (Sturm) JG 3 «Udet». Auch sie bewährte sich hervorragend. Bei durchaus tragbaren Verlusten konnte sie schnell zu hohen Abschusserfolgen gelangen. Weitere Neuaufstellungen von Sturmjäger-Gruppen wurden vorbereitet. Mein Ziel war, bis zum September 1944 bei jedem der in der Reichsverteidigung eingesetzten 9 Geschwader eine solche Gruppe aufzustellen. Doch die Durchführung wurde durch die Invasion unterbrochen.

Der ganze Ernst der Luftlage wurde mir sehr eindringlich vor Augen geführt, als ich im Frühjahr 1944 zusammen mit dem Inspekteur der Tagjäger Ost, Oberst Trautloft, an einem Jägereinsatz der Reichsverteidigung teilnahm. Ein «dicker Hund» – so nannten wir die Grosseinflüge – war im Anflug auf die holländische Küste gemeldet. Wir verfolgten diesen wie jeden anderen von meinem kleinen Luftlageraum in Hottengrund aus, in dem mit geringstem Aufwand eine Reportage der jeweiligen Luftlage dargestellt wurde. Ich liess in Staaken zwei Focke-Wulf klarmachen und lud Trautloft ein, mich zu begleiten. Die 50 Schritt bis zu dem mit laufendem Motor wartenden Fieseler-Storch legte der lange «Hannes» im Sprintertempo zurück. 10 Minuten später Start in Staaken. Kurs West – Steigen auf 8'500 Meter.

Auf der Reichsjägerwelle erfahren wir Standort, Kurs, Höhe und andere wichtige Angaben über den etwa 800 B 17 starken Hauptverband und die ihn umgebenden, vorausfliegenden und flankensichernden «Nebenschnirbel». Wir haben eben die Elbe nördlich von Magdeburg überflogen, als vor uns «der Himmel voller Geigen hängt». In respektvoller Entfernung von 10 bis 15 km lassen wir die amerikanischen Formationen an uns vorbeipassieren.

Ein erbärmliches Gefühl beschleicht mich. Da zieht, mitten über Deutschland, Verband auf Verband in der Frühlingssonne glitzernd an uns vorüber. Man muss einer solchen Masse von Bombern einmal in der Luft und nicht nur auf den Milchglasscheiben der Lagebunker begegnet sein, um diese Mischung von ohnmächtiger Wut und Hoffnungslosigkeit zu kennen, die sich mir jetzt beklemmend auf die Brust legt! Hat es überhaupt noch einen Sinn, dagegen etwas ausrichten zu wollen? Werden wir das jemals schaffen? Aber, geht es mir durch den Kopf, wer fragt denn danach, wenn im Osten Hunderte und Hunderte von russischen Panzern immer wieder durchbrechen? Wenn dahinter Welle auf Welle der roten Infanterie folgt, und der Landser in seinem Schützenloch trotzdem an seinem Maschinengewehr liegen bleibt in Erfüllung des ihm schon längst sinn- und hoffnungslos erscheinenden Befehls: «Halten bis zum letzten Mann»? – Wer fragt nach den Besatzungen unserer U-Boote, von deren Opfergang die Wehrmachtberichte nur stereotyp verkünden: «Von Feindfahrt nicht zurückgekehrt»? – Und die Bevölkerung unter uns in Deutschland? – Sie hofft noch immer auf den ihr versprochenen Schutz durch die Kräfte der aktiven Luftverteidigung. Tag und Nacht muss sie wehrlos die alliierten Luftangriffe über sich ergehen lassen – und hält trotzdem aus, geht aus dem Keller des längst zerstörten Wohnhauses an die tägliche Arbeit, murrend und schimpfend, aber still und verbissen schaffend. – Da ziehen an uns die 800 Bomber vorüber, 2'000 Tonnen Tod, Zerstörung und Brand in ihren silbernen Leibern, den zugewiesenen Zielen im Herzen Deutschlands entgegen. – Hier muss doch was geschehen! – Welle auf Welle, endlos die Formationen der Viermot-Bomber! Darüber, rechts und links, mit und ohne Kondensstreifen, eine unübersehbare Meute von Mustang-Begleitjägern. – «Der Aktionsradius des feindlichen Begleitschutzes reicht über die Elbe nicht hinaus!», hiess es im Führungsstab des Oberkommandos. Vom Ruhrgebiet war schon längst nicht mehr die Rede. Aber noch immer versuchte man umzufärben, was die Wirklichkeit mit grellen Farben an den deutschen Himmel malte.

Wo sind unsere Gefechtsverbände? Ich schalte auf die anderen Führungsfrequenzen um und stelle fest, dass ein Teil der eigenen Kräfte nach Luftkampf sich zur Landung anschickt und Befehle zu einem erneuten Start gegen die späteren Rückflüge erhält. Den Bomberformationen sind freilich keine Anzeichen eines überstandenen Kampfes anzumerken. Kein Wunder bei diesen Bombermassen mit ihrem Begleitschutz.

Weitere deutsche Gefechtsformationen werden gerade zwischen Berlin und Magdeburg versammelt. Deren Kampf muss ich mir ansehen. Eine der letzten Formationen zieht an mir vorbei. Mir juckts in den Fingern. Soll ich mir diese Parade so ganz untätig angesehen haben? – Wendekurve nach links. Eindrehen auf den Verband. Da hängt gerade eine B 17 von einer Formation

ab und versucht in eine links rückwärts gestaffelte einzuscheren. «Hannes», rufe ich, «Angreifen! Die vernaschen wir!»

Der Entschluss war alles andere als heldenhaft. In einen intakten Verband hätten wir hineinstossen und dessen Führer abschiessen müssen. Wir wären dabei mit ziemlicher Sicherheit selbst abgeschossen worden. Aber bei diesem abhängenden «dicken Brummer» musste ganz schnell gehandelt werden, ehe er sich in einen anderen Verband einreihen konnte.

Hundert Meter hänge ich hinter der B 17. Sie schießt, kurvt und reisst ver-zweifelt hoch. Es gibt jetzt in der Welt und in dem sie umgebenden Luft-raum nichts anderes mehr als diesen um sein Leben kämpfenden amerika-nischen Bomber und mich. Meine Kanonen feuern. Bleche fliegen weg. Rauch kommt aus den Motoren. Jetzt rauscht die ganze Bombenladung im Notwurf vor meiner Nase herunter. Ein Flächentank brennt. Die Besatzung steigt aus. Da schreit Trautlofts Stimme im FT: «Achtung, Adam, Mustangs! – Muss abhauen – Ladehemmung!»

Und dann kam – mit den ersten Garben von vier Mustangs – für mich die Ernüchterung. Die B 17 war einwandfrei erledigt – ich noch nicht. Und doch hätte ich mir das beinahe gewünscht bei der elenden Hetzjagd, die jetzt für mich begann. Ich riss ganz einfach aus, floh, versuchte, den verfolgenden und wild schießenden Mustangs durch Sturz mit Vollgas zu entkommen. Richtung Ost, auf Berlin zu. Immer dichter kamen die Leuchtspurgarben an mich heran.

Als meine treue FW 190 auseinanderzuffliegen drohte und die Auswahl unter den Möglichkeiten, die die Spielregeln bei solch peinlichen Jagdflieger-lagen zulassen, nicht mehr allzu gross war, tat ich etwas, was mir schon in der Schlacht um England zweimal das Leben gerettet hatte: ich schoss ganz einfach aus allen Waffen voraus ins Leere. Das verfehlte nicht den Eindruck auf meine Verfolger. Wie damals sahen sie plötzlich die von mir zurück-gelassene Rauchspur der Geschosse auf sich zukommen und glaubten offenbar, den ersten nach rückwärts feuern den Jagdflieger vor sich oder einen angrei-fenden deutscher Jäger hinter sich zu haben. Mein Trick hatte vollen Erfolg. Sie zogen in Rechtskurve hoch.

Mein eben noch ganz tief in der Hose sitzendes Herz schlug höher. Ich konnte mich nicht enthalten, den Mustangs kurz nachzuziehen und ihnen eine ebenso protzige wie wirkungslose Feuergarbe hinterherzuschicken.

Die Verfolgungsjagd hatte bis dicht an den Berliner Autobahnring geführt. Jetzt tauchte ich in den 1'000 Meter hoch über der Reichshauptstadt liegenden Dunst. Richtung Staaken. Die leichten Geschütze des westlichen Flak-Ver-teidigungsringes von Berlin bereiteten mir einen unfreundlichen Empfang. Man reichte mich von Batterie zu Batterie weiter. Meine persönlichen Sym-pathien für die Flak wurden erheblich abgekühlt. Früher als für die Landung

angebracht, fuhr ich das Fahrgestell aus, um damit meine friedlichen Absichten zu bekunden. Der unerwünschte Salut ebte langsam ab. Ich beglückwünschte mich, dass die Schiessausbildung der eigenen Flak offenbar die gleichen Mängel wie die der amerikanischen Jäger aufwies.

Trautloft war schon gelandet. Sehr schnell sprach sich in Jägerkreisen herum, dass Mustangs den «Alten» nach Berlin zurückgejagt hatten. Und das geschah nicht ganz ohne ironisches Schmunzeln. Dafür hatte ich volles Verständnis. Denn ich selbst hätte in ihrer Lage nicht anders reagiert: Da sieht er mal, wie seine Kampfanweisungen sich in der Praxis ausmachen! Ich wusste, dass meine Forderungen an die Verbände manchmal übertrieben waren. Aber nur so konnten Leistungen erreicht werden, die an die Grenzen des Möglichen heran reichten. – Gegenwärtigen und zukünftigen Inspektoren von Fliegerverbänden kann ich jedenfalls für Kriegszeiten mein zwischen Elbe und Spree erprobtes Besichtigungsverfahren nur wärmstens empfehlen, gleichgültig wie sie dabei persönlich abschneiden.

*Die Invasion, der Anfang vom Ende*

Mein Einsatzflug hatte mir bestätigt, dass der Rückgang unserer Kampfkraft nicht nur eine materielle, sondern auch eine personelle Frage war. Je weiter das Leistungsniveau unserer Nachwuchspiloten absank, umso wichtiger war es, dass die Verbände von fähigen und erfahrenen Offizieren geführt wurden. Aber gerade an ihnen mangelte es jetzt mehr denn je. Verbandsführer waren nicht aus dem Boden zu stampfen. Sie waren das Produkt einer langen, sorgfältigen Auslese und Ausbildung. Ihren Erfahrungsschatz konnten sie erst im Kampf selbst sammeln, der gleichzeitig verursachte, dass ihre Zahl immer mehr zusammenschmolz.

Wollten wir zu gut geführten grösseren Einsatzstärken kommen, so konnte der Mangel an geeigneten Verbandsführern nur dadurch überwunden werden, dass die Einheiten als solche vergrössert wurden. Ich hatte daher bereits 1943 eine «Sollerhöhung» der Staffeln von 12 auf 16 Flugzeugführer und Flugzeuge vorgeschlagen. Damit wurde im Herbst 1943 bei den Jagdgeschwadern 2 und 26 im Westen begonnen, deren Stärken sich so von 124 auf 160 erhöhten.

Den nächsten Schritt veranlasste ich, nachdem die Möglichkeiten, die Fronten zugunsten der Reichsverteidigung zu schwächen, nahezu erschöpft waren. Die Südfront war bereits fast gänzlich von Jägern entblösst. Auch von der Ostfront hatte das OKL – sehr gegen den Willen der Obersten Führung – nach und nach einige Gruppen abgezogen. Schliesslich wurde durch Führerbefehl jeder weitere Abzug von Jagdgruppen aus dem Osten strikt verboten. Ich fand einen einfachen Weg, dieses Verbot zugunsten der Reichsverteidigung zu umgehen. Die Gruppen des Ostens waren durch Hitler blockiert: also begnügten wir uns mit Staffeln, was im Endeffekt auf dasselbe herauskam. Jede an der Ostfront und in Norwegen eingesetzte Jagdgruppe hatte jetzt eine Staffel an die Reichsverteidigung abzugeben und bekam den Befehl, die fehlende Staffel sofort im Einsatz wieder neu aufzustellen. Ein Ausfall trat dadurch im Osten praktisch nicht ein, weil die Verbände dort im Durchschnitt ohnehin unter 50% ihrer Sollstärke blieben. Im Reich wurden die herausgezogenen Staffeln sofort aufgefüllt und den hier stehenden Gruppen als vierte Staffeln zugeschlagen. Dadurch verstärkten wir diese Geschwader von 9 auf 12 Staffeln und von 124 auf 160 Flugzeugführer und Flug-



zeuge. Es zeigte sich dabei übrigens, dass die vom Osten nach dem Westen verlegten Jagdflieger wegen der völlig veränderten Kampfverhältnisse einen schweren Stand hatten.

Diese während des ganzen Winters zäh und gegen alle Widerstände durchgeführten Bemühungen hatten Erfolge gezeitigt, die jedoch durch die unerhörte Intensivierung der alliierten Luftoffensive absorbiert zu werden drohten. Das pausenlose Drehen der alliierten Angriffsmühle nahm unsere Verteidigungskräfte gegen alle Verstärkungsbemühungen schwer mit. War ein Verband – was immer seltener vorkam – ein paar Tage ohne Feindberührung, so erreichte seine Einsatzstärke sehr schnell wieder 70-80% der Iststärke. Nach dem ersten Einsatz aber sank sie naturgemäss schon wieder ab. Folgt dann in ununterbrochener Folge zwei, drei oder vier weitere Kampftage, so betrug sie oft nicht mehr als 30 oder 40%, um bei weiterem Anhalten der Kampfbarkeit sehr schnell bis dicht an den taktischen Nullpunkt abzusinken. Da aber der Befehl der Obersten Führung, jeden Reichseinflug mit allen verfügbaren Kräften zu bekämpfen, nicht zu ändern und nicht zu umgehen war, musste nach einem Ausweg gesucht werden, um das unverantwortliche «Ausbrennen» der Verbände zu verhindern.

Ich schlug dem Oberbefehlshaber daher vor, von dem bisherigen Verfahren des vermehrten personellen und materiellen Hineinpumpens mit dem Versuch, die Einsatzstärken zu vermehren oder wenigstens zu erhalten, abzugehen und stattdessen eine Reserve zu bilden. Diese sollte nach abgeschlossener Auffüllung und Ausbildung geschlossen zusätzlich in den Kampf geworfen werden. Die Erfahrung zeigte bald, dass ein aus dem Einsatz herausgezogenes Drittel sehr schnell nicht nur die gleiche, sondern grössere Kampfkraft ansammelte als die zwei Drittel der Verbände, die im Einsatz verblieben waren. Göring billigte meinen Vorschlag unter der Voraussetzung, dass die Effektivstärke der Verbände im Einsatz keine Schwächung erfahre. Das war zu erfüllen durch die Abgabe aller Flugzeuge von den aufzufrischenden Verbänden an die im Einsatz verbleibenden. Weiter verlangte er, dass durch diese Massnahmen und mit der zu bildenden Reserve die Reichsverteidigung auf 2'000 Jäger gebracht werden solle. Ich hatte nun endlich die nötige Rückendeckung von oben. Die Luftflotte Reich, das I. Jagd-Korps, alle Jagddivisionen, die gesamte Ausbildungs- und Ergänzungsorganisation, der Generalquartiermeister, der Generalluftzeugmeister und der Jägerstab zogen an demselben Strang. Wir hatten jetzt die Hoffnung, in Kürze Entscheidendes in der Tages-Luftverteidigung unternehmen zu können. Eine grössere Reserve konnte damals noch, schlagartig in den Einsatz geworfen, die Luftkriegslage wesentlich beeinflussen. Bis Ende Mai 1944 war die Reserve bereits auf 450 Jäger angewachsen.

Da warf die Invasion alle unsere Planungen über den Haufen.

Natürlich kam die Invasion nicht wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Im Gegenteil, sie lastete als nervenzehrende Drohung schon seit langem über der deutschen Führung und jedem Soldaten im Westen. Nur Ort und Zeitpunkt überraschten schliesslich. Über die Invasion als das grosse, den Krieg entscheidende Ereignis war besonders im Lager der westlichen Alliierten genug gesprochen und verlautbart worden. Und mit Beginn des Jahres 1944 mehrten sich die Anzeichen, dass den Worten nun sehr bald Taten folgen würden.

Den endgültigen Plan fassten Roosevelt und Churchill bei der Konferenz, die sie im August 1943 in Quebec abhielten. Die alliierten Generalstäbe gingen sofort an die Ausarbeitung. Sie legten im November 1943 einen Operationsplan vor, der unter der Bezeichnung «Overlord» in die Geschichte des letzten Krieges eingegangen ist. Der treibende Teil bei den Verhandlungen war zweifellos der Präsident der Vereinigten Staaten. Churchill hatte auch damals noch nicht seine Mittelmeer- und Balkanpläne aufgegeben. Mittelmeerstrategie war seit jeher sein persönliches Steckenpferd. Er reitet es – oft zum Leidwesen vieler seiner Ratgeber – vom missglückten Saloniki-Unternehmen im ersten Weltkrieg über die Abenteuer in Griechenland während und nach dem zweiten Weltkrieg bis zum jüngst vergangenen Staatsbesuch Titos.

Doch mag bei Churchills politischer Strategie gegen Ende des letzten Krieges auch die Überlegung mitgespielt haben, dass durch eine Konzentrierung aller Kräfte der Westmächte auf eine Invasion Westeuropas primär der Balkan in den Sog der sowjetischen Expansion geraten müsse. Eine Befürchtung, die durch die späteren Ereignisse voll bestätigt wurde. Vielleicht hatte Churchill damals erkannt, was das Schicksal Europas einst sein werde. Noch in Quebec hatte er sich mit der Invasion Frankreichs nur unter der Bedingung einverstanden erklärt, dass darüber keine Gelegenheit zu Operationen aus dem Mittelmeer-Raum heraus versäumt werden dürfe. Er gab diesen Vorbehalt erst unter dem Druck Stalins auf, mit dem er und Roosevelt sich am 28. November 1943 in Teheran trafen. Stalin verlangte kategorisch, dass auch die im Mittelmeer-Raum stationierten Kräfte der westlichen Alliierten für die geplante Invasion Frankreichs herangezogen würden. Eine Invasion des Balkans lehnte er entschieden ab. Die äusserste Konzession, zu der er sich schliesslich bereit fand, war die einer mit der Aktion in Nordwestfrankreich koordinierten Landung in Südfrankreich. Gleichzeitig sollte auch die Rote Armee aus dem Osten zum Sturm auf die «Festung Europa» antreten. Als Zeitpunkt wurde der Mai 1944 festgesetzt.

Von nun an wurden alle Anstrengungen der britischen und amerikanischen Luftstreitkräfte auf die Vorbereitung der Invasion konzentriert. Im Januar 1944 kam Eisenhower nach London, um den Oberbefehl über die gesamten alliierten Streitkräfte zu übernehmen, die für die Invasion vorgesehen waren.

Als sein Stellvertreter und gleichzeitig unter seinem Kommando als für die Luftkriegführung Verantwortlicher fungierte der britische Luftmarschall Tedder. Er hatte die Operationen des britischen Bomber-Command unter Luftmarschall Harris und die der strategischen Luftstreitkräfte der USA in Europa unter General Spaatz zu koordinieren. Die Technik des «Round-the-clock-bombing» wurde grundsätzlich beibehalten und weiter vervollkommen. Doch hätte nach amerikanischer Ansicht die Zusammenarbeit noch enger und wirkungsvoller sein können, hätten die Engländer der Wahrung ihrer kommandomässigen Souveränität nicht so viel Bedeutung beigegeben.

Die Aufgabenstellung für die alliierten Luftflotten in dieser Vorbereitungsphase der Invasion kommt sehr klar in der Neujahrsbotschaft zum Ausdruck, die der Oberbefehlshaber der USA-Luftstreitkräfte zum Jahreswechsel 1943/44 an die kommandierenden Generale Doolittle und Twining (8. und 15. AAF) richtete: «Es ist eine feststehende Tatsache, dass die Invasion nicht durchgeführt werden kann, wenn nicht zuvor die deutsche Luftwaffe ausgeschaltet worden ist. Deshalb richte ich an Sie die verpflichtende Aufforderung, die feindliche Luftwaffe zu vernichten, wo sie auch angetroffen wird: In der Luft, auf der Erde und in den Fabriken.»

Der erbitterte, hohe Verluste fordernde Widerstand, dem die amerikanischen und britischen Bomber am Tage und in der Nacht im Herbst 1943 begegnet waren, hatte diese Notwendigkeit klar erwiesen. Es schien, als hätten die alliierten Luftbombardements die deutschen Kriegsanstrengungen erst recht mobilisiert, statt sie zu paralysieren. Offenbar hatten die Alliierten, wie wir während der Schlacht um England, die Wirkung von Luftangriffen überschätzt, die notwendig ist, um ein zum Kampf gestelltes Volk in seiner Widerstandskraft erlahmen zu lassen. Als wir 1940 diesen Irrtum erkannten, fehlte uns die Möglichkeit, unsere Luftangriffe noch weiter zu intensivieren. Amerika und England dagegen hatten Ende 1943 die Leistungsgrenze ihres Luftpotentials noch lange nicht erreicht. Bereits im November 1943 wurde eine neue Luftoffensive gegen die deutsche Flugzeugindustrie geplant. Doch die Wetterverhältnisse des beginnenden Winters liessen sie einstweilen nicht zur Durchführung gelangen.

In diesem November 1943 gab es nicht einen Tag guten Wetters. Deutschland lag fast ständig unter einer geschlossenen Wolkendecke. Wolken waren bei Nacht schon lange kein Schutz mehr vor Flächen-Bombardierungen. Im Gegenteil, je bedeckter der Himmel und je dunkler die Nächte waren, umso sicherer konnte mit dem Einflug der britischen Bomber gerechnet werden, die ihre Flächenziele durch die Wolken hindurch mit dem von ihnen entwickelten Radar-Verfahren sicher zu treffen vermochten. Die Amerikaner hatten dagegen bei Tage bisher nicht operiert, wenn Wolken ihnen die Sicht auf die Ziele nahmen. Sie hatten an ihrem Prinzip des Bombentepichs auf Grund

gezielter Präzisionsangriffe festgehalten. Aber jetzt stellten sie sich um. Es waren offenbar allein Zweckmässigkeitsgründe, die sie bisher von der Flächenbombardierung abgehalten hatten. Für sie war der Präzisionsangriff wirkungsvoller. Nun aber, unter dem Zwang der Wetterverhältnisse, gingen auch sie zu der Technik über, die die Engländer bei Nacht von vornherein angewendet und immer vertreten hatten.

Wenn man sich auch im amerikanischen Generalstab darüber klar sein musste, dass mit der jetzt angewendeten Operations-Methode die deutsche Industrie nicht nachhaltig getroffen werden konnte, so tröstete man sich doch offenbar mit dem Gedanken, dass auch das deutsche Menschenpotential ein lohnendes Ziel sei. Oberst H. A. Berliner setzte zum Beispiel in einem am 25. Oktober 1943 an General Eaker gerichteten Memorandum auseinander, dass die Flächenbombardierung neben ihrer Wirkung auf die Moral der Zivilbevölkerung auch noch einen direkten Angriff auf das Menschenpotential des Feindes darstelle, das als kritischer Faktor der deutschen Rüstung betrachtet werden müsse.

Der vorübergehende Wechsel von der amerikanischen zur englischen Bombardierungstechnik wurde also auch für die amerikanischen Tagbomber beschlossen. Das H2S-Verfahren war in den Vereinigten Staaten erweitert und verbessert worden. Hier nannte man es H2X. Es war «kein Wunder an Genauigkeit», wie amerikanische Berichte feststellen. Auf den Schirmen der Geräte, die die Bombenschützen vor sich sahen, zeichnete sich Wasser dunkel und Erde hell ab. Städte traten als hell glänzende Flecken hervor. Einzelziele waren mit diesem Gerät natürlich nicht zu treffen.

Den ersten Angriff dieser Serie führten am 3. November 1943 bei geschlossener Wolkendecke 539 B 17 unter starkem Begleitschutz gegen Wilhelmshaven. Unseren Jägern gelang kein geschlossener Angriff gegen den Verband. Die wenigen, die durch die Wolken ziehen konnten, befanden sich den Hunderten von amerikanischen Begleitjägern gegenüber in hoffnungsloser Unterlegenheit. Nur sieben Viermot-Bomber wurden abgeschossen, die Mehrzahl davon durch Flak. Im November 1943 erfolgten neun solcher amerikanischer Grossangriffe. Auch im Dezember herrschten etwa die gleichen Wetterverhältnisse. In diesem Monat warf die 8. AAF die bisher grösste Bombenmenge, 13.142 Tonnen, die zum erstenmal die monatliche Abwurfmenge der Engländer übertraf.

Mit dem Radar-Verfahren waren am leichtesten Angriffe gegen Städte durchzuführen, die an der Küste, möglichst an einem markanten Einschnitt oder Flusslauf lagen. Bremen, Kiel, und Wilhelmshaven wurden in den ersten Wochen der amerikanischen Blind-Bomber-Phase deswegen so häufig als Ziel gewählt. Diese Städte hatten schwer zu leiden. Bremen musste innerhalb von fünf Wochen sechs Grossangriffe über sich ergehen lassen.

So wenig effektive Bedeutung die Amerikaner selbst diesen Angriffen beimassen, so nachhaltige Wirkung hatten sie auf die Kampfkraft und Einsatzstärke der deutschen Jagdwaffe. Für die amerikanischen Besatzungen war diese Periode eine Zeit des Aufatmens und der Stärkung der Moral. Nach den schweren Verlusten im Herbst bedeuteten diese Einsätze für sie kein grosses Risiko. In einem amerikanischen Gefechtsbericht hiess es: «Dies war mein 25. Einsatz. Noch keiner ist mir so wenig gefährlich vorgekommen.» Für unsere Jagdflieger aber brachten die unter schwierigsten Wetterlagen erzwungenen Einsätze mit ihren hohen Kampf- und Wetterverlusten bei geringen Erfolgen ganz ausserordentliche Belastungen und Krisen. Die Tatsache, dass uns die Amerikaner durch ihre Umstellung auf Blind-Bombardierung während der Wintermonate nicht zu einer Kampfpause kommen liessen, griff in die Substanz der deutschen Jagdwaffe entscheidend ein. Unsere Hoffnung, den mit Eintreten besseren Wetters zu erwartenden Präzisionsangriffen auf unsere Industrie kraftvoll und erfolgreich begegnen zu können, erfuhr ihre erste Erschütterung. Wenn es jetzt nicht gelang, die begonnene Regeneration der Reichsverteidigung durch die Reservebildung durchzuführen, dann blieben nur noch als letzte Rettung der Düsenjäger und die «V-Waffen».

Den ersten Tag mit besseren Wetterverhältnissen, den 11. Januar 1944, nützten die Amerikaner zu einem Angriff auf die mitteldeutsche Flugzeugindustrie. Wie wichtig ihnen dieses Ziel war, geht aus der Tatsache hervor, dass sie sich dazu entschlossen, obwohl sie nur über eine Gruppe von Mustang-Begleitjägern verfügten, die dem Verband bis zum Zielraum Schutz gewähren konnte. Die elf Gruppen Thunderbolt, zwei Gruppen Lightning der AAF und sechs Staffeln Spitfires der RAF, die die Masse des Begleitschutzes ausmachten, mussten die Bomber die letzten 100 bis 150 Kilometer allein fliegen lassen. Nur eine der drei Bomberwellen, die in einer Gesamtstärke von 663 B-17 und B-24 über die holländische Küste einflogen, hatte bis zum Ziel Schutz durch Mustangs.

Über Holland und Nordwestdeutschland lag an diesem Morgen eine dünne Wolkendecke in etwa 1'500 Meter Höhe. Ostwärts der Weser riss sie auf. Über dem Zielraum Magdeburg-Halberstadt-Merseburg-Dessau herrschten gute Sichtverhältnisse. Im Startraum unserer Jagdverbände weiter westlich musste eine etwa 400 bis 500 Meter starke Wolkenschicht durchzogen werden. Trotzdem konnten die Jagdverbände der 1., 2. und 3. Jagddivision nahezu geschlossen an den Feind geführt werden. Von 239 eingesetzten Jägern hatten 207 Feindberührung. In den Räumen um Rheine-Osnabrück, um Hildesheim und über den Zielgebieten selbst kam es zu heftigen und für uns ausserordentlich erfolgreichen Kämpfen. Auf ihrem Rückflug wurden die Bomber von unseren inzwischen erneut gestarteten Jägern südlich von

Bremen wiederum angegriffen, bis sie an der holländischen Grenze von ihrem Jagdschutz aufgenommen wurden.

In einem amerikanischen Bericht heisst es, die Luftwaffe habe offenbar nichts von ihrer Fähigkeit eingebüsst, tiefe Tageeinfüge ins Reichsgebiet ohne Begleitschutz zu einer gefährlichen Angelegenheit zu machen. Ihre Taktik sei seit Oktober (Schweinfurt) in gewisser Weise sogar noch verbessert worden. Noch nie wären sie so lange Zeit am Bomberverband geblieben. Sie hätten geschickt den Augenblick des geringsten Jägerschutzes abgewartet, um zunächst mit Raketen von ausserhalb des Abwehrbereiches und dann mit üblichen Waffen massiert anzugreifen. 60 Bomber seien verlorengegangen. Das Kriegstagebuch des I. deutschen Jagdkorps verzeichnet diesen Kampftag als besonders erfolgreich. Aus dem Verlust von 39 eigenen Jägern geht hervor, wie hart die Kämpfe waren. Die ersten Gefechtsberichte liessen auf den sicheren Abschuss von 105 Bombern schliessen. Es ist erklärlich, dass eine Anzahl davon doppelt gezählt sein mag, weil meistens mehrere Jäger jeweils an einem Abschuss beteiligt waren.

Die an diesem Tag über Deutschland gemachten ernstesten Erfahrungen bekräftigten den Entschluss der alliierten Führung, die geplante Grossaktion gegen die deutsche Luftrüstung so bald wie möglich durchzuführen. Nach dem Zeugnis der amerikanischen Generale Spaatz und Anderson war die Zerstörung der deutschen Jägerproduktion zu einer so vordringlichen Angelegenheit geworden, dass sie sich entschlossen, sie selbst unter Inkaufnahme grösster Risiken und aussergewöhnlich hoher Verluste durchzuführen. Die Operation stand unter dem Kennwort «Argument» und sah koordinierte Präzisionsangriffe der in England und Italien stationierten amerikanischen Luftflotten sowie Nachtangriffe der RAF gegen Flugzeugwerke im gesamten Reichsgebiet, hauptsächlich gegen Endmontage-Werke der Jäger- und Zerstörerproduktion, vor. Die Beteiligung der von Foggia aus operierenden 15. AAF kam nur in sehr geringem Umfang zustande, da sie zur Unterstützung der alliierten Heeresverbände im Landekopf Anzio-Nettuno dringend benötigt wurde.

Am 19. Februar klärt das Wetter über Deutschland auf. Die bisher grösste Streitmacht, an die 1'000 schwere Bomber, dazu 17 Gruppen amerikanische und 16 Staffeln englische Begleitjäger, steht auf den Absprunghäfen Südostenglands startbereit. In der Nacht vom 19. zum 20. Februar führt die RAF einen Angriff nach dem Muster von Hamburg auf Leipzig, um die deutsche Abwehr zu schwächen und die am nächsten Tag folgenden Operationen der amerikanischen Verbände vorzubereiten.

In den ersten Morgenstunden des 20. Februar startet die Luft-Armada. Die Angriffsziele liegen im Raum Braunschweig-Leipzig-Oschersleben, aber auch weiter ostwärts bis Tutow und Posen. Nach den Erfahrungen vom

### *Die «grosse Woche»*

Januar und Oktober ist man amerikanischerseits auf einen Verlust von 200 Bombern gefasst. Aber die deutschen Jäger können ihren letzten Abwehreffolg nicht wiederholen. 21 abgeschossene Bomber sind ein niedriger Preis für das gelungene Unternehmen. In der folgenden Nacht greifen 600 britische Bomber Stuttgart an. Am 21. Februar sind Werke der Flugzeugindustrie in Braunschweig und verschiedene Flugplätze das Ziel der Amerikaner. Am nächsten Tag wird wiederum Mitteldeutschland und ausserdem Regensburg angegriffen. Der 23. Februar sieht auch einen Verband der 15. AAF im Einsatz. Er bombardiert von Italien aus Steyr, das auch am 24. Februar wieder sein Ziel ist. Bomber der 8. AAF greifen gleichzeitig Schweinfurt, Gotha, Tutow, Kreising und Posen an. In der Nacht zum 25. Februar geht die «grosse Woche», wie das Unternehmen von der alliierten Propaganda genannt wird, mit einem kombinierten Angriff der 8. und 15. AAF auf Regensburg zu Ende. Der Abschluss ist für die Amerikaner wieder ein harter Schlag. Sie verlieren an diesem Tag 64 schwere Bomber. Die Hauptlast der deutschen Jägerangriffe haben dabei die von Süden anfliegenden Bomber zu tragen. Sie kommen, 400 an der Zahl, ohne Begleitschutz. Nur 176 erreichen ihr Ziel, und von diesen werden 33 abgeschossen. Das sind 19%, eine im Wiederholungsfall unerträgliche Verlustquote. Eine Lebensdauer von fünf bis sechs Angriffen pro Besatzung und Bomber können sich auch die Amerikaner nicht leisten.

Trotz der zahlenmässig erdrückenden Überlegenheit des Gegners, trotz seiner besseren Flugzeuge und trotz unserer auch personell immer weiter absinkenden Qualität hatte unser Prinzip «Masse gegen Masse», von der Jägerführung geschickt angewendet, noch einmal zu einem eindrucksvollen Abwehreffolg geführt. Die alliierte Propaganda übertrieb dagegen die angeblichen Auswirkungen der Angriffe beträchtlich. Die «grosse Woche» bildete tagelang die Sensation der westlichen Presse. Und auch die alliierte Führung überschätzte, wie sie später zugab, die Wirkungen des Bombardements, während sie die Regenerationsfähigkeit der deutschen Industrie unterschätzte. Eine Wiederholung der Angriffe auf die Flugzeugwerke unterblieb daher einstweilen. Erst Monate später stellte der Gegner fest, dass unsere Luftrüstung alles andere als erledigt war. Trotz der Schäden an der Oberfläche hofften wir damals, dass die alliierten Planer bei ihren Irrtümern und Fehlern bleiben würden.

In den sechs Tagen der «grossen Woche» hatten die Amerikaner 10'000 und die Engländer 9'198 Tonnen Bomben auf die deutsche Flugzeugindustrie geworfen. Dazu waren 3'800 amerikanische und 2'351 englische Bombereinsätze geflogen worden. 3'673 Jagdflugzeuge hatten den Begleitschutz gestellt. Die Amerikaner verloren dabei 226 Bomber und 28 Jäger mit 2'600 Mann fliegenden Personals. Die britischen Verluste betragen 157 Bomber.

Die Gegenüberstellung der amerikanischen und englischen Verluste erbrachte die bemerkenswerte Tatsache, dass zum erstenmal in diesem Krieg die englische Verlustquote bei Nacht mit 6,6% höher lag als die der Amerikaner am Tage mit nur 6%. Unsere Nachtjagd hatte wieder einen beachtlichen Leistungsgrad erreicht. Ihren bisher grössten Erfolg errang sie, als die Engländer während der «grossen Woche» Leipzig angriffen. Sie schleusten sich frühzeitig in den Bomberstrom ein und schossen in einer nächtlichen Luftschlacht, die sich über Stunden hinzog, 83 schwere englische Bomber ab. Die grösste Niederlage des ganzen Krieges brachten deutsche Nachtjäger der RAF bei deren Grossangriff mit 795 Bombern auf Nürnberg in der Nacht vom 30. zum 31. März 1944 bei. Unter günstigen Verhältnissen gelang es der Nachtjagdführung, die Verbände konzentriert an den Feind zu führen und ihn im Anflug, über dem Ziel und im Abflug zu dezimieren. Das Ergebnis waren 95 abgeschossene Grossbomber.

Der Tagjagd wurden jetzt, im März 1944, zu allem Überfluss zusätzliche Aufgaben gestellt. Nach dem vermeintlich entscheidenden Schlag gegen die deutsche Flugzeugindustrie erhielten die amerikanischen Jäger den Befehl, von der defensiven Kampfführung zum Schutz der von ihnen über das Reichsgebiet geleiteten Bomberverbände zur Offensive überzugehen. General Kepner, unter dessen Befehl die Jagdkräfte der 8. AAF standen, erhielt von Spaatz den Auftrag, mit seinen Jägern den Feind zum Kampf zu stellen, wo immer er ihn trafe. Jetzt erst kam die Überlegenheit der amerikanischen Jäger zu voller Auswirkung. Sie klebten nicht mehr an den schwerfälligen Bomberverbänden, sondern rissen das Gesetz des Handelns an sich. Wo sich unsere Jäger nur zeigten, stürzten sich die Amerikaner auf sie. Sie gingen zu Tiefangriffen auf unsere Flugplätze über. Wir waren vor ihnen nirgends mehr sicher und mussten uns auf unseren eigenen Heimatflugplätzen verkriechen. Im Start unserer Jäger, in der Versammlung, im Steigen und Anflug, am Bomberverband, auf dem Rückflug, bei der Landung und selbst danach, ging der amerikanische Jäger in erdrückender Überlegenheit zum Angriff über. Aus unserer Jagdwaffe wurde ab jetzt die «Gejagt-Waffe». Aber auch das änderte nichts an dem Befehl: «Nur Bomber angreifen!» Die Kette der Fehler, an der die deutsche Jagdwaffe in den Abgrund gerissen wurde, war um etliche Glieder verlängert. Die einzige Hoffnung blieb die Reservebildung, die die Jagdverteidigung auf etwa 2'000 Flugzeuge verstärken sollte.

Die «Grosse Woche» war die erste einer Reihe von sorgfältig vorbereiteten Luftoperationen, die alle das gleiche Ziel hatten: Das europäische Festland invasionsreif zu machen. Sie dehnten sich teils über grössere Zeiträume aus und überschritten sich zeitlich und örtlich. Ihrer Durchführung ging jeweils ein erbitterter innerer Kampf um die Priorität voraus. Dabei waren nicht nur



die verschiedenen Gesichtspunkte der Koalitionspartner, sondern auch die der einzelnen Waffengattungen und ihrer verantwortlichen Befehlshaber massgebend. So hielt die englische Führung verständlicherweise die Bekämpfung der deutschen Basen für V-Waffen an der Kanalküste für die vorrangigste Aufgabe. Eisenhower dagegen plädierte für den Grossangriff auf das Verkehrswesen Frankreichs, der seinen Invasionstruppen das Tor zum Festland aufstossen sollte. Späts wieder hatte die, durch die spätere Praxis als entscheidend erwiesene Idee, dass das Allerwichtigste die Vernichtung der deutschen synthetischen Benzinherstellung sei. Die Bekämpfung der deutschen Flugplätze und Bodenorganisation in Frankreich hingegen sowie die Angriffe auf den Atlantikwall ordneten sich ohne Schwierigkeiten in den planmässigen Ablauf der Invasionsvorbereitungen ein.

Im Kampf um die Prioritäten blieb Eisenhower Sieger. Am 25. März 1944 befahl er die sofortige Aufnahme der Bekämpfung von Eisenbahnzielen in Nordfrankreich und Belgien. Ein von Fachleuten ausgearbeiteter Plan sah die Paralisierung des Verkehrsnetzes Westeuropas durch Angriffe auf Strecken, Brücken, Bahnhöfe und Stellwerke vor. In Frankreich waren insgesamt 100, in Deutschland 500 Eisenbahnknotenpunkte zur Zerstörung vorgesehen. Vieles sprach gegen diesen Plan. Die mit rund 150'000 Menschen veranschlagten Verluste unter der französischen Zivilbevölkerung waren nicht geeignet, eine der Invasion günstige Stimmung in dem zu befreienden Land zu schaffen. Nur ein Fünftel des französischen Eisenbahnverkehrs diente deutschen militärischen Zwecken. Grosse Reserven konnten also noch aktiviert werden. Die Fähigkeit der Deutschen, beschädigte Verkehrsanlagen instandzusetzen, war nicht genau bekannt, musste aber nach den Erfahrungen ziemlich hoch veranschlagt werden. Churchill erklärte daher noch im Mai 1944 in einem Brief an Roosevelt, dass er «von der Weisheit dieses Planes nicht überzeugt sei».

Im März 1944 begann die in England stationierte 9. (tactical) AAF mit der Bombardierung französischer Eisenbahnziele. Bis Ende April 1944 hatte sie 33'000 Tonnen Bomben abgeworfen. Die militärischen Ergebnisse waren unbefriedigend. Im Mai wird die Eisenbahn-Offensive auf ein Höchstmass gesteigert. Von England und Italien aus greifen bei Tag und Nacht amerikanische und englische leichte, mittlere und schwere Bomber Verkehrsziele bis tief nach Deutschland hinein an. In den letzten Tagen des Monats Mai werden dazu Hunderte von Jägern und Jagdbombern eingesetzt. Sie machen Hetzjagd auf fahrende Züge. Allein in Frankreich erledigen sie 475 Lokomotiven, die durchsiebt auf der Strecke liegen bleiben. «Marauder»-Spezialkommandos wird die Zerstörung von Brücken zugewiesen. Insgesamt werfen bis zur Invasion die vereinigten strategischen und taktischen Luftflotten der Alliierten die enorme Menge von 71'000 Tonnen Bomben auf Ver-

kehrsziele in Westeuropa ab. Trotzdem kommt der Verkehr nie ganz zum Erliegen.

Ein vollständiger Erfolg wurde auch die Bekämpfung unserer V-Waffen-Basen nicht. Schon seit Anfang 1942 hatte der britische Nachrichtendienst alarmierende Informationen über deutsche Geheimwaffen erhalten, die in Peenemünde erprobt würden. Ein Jahr später, im Mai 1943, liegen in der zentralen Bildauswertungsstelle in London Luftaufnahmen der deutschen V-Waffen-Erprobungsstelle vor. Darauf wird winzig klein die erste V-1 entdeckt.

Gleichzeitig werden an der England gegenüberliegenden Kanalküste ebenso umfangreiche wie geheimnisvolle Bauvorhaben der Deutschen beobachtet. Höchste Beunruhigung bemächtigt sich der britischen Führung. Die RAF rüstet zu einer Grossoperation. Unter der Bezeichnung «Crossbow» sollen die deutschen V-Waffen in Forschung, Versuch, Herstellung, Abschussrampen und sogar im Anflug bekämpft werden. In der Nacht des 17. August 1943 greifen 597 Bomber der RAF Peenemünde an. Die Schäden und Verluste sind beträchtlich. Unter den 700 Toten befinden sich unersetzliche Wissenschaftler und Fachkräfte.

Trotzdem gehen Entwicklungen und Vorbereitungen der V-Waffen-Offensive unentwegt weiter. Am 23. Januar 1944 deutet Eisenhower in einem Schreiben an General Arnold die Möglichkeit an, dass die Deutschen mit ihren Vorbereitungen noch vor Beginn der Invasion fertig werden und diese hiermit verhindern könnten. Zur Bekämpfung der Abschussrampen, die in immer grösserer Zahl überall an der Kanalküste entstehen, scheint nur das amerikanische Präzisionsverfahren geeignet zu sein. Mit nächtlichen Flächenbombardierungen jedenfalls, das haben die Engländer inzwischen festgestellt, ist ihnen nicht beizukommen. Auf dem Versuchsfeld Eglin Field auf der Halbinsel Florida in USA werden unter erheblichem Materialaufwand möglichst naturgetreue Nachahmungen der deutschen V-Waffen-Abschussrampen konstruiert, um die erfolgreichsten Angriffsmethoden auszuprobieren. Ganz besonders gut schneiden dabei Thunderbolt und Jagdbomber im Tiefangriff ab.

Bis zur Invasion werden 36'200 Tonnen Bomben auf die Abschussrampen an der Kanalküste geworfen. Die Verluste dabei, besonders durch leichte Flak, sind beträchtlich, die Erfolge zweifelhaft. Immerhin nimmt man auf alliierter Seite an, dass der deutsche V-Waffen-Beschuss durch die Gegenaktionen der amerikanischen und britischen Luftstreitkräfte mindestens um drei bis vier Monate verzögert wurde. Erst zehn Tage nach Beginn der Invasion rauschen die ersten fliegenden Bomben über den Kanal. Die letzte wird wenige Tage vor der Kapitulation gestartet. In der gleichen Zeit werden laufend V-2-Raketen abgefeuert.

Die erfolgreichste Operation des gesamten strategischen Luftkrieges der Alliierten war die gegen die deutsche Kraftstoffversorgung. Sie wurde der eigentliche Todesstoss für die Luftwaffe! Rückschauend ist es schwer zu verstehen, warum die Alliierten erst so spät und nach für sie so schweren Verlusten bei anderen Unternehmungen damit begannen. Die Kraftstoffversorgung war von vornherein der schwierigste Engpass der deutschen Kriegsführung. Im letzten Friedensjahr 1938 hatte Deutschland einen Gesamtverbrauch von rund 7,5 Millionen Tonnen. Davon mussten zwei Drittel eingeführt werden. Bei Kriegsbeginn waren Reserven nur für sechs Monate vorhanden. Als sich der Krieg über die zunächst vermutete Dauer hinaus ausdehnte, wurde die synthetische Benzinherstellung gewaltig gesteigert. 1943 betrug die Jahreserzeugung bereits mehr als 6 Millionen Tonnen. Zusammen mit den jährlichen 2 Millionen Tonnen Rohöl aus Rumänien und Ungarn war der Bedarf knapp gedeckt. Im Jahr 1944 stieg die Produktion der deutschen Hydrierwerke weiter steil an, bis im Mai 1944 die alliierten Grossangriffe begannen.

Wieder lag der Operation ein minutiös und mit grosser Sachkenntnis ausgearbeiteter Plan zugrunde. Er hatte etwa 80 verschiedene Ziele der Kraftstoffherstellung erfasst, die sich im Ruhrgebiet, in Schlesien und im Raum um Ploesti konzentrierten. 90% der Produktion lagen in 54 verschiedenen Werken, von denen 27 überragende Bedeutung beigemessen wurde.

Die Offensive gegen die deutsche Kraftstoffversorgung wurde in der zweiten Hälfte April 1944 durch Angriffe schwerer amerikanischer Bomber von Italien gegen die Anlagen von Ploesti eröffnet. Am 12. Mai folgte der erste Tages-Grossangriff auf unsere Hydrierwerke. In den Vormittagsstunden überflogen 935 amerikanische Bomber unter dem Schutz von mehr als 1'000 Jägern die holländisch-belgische Küste mit Richtung auf Frankfurt am Main, um von hier aus auf das mitteldeutsche Industriegebiet einzudrehen. Etwa 150 Bomber flogen ostwärts über Karlsbad in den Prager Raum weiter, um das Hydrierwerk Brüx anzugreifen.

Die deutsche Luftverteidigung trat dem Angreifer mit mehr als 400 Jägern entgegen. Doch konnte nur ein Gefechtsverband geschlossen an den Gegner gebracht werden. Er hatte im Raum Frankfurt gute Erfolge. Die anderen wurden bereits in der Versammlung von den feindlichen Begleitjägern gestellt und in heftige, verlustreiche Luftkämpfe verwickelt. Wo es uns gelang, den Begleitschutz zu durchbrechen oder einen Verband zu treffen, dessen Jagdschutz gerade nicht zur Stelle war, kamen unsere Jäger und Zerstörer zu gewohnten Erfolgen. Ein einzelner «Wing» der Amerikaner wurde in konzentrierten Massenangriffen von vorn zersprengt und verlor in wenigen Minuten die Hälfte seiner Flugzeuge. Er wurde vor der völligen Vernichtung nur dadurch gerettet, dass die Amerikaner Jagdkräfte von anderen Ver-

bänden abzogen und ihm zur Hilfe schickten. Auch auf dem Abflug noch wurden die Bomber, die ihre Lasten auf Zwickau, Merseburg-Leuna, Brüx, Lützkendorf und Böhlen abgeladen hatten, von unseren zum zweitenmal gestarteten Jägern und zusätzlich eingesetzten Nachtjägern angegriffen, wobei Erfolge besonders gegen Nachzügler und jagdgeschützte Pulks erzielt werden. Die Amerikaner meldeten 46 Bomber-Verluste. Die deutschen Unterlagen verzeichneten 72 sichere Bomberabschüsse. 65 eigene Flugzeuge gingen verloren.

Wir hatten alle unsere Kraft zusammengenommen, mussten uns aber darüber klar sein, dass es uns weder gelungen war, den Angriff auf einen der empfindlichsten Punkte unseres Kriegspotentials zu verhindern, noch dem Angreifer Verluste beizubringen, die ihn von einer Wiederholung abhalten konnten. Die angegriffenen Werke waren schwer getroffen worden. Die Amerikaner behaupten, dabei im Leuna-Werk auch ein Gebäude zerstört zu haben, in dem Schwerwasser-Versuche zur Atomspaltung durchgeführt wurden.

Während die Angriffe der 15. AAF auf Ploesti und auf die Ölgewinnung in Österreich, Ungarn und Jugoslawien weitergingen, führte die RAF sehr wirkungsvolle nächtliche Verminungen der Donau durch, um den Wasserweg für die Öltransporte ins Reich zu blockieren, der bei dem Mangel an Kesselwagen immer wichtiger wurde. Am 28. und 29. Mai führten die Amerikaner, wenn auch nicht mit derart riesigen Verbänden wie beim erstenmal, weitere Schläge gegen unsere Hydrierwerke. Ruhland, Magdeburg, Zeitz, Leuna, Lützkendorf und Pölitz wurden angegriffen. Auch die RAF hatte Ziele unserer Benzinversorgung in das Programm ihrer nächtlichen Bombardierungen aufgenommen.

Bereits im Juni 1944, im Monat des Invasionsbeginns, machten sich ausserordentlich nachhaltige Wirkungen dieser zusammengefassten Offensive bemerkbar. Die Kraftstoffherzeugung sank schlagartig so stark ab, dass sie den dringenden Bedarf nicht mehr befriedigen konnte. Speer hat bei seiner Vernehmung durch die Alliierten angegeben, dass es ab Juni 1944 unmöglich war, die Anforderungen von Fliegerbenzin zu befriedigen. Während bis Kriegsende unter grössten Anstrengungen wenigstens eine Mindestproduktion von Autobenzin und Dieselkraftstoff aufrechterhalten werden konnte, bereitete die Instandhaltung der Werke, in denen der normale Kraftstoff in Fliegerbenzin umgewandelt wurde, unüberwindliche Schwierigkeiten. Der Gegner hatte sehr bald heraus, wieviel Zeit wir zur Wiederherstellung und bis zum Neuanlauf der Produktion benötigten. Kurz vor diesem mit riesigem Aufwand errungenen Termin war dann fast jedesmal der nächste verheerende Angriff fällig.

Durch äusserste Sparmassnahmen und unter Verbrauch der strategischen Reserven des OKW konnte während der Sommermonate 1944 die Kraftstoffversorgung der Wehrmacht noch notdürftig erhalten werden. Ab Sep-

tember 1944 jedoch wurde der Benzinmangel untragbar. Als erste wurde die Luftwaffe davon betroffen. Statt der Mindestmenge von 160'000 bis 180'000 Tonnen monatlich konnten ihr nur noch 30'000 Tonnen Fliegerbenzin zugeteilt werden. Sie war damit praktisch aktionsunfähig geworden! Beim Heer nahm der Kraftstoffmangel ähnlich katastrophale Formen erst im Winter an.

Die Angriffe der alliierten Luftflotten auf die deutsche Kraftstoff Versorgung waren der wichtigste Faktor zur Einleitung des deutschen Zusammenbruchs. Der Gegner war über die erzielten Wirkungen selbst überrascht. Mit einem Aufwand von nur 5'166 Tonnen Bomben hatte er die materielle deutsche Widerstandskraft ins Mark getroffen. Die siebenfache Menge war auf die V-Waffen-Rampen, die vierzehnfache auf Eisenbahnanlagen abgeworfen worden. Erst nach Beginn der Invasion erkannten die Alliierten die strategische Bedeutung der deutschen Hydrierwerke richtig und setzten sie an die Spitze der vordringlichen Ziele.

Am 11. Mai begannen Engländer und Amerikaner ihre unmittelbaren Invasionsvorbereitungen mit konzentrierten Luftangriffen auf Flugplätze und Bodenorganisation der Luftwaffe in Westeuropa. Als Ziele waren rund 100 Plätze ausgewählt, die in einem Umkreis von etwa 500 Kilometern um die vorgesehenen Landstellen in der Normandie lagen. Sie waren zum grössten Teil nicht belegt. Ihre Zerstörung erfolgte gründlich und wiederholt, so dass wir bei der Überführung unserer Jagdkräfte nach Beginn der Invasion ein wahres Chaos vorfanden.

Gleichzeitig wurden die Befestigungen des Atlantikwalles angegriffen. Aus Geheimhaltungsgründen konnten sich diese Angriffe nicht allein gegen den vorgesehenen Landestreifen richten. Für jedes in diesem Gebiet liegende Ziel mussten zwei weitere ausserhalb desselben bekämpft werden. Der Aufwand war ungeheuer, der Erfolg umstritten. 23'094 Tonnen Bomben wurden bis zum Landungstag auf die Betonklötze am Kanal und Atlantik geworfen. Höchste Intensität erreichte das Bombardement zwanzig Minuten ehe die Landung begann.

Alle diese Operationen konnten von der Luftwaffe kaum behindert werden. Den 12'837 für die Invasion verfügbaren alliierten Flugzeugen, darunter allein 5'409 Jäger, standen 80 bis 100 deutsche Jagdflugzeuge der Luftflotte 3 gegenüber! Der Bestand (nicht die Einsatzbereitschaft, die etwa 40% niedriger war) der gesamten Luftwaffe an allen Fronten betrug damals 3'222 Flugzeuge, darunter 1'195 Jäger, 434 Nachtjäger und 153 Zerstörer. In Frankreich hatten wir immer noch nur zwei Jagdgeschwader, die Tag für Tag gegen den übermächtigen Feind geworfen wurden, aber an seiner Luftherrschaft nichts zu ändern vermochten. Die Masse der deutschen Jagdkräfte wurde für die Reichsverteidigung benötigt. Entgegen der Annahme unserer Führung, dass sich in den Tagen kurz vor und nach Beginn der Invasion die

gesamte feindliche Luftmacht auf dieses Operationsgebiet konzentrieren würde, führten Amerikaner und Engländer ihre strategische Bombenoffensive gegen das Reich fast ohne Unterbrechung fort, nicht zuletzt, um die deutsche Jagdabwehr zu binden und fortgesetzt zu schwächen.

Auf das Stichwort «Drohende Gefahr West» hin sollten alle Verbände der Reichsverteidigung mit Ausnahme von zwei Geschwadern für Schlechtwettereinsatz und der Zerstörer, insgesamt etwa 600 Flugzeuge in das Operationsgebiet der Invasion geworfen werden. Die Führung hatte befohlen, zu diesem Zweck 50% der Verbände auf Jagdbomber für Tiefangriffe zur Unterstützung des Heeres personell und materiell vorbereitet zu halten. Notfalls sollten die Jäger jedoch zu 100% in den Erdkampf eingreifen.

Die Oberste Führung ging von der richtigen Erkenntnis aus, dass die Invasion sofort oder spätestens im Verlauf der ersten zehn Tage abgeschlagen werden müsse. Sei uns das nicht möglich, so müsse sie als endgültig gelungen betrachtet werden. Eine rechtzeitige Verlegung und ein sofortiges Eingreifen der Luftwaffe war daher dringend geboten. Hierzu wäre vorherige Klarheit über Zeitpunkt und Ort der Landung notwendig gewesen. In den letzten Wochen und Monaten war die Wehrmacht im Westen oft unnötig in Alarmzustand versetzt worden. Vom Gesichtspunkt der Wetter- und Gezeitenentwicklung wurde die Landung mit grösster Wahrscheinlichkeit für Ende Mai erwartet. Das OKW neigte zu der Annahme, dass sie trotz der starken Befestigung zwischen Dieppe und Dünkirchen erfolgen würde, möglicherweise aber auch in der Seine-Bucht. Die alliierte Verschleierung der wahren Absichten durch lancierte Meldungen blieb nicht ohne Wirkung. Eine ausreichende Luftbildaufklärung über dem Kanal und Bereitstellungshäfen an der englischen Küste scheiterte an der Luftherrschaft des Gegners. Die deutsche Führung tappte also bis zum Zeitpunkt der Landung und tatsächlich auch noch darüber hinaus im Dunkeln.

In den Abendstunden des 5. Juni 1944 wurden Angriffsvorbereitungen der alliierten Luftflotten erkennbar. Der britische Rundfunk gab Sabotageanweisungen an die französischen Widerstandskämpfer aus und kurz vor Mitternacht sogar den unmittelbar bevorstehenden Beginn der Invasion bekannt. Minuten später erfolgten die ersten Luftlandungen zwischen Seine und Orne. Der gigantische Invasionsmechanismus der alliierten Luft-, See- und Landstreitkräfte rollte.

Nach der Lagebeurteilung des Oberbefehlshabers West wurde die Hauptlandung immer noch an einer anderen Stelle erwartet und die erste für eine Ablenkung oder eine Nebenoperation gehalten. Viel Zeit wurde so verloren und die Stichwortausgabe lange hinausgezögert. Schliesslich handelte die Luftwaffe in eigener Initiative und löste die Verlegungen aus. Dies war der verspätete Auftakt zu ihrer bisher schwersten und verlustreichsten Kampfphase.

*«Wo bleibt die Luftwaffe?»*

Als sich die ersten Nachrichten über starke angloamerikanische Landungen bestätigten, als damit klar wurde, dass die Invasionschlacht begonnen hatte, die endgültig über das Schicksal Deutschlands entscheiden musste, da war wohl die erste Reaktion bei allen ein erleichtertes Aufatmen. Das drohende Ereignis, in allen seinen möglichen Erscheinungen und Auswirkungen unzählmahl durchdacht und bis zum Überdruß diskutiert, war nun Wirklichkeit geworden. Die Ungewissheit, die sich lähmend über alle militärischen Planungen und Vorbereitungen gebreitet hatte, war vorbei. Es gab niemand, der die Schwere des uns Bevorstehenden unterschätzt hätte. Und doch hatte man diesen Tag fast herbeigesehnt. Nun war er da. Jetzt wusste man, woran man war.

Während in dieser Nacht zwei englische und zwei amerikanische Luftlandedivisionen über der Normandie abgesetzt wurden, näherten sich gleichzeitig die Invasionsflotten unter dem Schutz amerikanischer und englischer Jagdkräfte, um die Hauptlandung zu erzwingen. Die alliierten Luftstreitkräfte, die zur Unterstützung der Landeoperation bereitstanden, setzten sich aus dem Bomber-, Fighter- und Coastal Command sowie der 2. (tactical) Airforce der RAF und der 8. und 9. (tactical) AAF zusammen, die insgesamt über 6'000 bis 7'000 einsatzbereite Flugzeuge verfügten. Die deutsche Luftflotte 3 dagegen mit dem IX., X. und II. Fliegerkorps, der 2. Fliegerdivision, dem II. Jagdkorps und der Aufklärungsgruppe 122 hatte am 5. Juni 1944 eine gemeldete Kampfstärke von nur 481 Flugzeugen, darunter 64 Aufklärungs- und 100 Jagdflugzeuge. Am Tage des Invasionsbeginns konnten dem Gegner nicht mehr als 319 Flugzeuge entgeggestellt werden. Das entsprach einem Kräfteverhältnis von bestenfalls 1: 20.

In der Nacht war es noch gelungen, mit einer Gruppe deutscher Bomber einen sich der Küste nähernden Konvoi, wenn auch nur mit geringem Erfolg anzugreifen. Am Tage bildeten die alliierten Jäger über dem Landeraum einen dichten und lückenlosen Luftschild und deckten jenseits des Invasionsraumes die Zone mit Jagdriegeln ab. Nur in zwei Fällen gelang es deutschen Jagdbombern, am ersten Landungstag Abwehrriegel und Luftschild zu durchbrechen und ihre Bomben auf Ziele im Landungsstreifen zu werfen.

Die Alliierten hatten vom ersten Augenblick der Invasion an die absolute Luftherrschaft.

So konnte es nicht ausbleiben, dass sich sowohl beim Gegner wie bei der eigenen Truppe und in der Bevölkerung die Frage erhob: «Wo bleibt die Luftwaffe?» Die englischen und britischen Besatzungen wussten von ihren Einflügen ins Reichsgebiet, dass die deutsche Jagdwaffe zwar geschwächt, aber durchaus noch vorhanden und ein immer noch ernst zu nehmender Gegner war. Wo blieb sie jetzt? Hatte die Frage bei ihnen einen erstaunten und vielleicht erleichterten Unterton, so wurde sie von den deutschen Soldaten, auf deren Schultern allein damals die ganze Last an der Invasionsfront lag, mit täglich steigender Verbitterung ausgesprochen.

Sie konnten nicht ahnen, dass durch die verzögerte Stichwortausgabe die vorbereiteten Massnahmen der Luftwaffe nicht rechtzeitig anlaufen konnten. Sie wussten nicht, dass die Verlegung fast der gesamten Jagdkräfte der Reichsverteidigung nach Frankreich, die zur Unterstützung des Heeres seit langem vorgesehen und bis ins Letzte vorbereitet war, auf diese Weise erst am zweiten Tag der Invasion vom OKL befohlen wurde. Bis zum 8. Juni war die Luftflotte 3 in Frankreich daher auf die rund 80 einsatzbereiten Jäger der Jagdgeschwader 2 und 26 angewiesen. Das II. Fliegerkorps in Compiègne erfuhr nach Aussagen seines kommandierenden Generals den Beginn der Invasion überhaupt erst am 6. Juni morgens 8 Uhr. Die Nachrichtenverbindungen waren durch die vorhergegangenen Luftangriffe weitgehend zerschlagen und desorganisiert.

Die Überführung der Verbände der Reichsverteidigung und der Reserve, die meiner Erinnerung nach etwa 600 Flugzeuge stark waren, begann am 7. und 8. Juni. Die Umstände, unter denen sie erfolgte, waren im höchsten Grade ungewöhnlich. Sie stand von vornherein unter einem sehr ungünstigen Stern. Schon Wochen vorher war ein Überführungsstab eingesetzt worden, der alle Vorbereitungen zu treffen hatte. Zuführungsplätze waren für die einzelnen Verbände ausgewählt, vorbereitet und bevorratet worden. Doch die laufenden Angriffe auf die Bodenorganisation in Frankreich machten bis zum letzten Augenblick Umdispositionen notwendig und zwangen zu völligem Ausweichen auf Einsatzhäfen und schliesslich auf schnell angelegte Feldflugplätze. Die Flugzeugführer aber waren zum grössten Teil unsere gut ausgebauten und tadellos funktionierenden Fliegerhorste in der Reichsverteidigung gewohnt und konnten sich unter den primitiven, frontmässigen Verhältnissen in Frankreich nicht so schnell zurechtfinden. Auch waren die Behelfsflugplätze zu wenig nach Gesichtspunkten der restlosen Tarnung ausgewählt und angelegt, wie dies unsere katastrophale Luftunterlegenheit erfordert hätte. Die Folge war eine ständige Überwachung und Bedrohung unserer Einsatzbasen durch alliierte Jäger und Jabos.



### *Das Überführungs-Durcheinander*

Die Verlegung allein forderte ungewöhnlich hohe Verluste. Sie erfolgte in einer sachlich nur zu begründeten Eile und Nervosität. Die Zwischenlandeplätze waren überbelegt. Wiederholt mussten die Bestimmungsziele der Verbände noch während des Fluges geändert werden, da der vorgesehene Platz im letzten Augenblick durch einen Angriff unbrauchbar gemacht war. Die Vorkommandos trafen selten mit dem Gros ihrer Einheit zusammen. Von jeder Gruppe blieben ohnehin stärkere Teile und alle unklaren Flugzeuge im Reich zurück. Schon die einzelnen Gruppen wurden also vollkommen auseinandergerissen. Das Jagdkorps verlor bei der schlechten Nachrichtenlage den Überblick. Die Führung wusste weder, wo die Verbände, noch ob sie angekommen waren, welche Stärke sie hatten und was ihnen fehlte. Fast die Hälfte der Verbände geriet bereits bei der Verlegung in Luftkämpfe, hatte Verluste und fand, zerstreut und oft führerlos geworden, ihre Bestimmungsplätze nicht. Der Ausbildungsstand in Bezug auf Orientierung und Navigation war mangelhaft, eine Folge der von den Zentralen geführten Verteidigungseinsätze. Es gab unheimlich viel Bruch. Die Instandsetzungsdienste waren wegen Überlastung nicht in der Lage, die Flugzeuge in ausreichendem Umfang wieder startklar zu machen oder die Brüche zu bergen. Es entwickelte sich bald ein heillooses Durcheinander.

Ein schwerwiegender operativer Nachteil war der, dass unsere Jagdkräfte mit Schwerpunkt nördlich und nordwestlich von Paris untergebracht werden mussten. Hier war die Bodenorganisation am dichtesten und am wenigsten zerstört. Der Invasionsraum konnte von hier aus mit dem Aktionsradius unserer Jäger zwar erreicht werden, der Anmarsch musste jedoch stets aus der Flanke erfolgen. Das erleichterte der alliierten Führung die Aufgabe, den deutschen Jäger-Unterbringungsraum offensiv zu überwachen und unsere Verbände auf ihrem Anflug abzufangen. So fand die Masse der Luftkämpfe über diesem Gebiet, weit vom Invasionsraum entfernt statt, nicht weil unsere Jäger das vorzogen, sondern weil die überlegene alliierte Jagd sie dazu zwang. Gelang es uns überhaupt, in den Luftraum über dem Landstreifen einzudringen, so nur in dessen östlichen Teil, während der westliche, amerikanische, von deutschen Einflügen nahezu unbehelligt blieb. Cherbourg lag überhaupt ausserhalb unseres Operationsradius. Der ideale Jägeraufmarsch südlich der Invasionsküste war infolge von Geländeschwierigkeiten und wegen der restlosen Zerschlagung der wenigen hier vorhandenen Plätze nicht möglich.

Langsam klärte sich das wilde Durcheinander, in das unsere Jagdverbände bei der Überführung nach dem Westen geraten waren. Im Einsatzraum wurden neue Gefechteinheiten gebildet, wobei kaum einem Geschwader seine eignen, manchem aber drei fremde Gruppen unterstellt wurden. Für den zusammengefassten Einsatz ergaben sich daraus Nachteile, die weitgehend unter-

schätzt wurden. Die auf Jabo- und Werferangriffe umgestellten Gruppen, die etwa ein Drittel aller vorhandenen ausmachten, wurden dem II. Fliegerkorps (Nahkampfkorps) unterstellt. Der Rest der Jagdverbände wurde im Rahmen des II. Jagdkorps (Luftverteidigungskorps) eingesetzt. Die beiden Korps waren auf Zusammenarbeit angewiesen.

Offenbar hat es der deutschen Obersten Führung von vornherein an einer nüchternen Lagebeurteilung und an der klaren Erkenntnis gefehlt, was unter der gegebenen Voraussetzung einer mindestens zwanzigfachen Luftüberlegenheit der Alliierten mit den wenigen deutschen Jägern zur Bekämpfung der Invasion bei einiger Aussicht auf Erfolg überhaupt unternommen werden könne. Angesichts der Vielzahl der Aufgaben bestand wiederum die Versuchung, die schwachen Kräfte zu zersplittern und zu verzetteln. Führungsgrundsätze, die im Osten und 1940 im Westen erfolgreich gewesen waren, wurden auch jetzt noch unter völlig anders gearteten Voraussetzungen beibehalten. Es wurden diese und jene Experimente unternommen, und alle führten doch nur zu der alten, fast banal wirkenden Erkenntnis, dass man ohne Luftüberlegenheit weder in der Luft noch auf der Erde operieren kann.

Ursprünglich hatten auf dem Programm der Obersten Führung sogar Bombenangriffe mit Jagdschutz bei Tag gegen die Invasionskräfte gestanden. Der Führung der Luftwaffe im Westen gelang es zum Glück, ein Aufgeben dieses geradezu selbstmörderischen Vorhabens zu erreichen. Statt dessen sollte vom ersten Tag der Invasion an ein möglichst lückenloser rollender Einsatz von Jägern und Jagdbombern gegen den Landestreifen durchgeführt werden. Er scheiterte an den bereits erwähnten feindlichen Jagdriegeln. Nun wurde der Jagdschutz für die Jabo-Verbände verstärkt und der Anflug in sehr grosser Höhe versucht. Doch die hierfür notwendigen Versammlungen kamen wegen der ständigen Überwachung unseres Unterbringungsraumes nur in den seltensten Fällen zustande. Nach knapp drei Wochen war der Einsatz von Jagdbombern nicht mehr aufrechtzuerhalten. Die Jabos verwandelten sich also zurück in Jäger und wurden wieder ihren eigentlichen Aufgaben zugeführt. Sie waren erheblich dezimiert, ohne irgendeine Erleichterung gebracht zu haben. Ende Juni wurde das II. Fliegerkorps aufgelöst. Seine Verbände gingen an das II. Jagdkorps über. Ihm unterstanden die 4. und 5. Jagddivision. Bis zu diesem Zeitpunkt waren an der Invasionsfront einschliesslich der Überführung bereits etwa 1'000 Jagdflugzeuge verlorengegangen. Der Nachschub betrug bis zum 7. Juli 998 Jäger. Trotz enormer Verluste hatte also der Flugzeugbestand ungefähr aufrechterhalten werden können.

Inzwischen aber hatte sich die Kampfkraft der alliierten Jäger dadurch beträchtlich erhöht, dass sie vom französischen Festland aus operieren konnten. Die einzelnen Landeköpfe waren unter erbitterten Kämpfen und im Schutze der Feuerglocke der alliierten Schiffsartillerie zu einem zusammen-

hängenden, viele Kilometer tiefen Landungsstreifen ausgedehnt worden. Sofort mit den Invasionstruppen gingen Ingenieur-Einheiten an Land, die bereits am Tag des Operationsbeginns die erste behelfsmässige Notlandepiste fertigstellten. Zwei Tage später konnte der erste Feldflugplatz von amerikanischen Jagdbombern in Benutzung genommen werden, und ab 19. Juni operierten sämtliche amerikanischen Jagdbomber von Plätzen in der Normandie aus. Zwei künstliche Häfen und eine durch den Kanal gelegte Ölleitung gestatteten die Landung schweren Materials und die laufende Versorgung mit Kraftstoff. Bis zum 24. Juni stellten wir insgesamt 23 alliierte Flugplätze, die meisten davon im englischen Sektor des Landestreifens, fest.

Unter dem Schutz der so konsolidierten alliierten Luftmacht entwickelten sich die bis zum 15. Juni erkannten rund 25 Landedivisionen. 427'000 Mann mit 62'238 Fahrzeugen und 105'175 Tonnen Material befanden sich jetzt schon auf dem Festland. Die deutschen Gegenangriffe, die mit besonderer Heftigkeit um Caën tobten, scheiterten unter dem Bombenhagel der Alliierten, an dem sich erstmalig wieder britische Bomber am Tage beteiligten. Am 18. Juni gelang dem Gegner der Durchbruch zur Westküste der Halbinsel Cotentin, womit Cherbourg abgeriegelt war. Die Festung fiel am 29. Juni. Ein erstes wichtiges operatives Ziel des Invasionsplanes der Alliierten war damit erreicht, ein leistungsfähiger Hafen in ihrer Hand.

Die Gegenseite hatte mit einer deutschen Stärke von 25 bis 30 Divisionen gerechnet. Sie traf auf nicht einmal die Hälfte dieser Zahl. Dabei standen erheblich stärkere Kräfte zur Verfügung. Hitler entschloss sich zu spät, sie in den Kampf zu werfen, da auch er noch lange nach dem 6. Juni weitere alliierte Landungen an anderen Stellen erwartete. Die Heranführung der Reserven des Heeres erfolgte daher zu spät. Infolge der feindlichen Luft-herrschaft gerieten sie dann in ähnliche Überführungsschwierigkeiten wie unsere Luftwaffe. Eine nur 160 Kilometer vom Invasionsraum entfernte Kampfgruppe der 265. Infanterie-Division brauchte für ihre Verlegung von Quimper in der Bretagne bis an die Normandiefront eine ganze Woche. Die 2. SS-Panzer-Division verliess ihren Standort Limoges mit Marschbefehl zur Front am 11. Juni. Die Loire erreichte sie zwischen dem 14. und 16. Juni. Nur Teile gelangten infolge zerstörter Eisenbahnbrücken unter grössten Schwierigkeiten nach Le Mans. Von hier aus war überhaupt nur noch Landmarsch möglich. Erst Ende des Monats kamen die ersten Einheiten der durch Tiefflieger und Partisanen beträchtlich geschwächten Division zum Fronteinsatz. Die 9. und die 10. SS-Panzer-Division bekam am Tag nach Invasionsbeginn Marschbefehl nach Westen. In wenigen Tagen trafen sie in Metz ein. Wegen der trostlosen Verkehrsverhältnisse wurden einstweilen nur die gepanzerten Einheiten weiter nach Paris in Marsch gesetzt. Die von hier bis zur Front noch fehlenden 320 Kilometer waren auf dem für schwere Panzer

allein in Frage kommenden Schienenweg nahezu unüberwindlich. In wochenlangen Kreuz- und Querfahrten mussten statt einiger dreihundert 2'100 Kilometer zurückgelegt werden. Erst Ende Juli konnten diese so dringend benötigten Panzerverbände in die Kämpfe eingreifen.

Die englischen und amerikanischen taktischen Luftstreitkräfte hatten ihre Bemühungen zur Unterbindung des deutschen Nachschubes erfolgreich bis tief nach Frankreich hinein ausgedehnt. Sie machten bei Tage fast jede Bewegung unmöglich. Allein im Juni vernichteten sie 551 Lokomotiven. In einem Bericht des Kommandeurs der 2. Panzer-Division heisst es: «Die Alliierten haben die totale Luftherrschaft. Sie bombardieren und beschliessen sämtliche Bewegungen, selbst einzelner Fahrzeuge und Personen. Sie halten unser Gebiet unter ständiger Beobachtung... Das Gefühl der Machtlosigkeit gegenüber den feindlichen Flugzeugen ... ist von paralysierender Wirkung...»

Die deutsche Jagdwaffe war trotz ihrer Gewaltanstrengungen nicht fähig, an dieser verzweifelten Lage etwas zu ändern. Wir hatten bei dem aussichtslosen Bemühen, uns der feindlichen Übermacht zu erwehren, ungewöhnlich hohe Verluste. Die tägliche Einsatzstärke aller unserer Kräfte im Westen betrug nicht mehr als 250 Jäger. Die Gruppen, vor wenigen Wochen erst mit neuen Flugzeugführern und Flugzeugen aufgefüllt, schmolzen im Glutofen der Invasion zusammen. Neben den Verlusten in der Luft wurden wir durch die ununterbrochenen Angriffe auf unsere Plätze, durch die Unterbindung des Nachschubes, die Überlastung der Versorgungs- und Instandsetzungsdienste und des ganzen komplizierten Apparates, dessen eine hochentwickelte und daher auch hochempfindliche technische Truppe bedarf, dicht an die Grenze der Aktionsunfähigkeit gebracht.

Ich hatte den Jäger-Inspekteur Trautloft mit einem Verbindungsstab zum II. Jagdkorps abgestellt, der einerseits die Verbindung mit mir täglich mehrmals aufrecht erhielt und tausend Sorgen und Wünsche an mich herantrug, und der andererseits in persönlicher Verbindung zu den Gruppen im Einsatz stand und so dem Korps wertvolle Informationen, Anregungen und Vorschläge übermitteln konnte. Bis zum Fall von Paris war ich selbst zweimal mehrere Tage lang bei den Verbänden im Westen. Meine Eindrücke waren erschütternd. Zu den trostlosen äusseren Verhältnissen kam eine weitgehende innere Zerrüttung. Das ständige Gefühl hoffnungsloser Unterlegenheit, die schweren Verluste, die Aussichtslosigkeit des Kampfes, die uns noch nie so deutlich demonstriert worden war, die Vorwürfe von oben, der Misskredit, in den die Luftwaffe ohne Verschulden des Einzelnen bei anderen Waffengattungen geraten war, verbunden mit all den anderen Belastungen, die der Krieg in diesem Stadium für jeden Deutschen mit sich brachte, machten diese Wochen zu der schwersten ZerreiSSprobe, der die Jagdwaffe je unterzogen wurde.

Es war ein regelrechter «Buschkrieg», den unsere Jäger damals im Westen führten. Wo nur ein Jagdflugzeug aus der Tarnung herausrollte, sass ihm auch schon ein Gegner im Nacken. Ehe unsere Jäger überhaupt in die Luft kamen, beim Aufstellen zum Start, beim Start selbst und nachher bei der Landung bis zum Verschwinden des letzten Flugzeuges unter der schützenden Tarnung bestand die Gefahr, vom Gegner entdeckt und vernichtet zu werden. Wir gingen schliesslich tief in die Wälder, unter deren schützendem Blätterdach sich auch der gesamte technische Dienst und Versorgungsverkehr abspielen mussten. Unter grössten Schwierigkeiten und manchem Bruch wurden die Flugzeuge zum und nach dem Start hinaus- und hereingerollt. Auch das half nicht lange. Bald gingen die Alliierten dazu über, Waldstücke als mutmassliches Versteck deutscher Jäger mit ihren Bombenteppichen einzudecken. Die Gruppen, die nicht Meisterhaftes in Tarnung und Improvisation leisteten und dazu noch viel Glück entwickelten, waren in kürzester Zeit zerschlagen.

Bereits vierzehn Tage nach Invasionsbeginn waren die Verbände in ihrer Kampfkraft so tief abgesunken, dass sie auch mit forciertem personellen und materiellen Nachschub nicht mehr auf die Beine zu bringen waren. Ich nahm daher einen zweiten Anlauf zur Reservenbildung. Die Genehmigung dafür von Seiten der Obersten Führung war mir ein Beweis für die Richtigkeit meiner Auffassung, dass es besser gewesen wäre, von vornherein nicht alle Verbände an die Invasionsfront zu werfen, sondern wenigstens zwei Geschwader als Eingreif- und Austauschreserve im Reich zu behalten. Dieser Vorschlag war damals abgelehnt worden.

So blieb nichts anderes übrig, als nun eine Gruppe nach der anderen aus dem Einsatz zu ziehen und in die Heimat zu verlegen. Dabei wurden die restlichen Flugzeuge und ein Teil der Flugzeugführer zur Auffüllung an die im Einsatz bleibenden Gruppen abgegeben. Die Auffrischung ging in befriedigendem Tempo vor sich. Der Ausstoss an Jagdflugzeugen war erfreulich hoch. Die Ausbildung des Nachwuchses und die Umschulung schon erfahrener Piloten auf Jagdflieger lief, trotz gewaltiger Benzinsorgen, auf vollen Touren. Im August verliessen 1'000 Jagdflugzeugführer die Schulen. Ihr Ausbildungsstand war freilich keineswegs befriedigend und bedurfte einer Vervollständigung von mindestens 15 Flugstunden bei den neu in Formierung begriffenen Verbänden, oder bei den Ergänzungseinheiten.

Anfänglich waren die aufgefrischten Gruppen sofort wieder an die Invasionsfront geschickt worden. Doch inzwischen hatte sich die Situation im Reich derart verschärft, dass der Aufbau einer neuen Reserve mit allem Nachdruck und mit allen verfügbaren Mitteln betrieben werden musste. Ein Nachlassen der strategischen Bombenoffensive gegen das Reich war nur in den ersten Tagen der Invasion eingetreten. Wir hatten angenommen, dass der Gegner all seine Luftstreitkräfte, also auch die strategischen, auf die erweiterte

Invasionsfront konzentrieren würde. Die gleiche Ansicht vertrat auch die englische militärische Führung. Sie hatte dem Alliierten Oberkommando gegenüber die Forderung erhoben, dass die schweren Bomber während der Kämpfe im Landekopf nicht zur Durchführung ihrer eigentlichen strategischen Aufgaben eingesetzt werden dürften, sondern ständig zum Eingreifen bei möglichen kritischen Entwicklungen zur Verfügung stehen müssten. Spaatz dagegen verlangte von Eisenhower, die Bombardierung Deutschlands müsste weiterhin den Vorrang behalten. Eisenhower entschied in seinem Sinne. Die alliierten strategischen Luftstreitkräfte erhielten Befehl, die Bombenoffensive gegen das Reich fortzusetzen unter der Voraussetzung, dass die Lage an der Front nicht durch aussergewöhnliche Zuspitzung ihr Eingreifen verlange. Zu diesem Zweck standen damals zur Verfügung:

2'100	schwere Bomber	der 8. AAF	in England
1'200	„	„	„ 15. AAF in Italien
1'100	„	„	„ Bomber-Command der RAF in England

An die Spitze der Ziele im Reich wurden jetzt Betriebe und Anlagen der deutschen Kraftstoffversorgung gestellt. Der Plan sah folgende Aufgabenteilung vor: Die 15. AAF bekämpft von Süden aus Raffinerien, Depots und Hydrierwerke bei Ploesti, Wien, Budapest, Blechhammer und Oderthal (Oberschlesien). Die ebenfalls in Italien stationierte 205. Bombergruppe der RAF vermint weiter die Donau. Die 8. AAF greift von England aus die Hydrierwerke von Poelitz, Zeitz, Magdeburg, Leuna und Ruhland in Niederschlesien sowie Raffinerien in Hamburg-Harburg, Bremen und Hannover an. Dem Bomber-Command der RAF schliesslich wurden zehn Hydrierwerke im Ruhrgebiet als Ziele zugewiesen.

Einem solchen konzentrierten Grossangriff, wie er schon zehn Tage nach Invasionsbeginn anrollte, standen die Reste der deutschen Jagdverteidigung machtlos gegenüber. Im Reich waren auf Befehl des OKL lediglich die beiden Schlechtwetterjagdgeschwader 300 und 301 verblieben. Schliesslich konnte wenigstens die Sturmjäger-Gruppe, die sich in der Reichsverteidigung so hervorragend bewährt hatte, schon in der zweiten Invasionswoche wieder zurückverlegt werden.

Als die neue Benzin-Grossoffensive von Italien aus am 16. Juni mit einem Angriff auf Wien eröffnet wurde, und dann am 18. und 20. Juni auch die 8. AAF mit Angriffen auf Hamburg und Mitteldeutschland in Stärke von jeweils mehr als 1'000 Viermot-Bombern, geschützt von 700-800 Jägern antrat, konnten wir ihnen zwar nur mit zahlenmässig grotesk unterlegenen Kräften aber doch so wirkungsvoll entgegentreten, dass sie empfindliche Verluste davontrugen. Am 20. Juni wurden von 1 361 Bombern 48 abgeschossen und 468 beschädigt. Der amerikanische Bericht, der diese Angaben

macht, spricht sogar wieder von einem zeitweiligen Verlust der Luftüberlegenheit. 28 deutsche Jagdflugzeuge gingen dabei verloren.

Am nächsten Tag, dem 21. Juni, erlebte Berlin einen 2'000-Tonnen-Angriff, dem eine lebhafte Auseinandersetzung auf alliierter Seite vorangegangen war. Wenige Tage zuvor hatte die Beschiessung Londons durch deutsche V-Waffen begonnen. Als Vergeltung dafür war von englischer Seite eine Bombardierung der Reichshauptstadt in bisher noch nie dagewesenem Umfang angeregt worden. Harris war sogar bereit, seine Nacht-Bomber bei Tage ins Reich zu schicken. 3'000 britische und amerikanische Viermot-Bomber sollten Berlin in einen Trümmerhaufen verwandeln. Spaatz opponierte energisch gegen diesen Plan, den er als «Terror» bezeichnete. Auch Eisenhower und das Oberkommando der amerikanischen Luftstreitkräfte in Washington stellten sich auf den Standpunkt, dass bei dem in Erwägung gezogenen Grossangriff nur streng militärische Gesichtspunkte massgebend sein dürften. Der englische Vergeltungsschlag kam schliesslich deswegen nicht zustande, weil Harris die Beteiligung seiner Bomber zurückzog, da er angeblich infolge der heftigen Kämpfe in der Normandie nicht über einen ausreichenden Begleitschutz verfügte. Jetzt flogen die Amerikaner allein, bombardierten Flugzeugwerke, Eisenbahnanlagen und das Regierungsviertel und verloren dabei 44 schwere Bomber.

Ein Teil dieses Verbandes, bestehend aus 114 Fliegenden Festungen und 70 Mustangs, scherte vor Erreichen des Hauptzieles aus, nahm Kurs auf Ruhland in Niederschlesien, bombardierte das dortige Hydrierwerk und setzte seinen Flug in ostwärtiger Richtung fort: Richtung Sowjetunion. Das Ereignis erregte in der deutschen Führung beträchtliches Aufsehen. Sollte das die Eröffnung der dritten Luftfront bedeuten? Waren statt der Pendel- jetzt Dreiecksbombardierungen zu erwarten? Mussten nun strategische Bombardierungen auch von Osten her befürchtet werden? Sollten die mühsam in Gang gekommenen Industrieverlagerungen nach dem Osten vergeblich gewesen sein? Würde man gezwungen sein, nach dem Westen und Süden nun auch im Osten des Reiches eine Luftverteidigung aufzubauen?

Die Befürchtungen waren nicht unbegründet. Genau in dieser Richtung bewegten sich die alliierten Planungen. Der Gedanke der Pendelbombardierung oder Weberschiffchen-Operationen war von den alliierten Luftkriegsstrategen schon lange gehegt und besonders von den Amerikanern lebhaft befürwortet worden. Die erste praktische Durchführung am 17. August 1943, wobei in England stationierte amerikanische Bomber nach einem Angriff auf Regensburg nach Nordafrika weitergeflogen und von hier über Bordeaux nach England zurückgekehrt waren, hatte allerdings bereits ernüchternd gewirkt. Trotzdem trat man bald darauf an die sowjetische Regierung mit dem Ersuchen um Überlassung von Stützpunkten im frontnahen Raum heran.

Auch der Wunsch, den Sowjets die Bereitschaft zu enger Zusammenarbeit und direkter militärischer Hilfeleistung zu beweisen, spielte dabei eine Rolle. Doch schien man im Kreml nicht besonders erpicht darauf zu sein. Auch die sich in konservativeren Bahnen bewegenden britischen Luftstrategen hielten nicht viel von dem Plan. Trotzdem begaben sich die amerikanischen Fliegergenerale Dean und Vandenberg im November 1943 zu Verhandlungen nach Moskau. Die Sowjets zeigten sich ausgesprochen zurückhaltend. Aber schliesslich erklärte sich Molotow «grundsätzlich einverstanden».

Roosevelt nahm dann bald die Gelegenheit des Treffens mit Stalin in Teheran wahr, um die Angelegenheit persönlich mit diesem zu besprechen. Besonders sein Sohn Elliot machte sich zu einem begeisterten Fürsprecher der Idee. Und schliesslich schien auch Stalin nach mancherlei Einwendungen einverstanden. Aber die nächsten Monate vergingen, ohne dass sich etwas ereignete. Im Februar 1944 endlich gelang es Harriman, Stalin in einer langen Unterredung zu überzeugen. Der Kreml-Diktator erklärte sich danach bereit, zunächst sechs Flugplätze für die Aufnahme von 200 amerikanischen Bombern und deren Begleitjägern zur Verfügung zu stellen. In Bezug auf die Überlassung ähnlicher Stützpunkte auch in Sibirien zur strategischen Bombardierung Japans winkte er einstweilen ab.

Nach diesem Startschuss schickte General Spaatz sofort eine Militärmission in die Sowjetunion. Doch aus den ursprünglich zugesagten sechs waren inzwischen drei Flugplätze geworden. Und diese befanden sich in einem jammervollen Zustand: Poltawa, Mirgorod und Pirjatin. Ausserdem lagen sie nach Auffassung der Amerikaner viel zu weit östlich. Immerhin liefen in den Monaten April und Mai die Instandsetzungs- und Ausbauarbeiten an, während amerikanische Geleitzüge auf dem Weg über das Eismeer und den persischen Golf das benötigte Material, Ausrüstung, Kraftstoff und alles heranschafften, was Bomber benötigten. Die Arbeitskräfte wurden von der Sowjetunion gestellt. Längst nicht so viele und so tüchtige, wie sie sich die Amerikaner gewünscht hätten. Denn inzwischen rückte das Datum der Invasion immer näher, und man versprach sich von der Koordinierung der amerikanischen Luftangriffe aus West und Ost auf Deutschland gerade in dem Augenblick des Invasionsbeginns eine besonders schockartige Wirkung.

Ende Mai, nach Überwindung langwieriger Einreiseformalitäten für die 1'200 Mann amerikanischen Bodenpersonals waren die drei sowjetischen Flugplätze bereit, die ersten USA-Bomber aufzunehmen. Das Unternehmen konnte beginnen. Es lief unter der Tarnbezeichnung «Frantic Joe» (Verrückter Josef). Da die 8. AAF mit den Vorbereitungen für die Invasion voll beschäftigt war, wurde die 15. AAF mit dem ersten Flug beauftragt. Der Befehlshaber der USA-Luftstreitkräfte im Mittelmeer, General Eaker, flog selbst an der Spitze der 130 Fliegenden Festungen, die unter dem



Schutz von 70 Mustangs am 2. Juni 1944 starteten. Angriffsziel war Debreczen in Ungarn. Eigentlich hatte man Flugzeugwerke in Riga und Mielec in Polen angreifen wollen. Mehr aus Höflichkeit aber hatte Spaatz bei den Russen vorher angefragt, ob man mit diesen Zielen einverstanden sei. Moskau war entschieden dagegen. Es gab ein langes diplomatisches Hin und Her. Die Sowjets blieben bei der strikten Ablehnung. Man solle stattdessen Ziele in Ungarn und Rumänien angreifen, für die anderen Ziele hätten die Amerikaner nicht in der Sowjetunion zwischenzulanden brauchen. Sehr verärgert begannen sie das Unternehmen. Ihre Besatzungen hatten strenge Verhaltensmassregeln für den Umgang mit den roten Waffenbrüdern bekommen. Keine Vertraulichkeiten! Tadelloses Auftreten! Auf keinen Fall über Politik sprechen!

In parademässiger Formation landeten die Verbände. Der Flug war ohne Zwischenfälle verlaufen. Nur ein Flugzeug war aus unbekanntem Gründen in der Luft explodiert. In Poltawa standen die sowjetischen Honoratioren zur Begrüssung bereit. Leichter Nieselregen ging nieder, als man sich mit gemessener Höflichkeit die Hände schüttelte. Moskau durfte die gelungene Durchführung der ersten Pendelbombardierung zwischen Italien und der Sowjetunion bekannt geben. Am 11. Juni flog der Verband nach Italien zurück. In Deutschland ging das Ereignis im Trubel der Invasion völlig unter. Die erhoffte Schockwirkung war ausgeblieben. Erst als die Amerikaner das Unternehmen am 21. Juni wiederholten, diesmal mit dem vom Grossangriff der 8. AAF auf Berlin abgezweigten Verband, merkten wir auf.

Angeblich war es eine deutsche He 177, die die erste Kunde von dem Ereignis brachte. Sie scheint sich als Fühlungshalter unbemerkt an den amerikanischen Verband angehängt zu haben. Die deutsche Führung handelte blitzschnell. 200 deutsche Bomber des IV. (strategischen) Fliegerkorps starteten am Abend des 22. Juni 1944 von ihren Basen in Ostpolen aus zu einem Angriff auf das 1'000 km entfernte lohnende Ziel. Die Verbände haben die von den Engländern zur Perfektion gebrachte Nachtangriffstechnik mit Bomberstrom, Pfadfindern und Beleuchtern übernommen. Das Wetter ist günstig, die Abwehr minimal. Ohne eigene Verluste werfen die deutschen Bomber ihre Last zwischen die in fast friedensmässiger Unbesorgtheit in Poltawa abgestellten Flugzeuge. 43 Fliegende Festungen, 15 Mustangs und verschiedene sowjetische Flugzeuge werden vernichtet, 26 weitere beschädigt. 1,7 Millionen Liter Kraftstoff, die so mühselig auf dem Weg um die halbe Erdkugel hierher geschafft worden waren, verbrennen. Ein Amerikaner und 25 Russen werden getötet. Am nächsten Tag werden Mirgorod und Pirjatin angegriffen. Wenn auch die Amerikaner ihre Flugzeuge jetzt rechtzeitig in Sicherheit gebracht haben, werden doch die gesamten Vorräte an Bomben und Treibstoff ver-

nichtet. Die deutsche Luftwaffe hatte bewiesen, dass sie auch zu einer strategischen Luftkriegsführung noch in der Lage war.

Es sollte allerdings die letzte erfolgreiche Kampfhandlung dieser Art sein. Am 23. Juni begann die sowjetische Grossoffensive, die nicht mehr zum Stehen gebracht werden konnte. Alle Luftwaffenkräfte der Ostfront wurden wieder zur Unterstützung des Heeres eingesetzt.

Die Bombardierungen Deutschlands blieben auch ohne Zuhilfenahme der sowjetischen Stützpunkte folgenswer genug. Kaum ein Tag und selten eine Nacht vergingen jetzt ohne Masseneinflüge von meist mehr als 1'000 Viermot-Bombern. Eine deutsche Stadt nach der anderen sank in Trümmer. In seinem Erinnerungsbuch «Bomber-Offensive» stellt Harris fest: «Es muss mit Nachdruck gesagt werden, dass, von Essen abgesehen, wir niemals ein besonderes Industrierwerk als Ziel gewählt haben. Die Zerstörung von Industrieanlagen erschien uns stets als eine Art Sonderprämie. Unser eigentliches Ziel war immer die Innenstadt.» So waren es in den meisten deutschen Städten gerade die Stadtkerne mit ihrer vielhundert- oft tausendjährigen Kultur, die der Zerstörung anheimfielen, während die modernen Industrie- randbezirke, die sich in aller Welt ähneln, zwar auch beschädigt, im Grossen Ganzen aber erhalten blieben.

Für Tagespräzisionsangriffe boten jetzt die Sommermonate mit gutem Wetter und Erdsicht beste Möglichkeiten. Allein auf Hydrierwerke wurden von Beginn der Invasion bis Ende Juni 20'000 Tonnen Bomben geworfen. In diesem Monat machte sich der Produktionsrückgang bereits operations- behindernd bemerkbar. Die Kraftstoffherzeugung sank:

Von	927'000 Tonnen	im März 1944
auf	715'000 Tonnen	im Mai 1944
und	472'000 Tonnen	im Juni 1944.

Die zur freien Jagd über Deutschland angetretenen amerikanischen Jäger unterstützten die Bombenoffensive gegen unsere Kraftstoffversorgung durch Einzelangriffe auf Benzintransporte und Lager. In London war eine gemischte Kommission zur Bekämpfung der deutschen Kraftstoffversorgung geschaffen worden, die Einzelmassnahmen der Alliierten koordinierte. Um den anhaltend schweren Verwüstungen zu begegnen, schuf Speer den «Sonderstab Geilenberg», der mit einer Armee von 350'000 vorwiegend ausländischen Arbeitern die Instandsetzung der grossen und den Neubau zahlreicher kleiner, verstreut liegender und gut getarnter Hydrierwerke durchführte. «Die Arbeit ging mit einer Schnelligkeit und Gründlichkeit vor sich, die die Engländer und Amerikaner nicht anders als bewundern konnten», musste nach dem Krieg ein amerikanischer Fachmann feststellen. Natürlich enthielt diese Armee auch Agenten des feindlichen Nachrichtendienstes in mehr als Regimentsstärke.

An der Invasionsfront wurden währenddessen die strategischen Bomber der Alliierten nur an besonderen Schwerpunkten zusammengefasst eingesetzt. So griffen am 18. Juli 1'600 schwere und 350 mittlere englische und amerikanische Bomber in die mit äusserster Erbitterung geführten Kämpfe bei St. Lô ein. Innerhalb weniger Minuten rauschten 7'700 Tonnen Bomben auf das Schlachtfeld. Es war die bisher stärkste Bombardierung des Krieges. Wenige Tage später berichtete v. Kluge an Hitler über das Ergebnis einer Kommandeurbesprechung. Angesichts einer derartig vollständigen Luftherrschaft bleibe nichts weiter übrig, als Gelände aufzugeben. «Der bei der kämpfenden Truppe, besonders bei der Infanterie hervorgerufene psychologische Effekt..., die Sturzflut der auf sie mit der Gewalt elementarer Naturkräfte niedergehenden Bomben ist ein Faktor, der zu ernststen Überlegungen Anlass gibt», schliesst der Bericht.

Eine Woche später, am 25. Juli, wurde der Angriff auf denselben Zielraum in noch stärkerer Form wiederholt. 1 507 schwere, 380 mittlere und 559 Jagdbomber griffen die deutschen Stellungen an. Nach einer Feststellung des Kommandeurs der Panzer-Lehrdivision waren danach 70% seiner Truppe «tot, verwundet oder mit den Nerven zusammengebrochen». Und v. Rundstedt bezeichnete das Bombardement als «die wirkungsvollste und eindrucksvollste taktische Anwendung der Luftmacht, die ich jemals erlebt habe». Tatsächlich scheint die psychologische Wirkung das wichtigste Moment dieser Massenbombardierungen des Schlachtfeldes gewesen zu sein. Der materielle Effekt wurde, besonders auf Seiten des amerikanischen Heeres, geringer eingeschätzt. Ein von Kratern durchsiebtes Gelände war dem Vormarsch hinderlich und bot dem Gegner beste Verteidigungsmöglichkeiten. Ausserdem traten bei solchen Massenbombenabwürfen stets auch Verluste bei der eigenen Truppe durch Kurzwürfe ein. Trotzdem haben die alliierten Flieger die ihnen von Eisenhower gestellte taktische Aufgabe, «der Invasionsarmee Bomben vor die Füsse zu werfen», so gut gelöst, dass dieser in seinem Buch «Crusade to Europe» mit Recht feststellen konnte, ohne ihre Mitwirkung wäre die Invasion das grösste Desaster der Kriegsgeschichte geworden.

So ist es wohl auch nicht zuviel behauptet, dass die Massenbombardierung vom 25. Juli den Auftakt für den Zusammenbruch der deutschen Verteidigung in der Normandie und den Durchbruch der alliierten Invasionsarmee ins ungeschützte Hinterland gab. Am 26. und 27. Juli wogten die Kämpfe bei St. Lô noch hin und her. Am Abend dieses Tages brach der deutsche Widerstand an verschiedenen Stellen der Front zusammen. Der Gegner erzielte tiefe Einbrüche. Am 31. Juli erreichte er Avranches, und am Tage darauf war der Durchbruch gelungen. Aus dem zunächst noch engen Flaschenhals drängte das alliierte Millionenheer nach Süden und Südwesten, ohne auf nennenswerten Widerstand zu stossen.

Die Schlacht in der Normandie war entschieden, die Invasion endgültig gelungen.

Die Hoffnung der deutschen Führung, den Durchbruch wieder schliessen zu können, erfüllte sich nicht. Die verzweifelten Gegenangriffe bei Falaise drangen nicht durch. Das Kriegstagebuch der 7. Armee berichtet: «Der Angriff kam durch die ungewöhnlich energische Tätigkeit feindlicher Jagdbomber zum Erliegen.» Die Luftwaffe, oder besser das, was von ihr im Westen noch übrig geblieben war, nahm an diesem verzweifelten Versuch, den Feind aufzuhalten, mit jedem nur verfügbaren Flugzeug teil. Wenn das Wetter es zulies und sich die ständige Überwachung unserer Absprungbasis und des Kampftraumes nur ein wenig lockerte, gelangten unsere Jäger sogar zu Erfolgen. Am 2. August verzeichneten die Amerikaner erstmalig wirkungsvolle Tagesangriffe deutscher Jäger gegen ihre Panzer- und motorisierten Kolonnen. Unsere tägliche Einsatzstärke hatte sich auf etwa 400 Jäger erhöht. War es uns bisher nur selten gelungen, überhaupt aus den Waldverstecken herauszukommen, so fanden jetzt laufend heftige Luftkämpfe statt. Sie waren bei dem herrschenden Missverhältnis zwischen gegnerischer und eigener Zahl für uns sehr verlustreich. Und die amerikanische Feststellung ist wohl bitter aber nicht unzutreffend, dass unsere Jäger damals «mehr Kampfgeist als Können» bewiesen.

In der Reichs Verteidigung festigte sich die Jagdabwehr langsam wieder. Besonders schwere Verluste hatte die von Italien aus operierende 15. AAF bei ihren Angriffen auf Ploesti und den Wiener Raum. Im Juli 1944 verlor sie die Rekordzahl von 318 Bombern. Und im August waren ihre Kampfverluste an fliegendem Personal sogar höher als die der beiden in Italien kämpfenden amerikanischen Armeen. Eine ähnliche Feststellung traf Harris bei einer Besprechung alliierter Luftwaffenchefs: Während einiger Wochen nach Beginn der Invasion seien die Kampfverluste des Bomber-Commands der RAF grösser gewesen als die der 2. britischen Armee an der Invasionsfront. Das nahm der amerikanische Botschafter in London zum Anlass, in einem Brief an Harry Hopkins sein Bedauern auszudrücken «über das furchtbare Ausmass, in dem die Operationen der RAF die männliche Jugend Grossbritanniens zur Ader lassen».

Wir hatten damals verständlicherweise immer nur unsere eigenen brennenden Sorgen vor Augen. Die Luftwaffe verlor in diesem Sommer durchschnittlich 500 Flugzeuge pro Woche. Erschütternd sind die Ziffern der deutschen Kampfverluste vom Juni 1941 bis Juni 1944 mit 31'000 Mann fliegenden Personals. In den folgenden fünf Monaten Juni bis Oktober 1944 stiegen sie um 13'000 auf insgesamt 44'000 Mann!

Heute ist uns durch die teilweise erfolgte Öffnung der alliierten Archive auch ein Blick auf die andere Seite gestattet. Und da zeigt sich, dass die Be-

lastung der im Luftkrieg auf alliierter Seite eingesetzten Besatzungen trotz ihrer Überlegenheit, trotz ihrer Erfolge, trotz des für sie doch schon greifbar nahen siegreichen Kriegsendes so gross war, dass das Absinken ihrer Moral im Sommer 1944 erneut zu einem ernststen Problem der alliierten Führung wurde. Besonders schlecht war die Stimmung bei der in England stationierten 8. AAF. Man führte für die Bomberbesatzungen Erholungsaufenthalte in Miami und Santa Monica ein. Die Wirkung war der erhofften entgegengesetzt. Die Flieger kehrten nur unwillig und voller Hass gegen Zivilisten und Etappe, Vorgesetzte und Regierung in den Einsatz zurück. Das amerikanische Kommando sah sich schliesslich im Juli 1944 genötigt, für die gegen Deutschland fliegenden Bomber der 8. AAF doppelte Besatzungen einzuführen. Nichts kennzeichnet den Überfluss besser, aus dem die alliierte Führung schöpfen konnte, als diese Massnahme! Zur selben Zeit flogen auf unserer Seite Gruppenkommandeure auch nach acht Verwundungen und fünf Fallschirmabsprünge mit verbranntem Gesicht oder noch nicht verheilten Knochenbrüchen in Erfüllung ihrer soldatischen Pflicht weiter!

Auch zahlreiche Notlandungen amerikanischer Bomber in neutralen Ländern waren ein Massstab für die Stimmung bei der Truppe. Bis zum Juli 1944 hatten die Besatzungen von 94 Bombern in Schweden und 101 in der Schweiz Zuflucht gesucht. Mehrere Kommissionen wurden in diese Länder geschickt, um zu untersuchen, ob für die Notlandungen zwingende Gründe vorgelegen hatten. Sie kamen zu sehr verschiedenen Urteilen. Der Meinungsstreit ging hin und her. Eaker mag wohl etwa die Zusammenhänge richtig getroffen haben, wenn er zu dieser Frage im August 1944 an Arnold berichtet: «Unsere Besatzungen möchten ebenso wenig sterben wie jedes andere normale menschliche Wesen auch . . . Alle sind froh, wenn sie gesund wieder nach Hause kommen. Das bedeutet nicht mangelnde Moral. Das bedeutet, dass sie normale Menschen sind.»

Jedenfalls setzte Spaatz das amerikanische Hauptquartier Ende Juli 1944 davon in Kenntnis, dass die deutsche Luftwaffe noch keineswegs tot sei, und dass insbesondere alle Anzeichen darauf hindeuteten, dass mit einer Wiedererstarkung der deutschen Jäger gerechnet werden müsse. Unsere Bemühungen um den erneuten Aufbau einer Jagdreserve, die bei den Alliierten ernste Befürchtungen auslösten, gaben uns Anlass zu neuer Hoffnung. Zahlreiche neue Verbände waren entstanden, die in täglicher Übung einsatzbereit gemacht wurden. Anfang August erreichte diese zweite Reservenbildung einen Bestand von rund 700 Piloten und Flugzeugen.

Was hätten wir noch vor einem Jahr mit einer solchen Jägerstreitmacht unternehmen oder verhindern können! Aber jetzt? War es richtig, nun alles in den grossen Brand im Westen zu werfen? Oder war es ein Verbrechen? – Über diese belastenden Fragen versuchte ich mir Klarheit zu verschaffen,

als ich meine zweite Inspektionsreise zur Invasions front durchführte. Aus dem Durchbruch von Avranches entstand die Bedrohung von Paris. Überall waren die ersten Bilder einer beginnenden Auflösung zu erkennen. Die Reste der Jagdverbände mussten bis auf die nördliche Kräftegruppe in den Raum ostwärts Paris zurückgenommen werden. Weder Feldflugplätze noch ihre Versorgung noch ihre Nachrichtenverbindungen hatten in der Eile des Rückzuges vorbereitet werden können. Die Heeresführung war sich völlig im Unklaren, wo, wann und ob die alliierte Offensive überhaupt auch nur vorübergehend aufgehalten werden könnte.

Was es bedeutet, wenn die Luftflotte 3 unter diesen Voraussetzungen an einem Tage den Einsatz von 250 Jägern und 180 Jabos melden konnte, das ging aus keiner noch so detaillierten und sachlich unantastbaren Gefechtsmeldung hervor. Im Hauptquartier las man aus den Meldungen aus dem Westen nur: 430 Jäger- und Jabo-Einsätze. – 57 Verluste. – Nicht mal 15 Prozent! – Wo bleibt die Luftwaffe? – Bitte, hier sind die Meldungen von der Front im Westen: Heute allein 430 Einsätze der Jäger und Jabos! Und die Meldung geht nach oben weiter. Dass aber am gleichen Tag auf dem Feldflugplatz X 27 Flugzeuge in Brand geschossen wurden, dass auf dem Start- und Landestreifen Y im Park eines Schlosses eine Jagdgruppe im Start von alliierten Jabos aufgegeben worden war, – dass eine andere in der Verlegung nach Osten fast 50% ihres Bestandes verloren hatte, – das stand in ganz anderen Meldungen. Wen interessierten die täglichen Personal- und Materialverluste? – Wo bleibt die Luftwaffe? Wer legte sich Rechenschaft darüber ab, dass die täglichen 430 Einsätze keine andere operative Auswirkung hatten, als dass Jäger und Jabos von der zwanzigfachen alliierten Übermacht gejagt wurden?

Ich hatte im Westen einen klaren persönlichen Eindruck darüber gewonnen, welcher Wert unter den gegebenen Verhältnissen den erzwungenen Einsätzen beizumessen war. Diese Einsicht gewinnt man nicht bei den Lagebesprechungen der führenden Korps, Luftflotten oder gar des Oberkommandos. Im Gegenteil, je weiter vom Geschehen des Kampfes entfernt, umso mehr müssen Prestige und Kommando-Routine die Einsicht in die Realitäten des Kampfes ersetzen. Ich war mir beim Besuch der verschiedenen Frontverbände über das Missverhältnis zwischen Aufwand und Erfolg unserer Einsätze klar geworden. Ich wusste, dass wir noch nie einen Kampf unter so desperaten Verhältnissen hatten führen müssen. Und der Befehl verlangte seine verstärkte Fortsetzung. Montgomery sagte damals, als ihm deutsche Verstärkungen gemeldet wurden, das zynische Wort, sie würden nur die deutsche Niederlage verstärken. Was war zu tun? Sollten wir diese teure und praktisch fast nutzlose Demonstration weiter fliegen, nur um mitzusterben, mitzuverbrennen? Ich wurde mir darüber klar, dass nichts anderes

übrig blieb, als der Führung die wirkliche Lage schonungslos vorzutragen, wenn ich bei der vielfältigen Belastung oben überhaupt noch Gehör fände. Im übrigen galt es die Reservenbildung beschleunigt und verstärkt fortzuführen.

Als ich nach Berlin zurückkehrte, liess ich mir als erstes die jüngsten Ziffern der Jäger-Reserve vorlegen. Sie waren fast auf 800 gestiegen. Aber gleichzeitig mit dieser erfreulichen Nachricht erhielt ich vom OKL den Befehl, sämtliche Jäger-Reserven sofort und geschlossen in die Abwehrschlacht im Westen zu werfen. Das war nicht zu verantworten! Sie mussten in den Rückzugsstrom geraten und überrannt werden. Sie konnten auch an der kritischen Lage des Heeres nichts ändern, selbst wenn noch eine Bodenorganisation zu ihrer Aufnahme und Versorgung zur Verfügung gestanden hätte. Man kann Flieger-Geschwader nicht wie Infanterie-Regimenter in aufgerissene Frontlücken werfen! In der Reichsverteidigung hätten diese bis zu 80% aus kampfunerfahrenen Flugzeugführern bestehenden Gruppen in eigenen Masseneinsätzen unter erträglichen Verlusten gefestigt und langsam kampferfahren gemacht werden können. Der Auftrag, die deutsche Kriegsproduktion vor der restlosen Zerschlagung zu bewahren, hätte in der Reichsverteidigung ihren Einsatz gerechtfertigt und gelohnt! Im Westen aber würden sie in der Luft oder auf der Erde ohne jeden operativen Nutzeffekt vernichtet werden.

Meine Einwendungen beim Führungsstab der Luftwaffe erhielten die Antwort: «Führerbefehl.» Göring war nicht zu sprechen. Er hatte sich «krankheitshalber» zurückgezogen. Der wirkliche Grund dürfte sein Zusammenbruch unter den Vorwürfen gewesen sein, die gegen ihn und die Luftwaffe erhoben wurden. Er hatte sich bis zum letzten Augenblick bemüht, die wirkliche Lage nach oben zu verschleiern. Nun gab es nichts mehr zu beschönigen oder zu verheimlichen. Nun sprachen die nackten Tatsachen des Luftkrieges ihre reale und unerbittliche Sprache. Jetzt brach eine doppelte Buchführung zusammen, bei der die Sollseite gefälscht und die Habenseite durch ungedeckte Kredite auf die Zukunft verschleiert worden war. Und der dafür letztlich Verantwortliche stand nun vor seinem eigenen Prinzipal zwangsläufig als Bilanzfälscher und Defraudant da.

Mit Göring war nicht mehr zu rechnen. Ich hielt mich an den Rüstungsminister Speer. Auch in dieser verzweifelten Lage blieb er nüchtern und streng sachlich wie stets. Er forderte Auskunft, was die Jagdwaffe gegen die strategischen Tagesbombardements unternehmen könne. Die Schlüsselindustrien und der Verkehr seien in einem Ausmass getroffen, dass es so nicht eine Woche mehr weitergehen könne. Ich meldete Speer, dass der Führer soeben unwiderruflich die Verlegung unserer letzten Jägerreserve in den beginnenden Rückzug im Westen befohlen habe.

«Wo bleibt die Luftwaffe?»

«Wenn der Reichsmarschall nicht handelt», sagte Speer, «dann ist das meine Pflicht. Kommen Sie sofort zu mir ins Ministerium. Wir fliegen noch heute zum Führer in die ‚Wolfsschanze‘. Diese Massnahme muss rückgängig gemacht werden.» Vier Stunden später landeten wir in Rastenburg. Bald danach standen wir im Führerbunker. Hitler wirkte überaus gereizt, überarbeitet, körperlich und seelisch stark angegriffen. Speer trug ihm in Kürze und Präzision die Lage der Rüstung und des Verkehrs vor, die eine äusserst kritische Verschärfung durch die Verstärkung der amerikanischen Massenangriffe erfahren habe. Er belegte seinen Vortrag wie immer mit sachlichen Zahlen. Hitler hörte ihm mit sichtbar steigendem Unwillen zu. Als Speer dann eine Verstärkung der Jäger im Reich auch auf Kosten der Lage an der Westfront und insbesondere den Einsatz der eben nach Frankreich befohlenen Jäger in der Reichsverteidigung forderte, konnte er seinen Satz nicht zu Ende bringen. Er hatte begonnen: «Galland kommt gerade aus dem Westen und kann Ihnen, mein Führer ...» Da unterbrach Hitler ihn mit choleraischer Vehemenz. Speer wurde in einer Weise zurechtgewiesen, die mich besonders wegen der mangelnden Sachlichkeit äusserst peinlich berührte. Hitler verbat sich jeden Eingriff in seine operativen Massnahmen. An Speer gerichtet: «Kümmern Sie sich gefälligst um die Rüstung!» Und sehr flüchtig zu mir: «Sorgen Sie für die augenblickliche Durchführung meiner Befehle!» Und an uns beide: «Ich habe keine Zeit mehr für Sie!»

Wir waren hinausgeworfen.



*Der «grosse Schlag»*

Nach dieser abrupten Beendigung einer für uns erfolglosen Besprechung wollten Speer und ich noch in der gleichen Nacht nach Berlin zurückfliegen. Der Führer, hiess es aber, wolle uns am nächsten Tag noch einmal sprechen. Das konnte kaum etwas Gutes zu bedeuten haben. Um vorbereitet zu sein, liess ich mir die Einsatzunterlagen der Reichsverteidigung und der Front im Westen telefonisch durchgeben. Bald erfuhr ich, dass durch Saur ein Schreiben vorgelegt worden war, von dem weder der Veranlasser, noch der Absender, aber auch kaum der Übergeber eine Vorstellung gehabt haben mag, wie Hitler darauf reagieren würde. Der Absender, Vertreter einer Flugzeugfirma in Paris, hatte mit einem unserer Kommandeure zusammengessen, und dieser muss ihm gegenüber sein bedrängtes Jägerherz ausgeschüttet haben. Daraus wurde ein «Tatsachenbericht eines Unparteiischen von den wirklichen Luftkampfverhältnissen an der Invasionsfront». Er kam natürlich viel schneller, als das sonst üblich ist, nach oben und ausserdem auch noch ausgerechnet zu Saur. Dieser glaubte jetzt einen Beweis dafür vorlegen zu können, dass der Grund für das verhängnisvolle Erlahmen der Luftwaffe nicht im Rüstungssektor zu suchen sei. Mit diesem Brief liess sich die These untermauern, die Jagdwaffe sei zu einem Fass ohne Boden geworden, in dem die gewaltigen Produktionszahlen nutzlos verrannen. Hitler seinerseits zog aus dem Brief einen überraschenden Schluss. Er habe Nachrichten erhalten, sagte er uns am nächsten Tage nach frostiger Begrüssung, dass die deutschen Jäger im Westen wegen der leistungsmässigen Unterlegenheit ihrer Flugzeuge sich gar nicht mehr auf Luftkämpfe einliessen, sondern, ehe es dazu komme, mit dem Fallschirm abspringen. Ich wollte ihm erwidern, dass es sich dabei nur um Einzelfälle handeln könne. Anhand von Unterlagen wollte ich ihm beweisen, dass Einsatzwille und Kampfgeist der deutschen Jäger trotz unvorstellbarer Belastungen und Verluste nicht erlahmt waren. Es drängte mich, die Gründe für die augenblickliche unerträgliche Lage aufzuzeigen. Aber Hitler liess mich nicht zu Wort kommen. Er steigerte sich in seiner Erregung bis er laut ausrief:

«Ich werde die Jagdwaffe auflösen. Ich werde, von einigen mit modernen Flugzeugen ausgerüsteten Jagdgruppen abgesehen, die Luftverteidigung nur

*Der «grosse Schlag»*

mit der Flakartillerie weiterführen. Speer, ich erteile Ihnen den Befehl, mir sofort neue Programme vorzulegen. Die Produktion ist von Jagdflugzeugen auf Flakartillerie umzustellen und gewaltig zu steigern!»

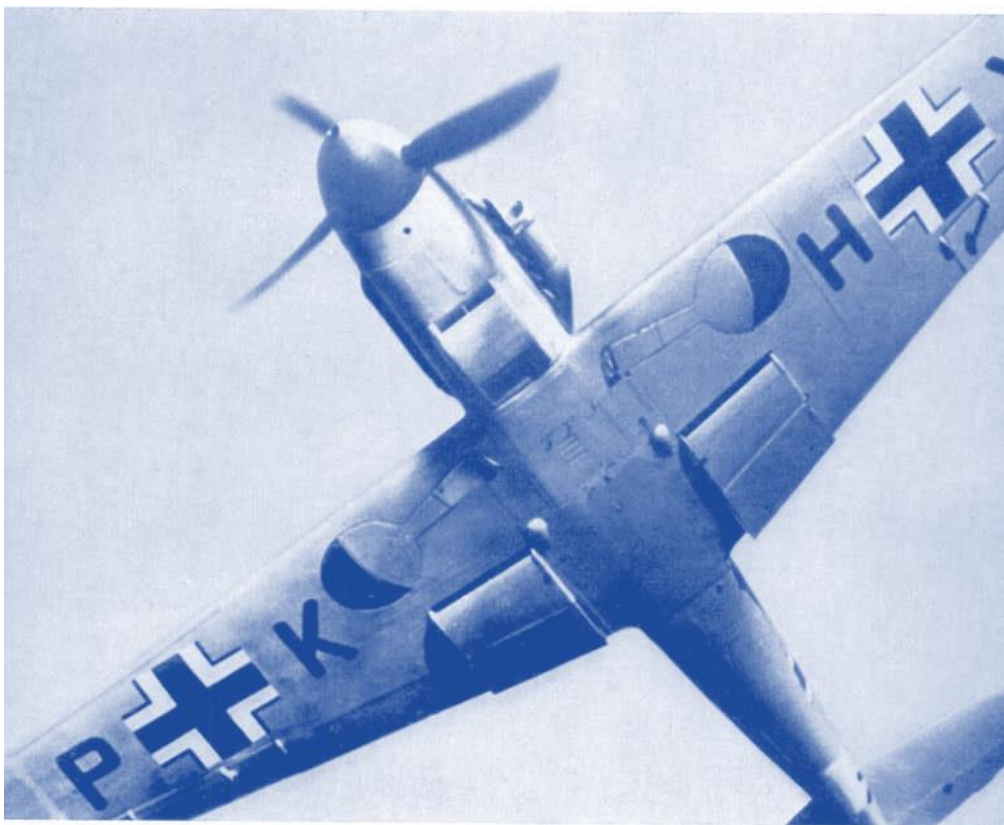
Auch Speer kam zu keiner Erwiderung. Ihm wurde eine Frist von zehn Tagen für die Vorlage der neuen Programme gestellt. Dann brach Hitler die kurze und durchaus einseitige Besprechung ab. Als wir vor dem Gebäude standen, in dem eben einer der ungeheuerlichsten Befehle dieses Krieges ausgesprochen worden war, kamen mir Zweifel, ob das noch etwas mit Vernunft zu tun hätte. Ich muss wohl einen ziemlich verstörten Eindruck gemacht haben. Denn Speer redete mir zu, ich solle mich mit diesem Befehl nicht länger aufhalten. Alles sei halb so wild. Er werde in den nächsten Tagen nachweisen, dass eine Umstellung der Leichtmetallrüstung auf die Produktion von Kanonen Unsinn sei. Wenn der Führer das wünsche, werde er den Ausstoss an Flakgeschützen steigern. Aber unter Inanspruchnahme von Kapazität zum Beispiel aus dem Lokomotiv-Bauprogramm. Die Grenze für die Flakrüstung liege nicht bei den Kanonen, auch nicht bei der Arbeitskraft, sondern beim Sprengstoff. Schon jetzt herrsche Munitionsmangel. Der Artilleriemunition müsse zum Beispiel schon Steinsalz beigegeben werden. Wenn die Jäger nicht mehr in der Lage seien, die Spreng- und Kraftstoffindustrie zu schützen, dann würde in kürzester Frist überhaupt jede Rüstung aufhören.

Diese nüchternen und klaren Worte wirkten überzeugend. Speer behielt recht. Von einer Auflösung der Jagdwaffe wurde nie wieder gesprochen. Das Zustandekommen dieses Führerbefehls wird schwer zu ergründen sein. Es verdient festgehalten zu werden, dass Hitler sich damals über die Bedeutung der Luftmacht durchaus klar war. Unter den Geheimakten des Führerhauptquartiers wurde eine stenographische Aufzeichnung der «Besprechung des Führers mit Generaloberst Jodi am 31. Juli 1944 in Wolfsschanze, Beginn 23 Uhr 53» gefunden. In diesem mit dem höchsten Geheimhaltungsgrad gekennzeichneten Dokument ist Hitlers Ansicht über die Gründe des damals im Westen beginnenden deutschen Zusammenbruches festgehalten: «Man muss sich darüber klar sein, dass in Frankreich eine Wende erst eintreten kann, wenn es uns gelingt – und sei es auch nur eine gewisse Zeit – die Luftüberlegenheit herzustellen. Daher bin ich doch der Meinung, dass man natürlich – so bitter das im Moment sein mag – alles tun muss, um die Luftwaffenverbände, die wir jetzt im Reich aufstellen, für den aller äussersten Fall tatsächlich als eine letzte Reserve uns bereithalten, um sie, – ich kann heute noch nicht sagen, wo die letzten Würfel fallen, – aber dorthin zu werfen, wo man vielleicht wieder eine Wende herbeiführen kann.» Das war gesagt und aufgeschrieben worden wenige Tage nach dem missglückten Attentat vom 20. Juli und wenige Tage vor Speers und meinem Besuch im Hauptquartier.



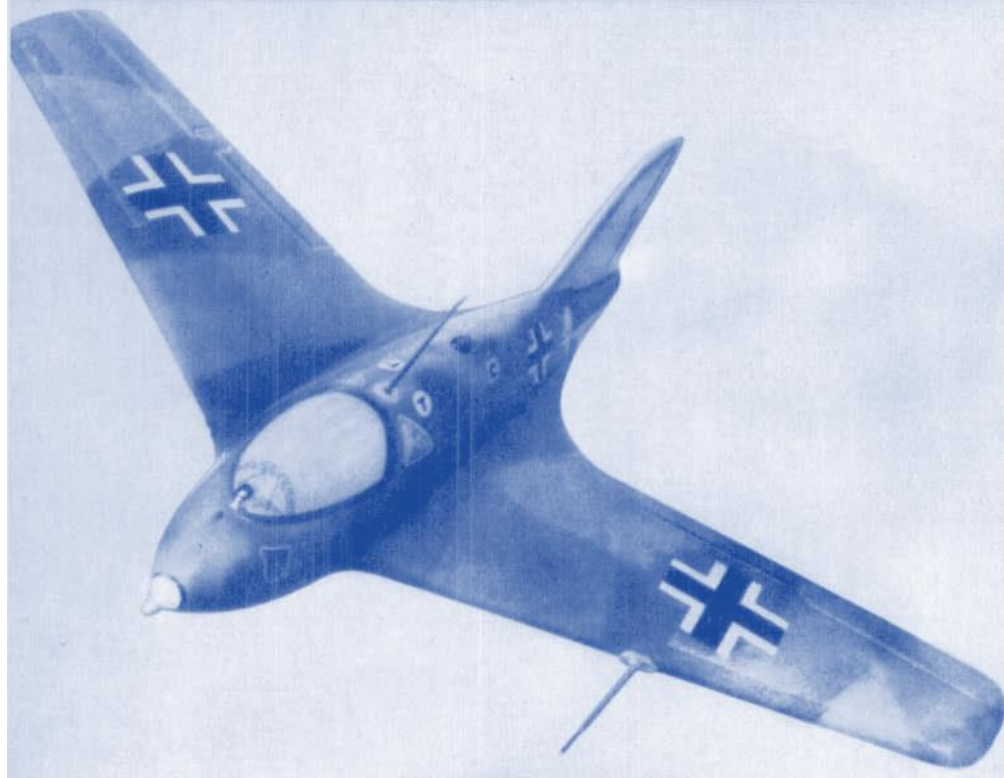
>3

*Me 110, Nachtjagdflugzeug mit «Geweib»-Antenne für Bordsuchgerät*



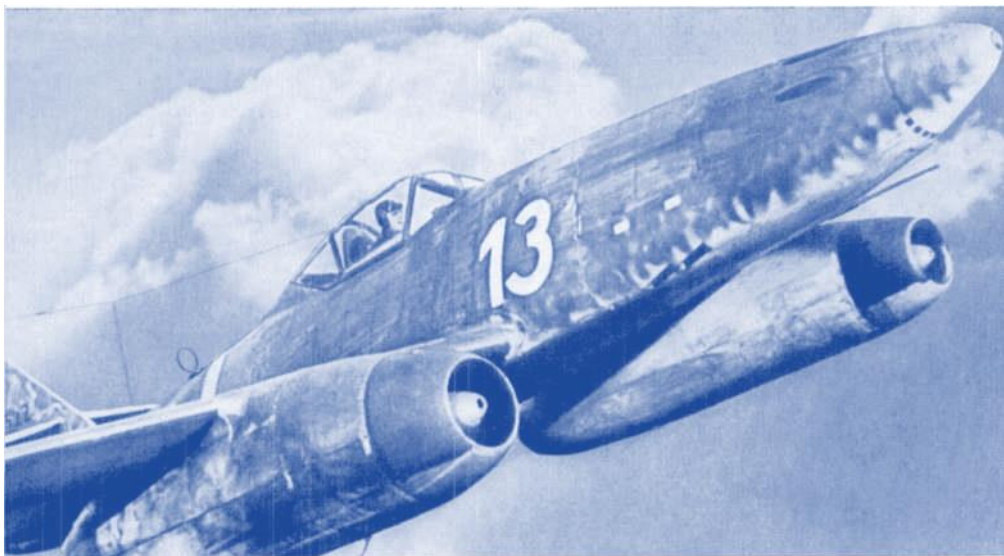
4

*Und in der Tages-Luftverteidigung immer noch die Me 109, genannt «Beule»*



5

*1000 km/h überschritten: Mai 1941 Raketen-Jäger Me 163*



6

*«Es ist, als wenn ein Engel schiebt»*

Inzwischen lief die Verlegung der Jägerreserve mitten in den Rückzugsstrom des Westheeres hinein. Ein grosser Teil dieser etwa 800 Jagdflugzeuge kam überhaupt nicht zum Feindeinsatz. Viele mussten gesprengt werden, weil sie auf bereits geräumte Plätze dirigiert worden waren. Andere fielen in Feindeshand, da sie befehlsgemäss auf Plätzen landeten, die die Alliierten schon in Besitz genommen hatten. Mehr als 200 Jägern blieb keine andere Möglichkeit, als auf Grund der unbekanntenen Lage irgendwo im Gelände zu landen, wo sie dann bald vom Gegner überrollt wurden. Die Zahl der bei der Verlegung abgeschossenen eigenen Flugzeuge ist nie genau ermittelt worden. Jedenfalls hat diese gen Westen geschickte beachtliche Streitmacht bestimmt keine 25 Feindflugzeuge abgeschossen, während rund 400 Jagdflugzeuge mit einem grossen Teil der Piloten ohne jeden operativen Erfolg geopfert, abgeschossen, in Feindeshand gefallen, gesprengt, zerstört oder verbrannt waren.

Der Rückzug der Luftwaffe aus Frankreich mag nicht besser, sicherlich aber auch nicht schlechter abgelaufen sein als der anderer Wehrmachtsteile, die nach dem alliierten Durchbruch bei Avranche zu fluchtartiger Räumung gezwungen wurden. Jede Etappe bietet unter diesen Umständen Bilder der Desorganisation und Demoralisation. Es darf dabei nicht vergessen werden, dass die Bodenorganisation, der Nachschub, die Luftrüstungsindustrie und besonders die Luftnachrichtentruppe und ihre Einrichtungen in stärkstem Masse mit Behelfspersonal, dienstverpflichteten Zivilisten und weiblichen Hilfskräften besetzt waren, die das militärische Bild dieser turbulenten Ereignisse nicht eben verbesserten. Bedenkt man weiter, dass die Vorbereitung eines geordneten Rückzugs nicht nur verboten war, sondern als Defaitismus ausgelegt wurde, dann muss man sich überhaupt wundern, dass eine allgemeine Panik verhindert werden konnte.

Die Eigenart der Fliegertruppe bringt es mit sich, dass zu einer verhältnismässig kleinen Fronttruppe ein riesiger Apparat von rückwärtigen Diensten gehört. Ist es daher schon nicht leicht, ihre Schlagkraft bei einem schnellen Vormarsch zu bewahren, so muss sich die Schwerfälligkeit der Bodenorganisation bei einem Rückzug umso nachhaltiger auswirken, je schneller und je weniger organisiert er erfolgt. Dies ist auch ein Grund für den schnellen Zusammenbruch der französischen Luftstreitkräfte 1940 gewesen. Viele ihrer Angehörigen haben auch noch als Flieger der freiwilligen Formationen innerhalb der RAF nach dem französischen Zusammenbruch Können und Mut bewiesen. Die Armée de l'Air wurde weniger in der Luft besiegt als auf der Erde zerschlagen und mit ihren Resten in den Strudel des französischen Rückzuges gerissen, in dem sie unterging.

Etwas Ähnliches schien sich jetzt mit der Luftwaffe bei der Räumung Frankreichs anzubahnen. Auf der Gegenseite hielt man uns jedenfalls schon

für erledigt. Aus amerikanischen Dokumenten geht hervor, dass die alliierte Führung es für unmöglich hielt, die Luftwaffe könne sich je wieder erheben. Zwar stiessen die alliierten Luftflotten in diesem Sommer 1944 bei ihren Angriffen auf deutsche Städte und lebenswichtige Industrieziele nicht nur auf immer stärkeres Flakfeuer, sondern auch auf den Widerstand deutscher Jagdkräfte, doch schlossen jetzt die meisten Einsatzberichte amerikanischer und englischer Verbände von der Front im Westen mit der lapidaren Feststellung: «Kein feindlicher Jagdwiderstand.» Auf die seit Jahr und Tag immer wieder angegriffenen Werke der deutschen Luftrüstung wurden in diesem Sommer nochmals 18'500 Tonnen Bomben geworfen. Am 27. August 1944 flogen Nachtbomber der RAF ihren ersten Tagesangriff gegen eine deutsche Stadt im Westen.

Die Jagdgruppen langten, wie gesagt, grossenteils in trostlosem Zustand am Rhein an. Die Geschwader und Gruppen, ja selbst die Staffeln waren völlig durcheinandergeraten und oft auf weniger als ein Fünftel der normalen Einsatzstärke abgesunken. Es dauerte lange, bis die Bodendienste, dezimiert und unter Materialverlust zu ihren Verbänden zurückfanden. Die Organisation Todt leistete in der Bergung von abgeschossenen, beschädigten oder sonst bewegungsunfähigen Flugzeugen, Ersatzteilen, Fahrzeugen und Gerät grosse Dienste. Sie war auch für die Anlage von Feldflugplätzen in der Rhein-Basis unentbehrlich. Die bestehende Flieger-Bodenorganisation beiderseits des Rheins war nicht in der Lage, die Gesamtzahl der Verbände während der jetzt vorgesehenen Wiederauffüllung aufzunehmen. Jeder Fliegerhorst-Kommandantur wurde innerhalb ihres Bereiches ein ganzes Netz neu entstehender Feldflugplätze unterstellt. Wegen der ständigen Luftbedrohung war auch hier wieder Tarnung und weite Auslagerung von besonderer Wichtigkeit.

Um die Ordnung innerhalb der Jagdwaffe wieder herzustellen, führten wir eine vollständige Umgruppierung durch. Die Luftflotte 3 war von Göring in das Luftwaffenkommando West umgewandelt worden. Ihm unterstanden nur noch die aufgefüllten Jagdgeschwader 2, 26, 27 und 53. Im Osten kämpften die Jagdgeschwader 5, 54, 51 und 52. Die Reichsverteidigung bekam zu den Geschwadern 300 und 301 das Jagdgeschwader 3 hinzu. Das Wichtigste aber war mir, eine neue Reserve zu schaffen. Zu diesem Zweck bekam ich die Jagdgeschwader 1, 6, 11 und 77 in Auffrischung und stellte die Jagdgeschwader 4, 76 und 7 neu auf. Der Aufbau der Kräfte machte schnelle Fortschritte. Mein Vorschlag, den Einsatz jetzt bewusst hinter der Auffrischung und Reservenbildung zurücktreten zu lassen, war erstaunlicherweise bei der Obersten Führung auf keinen Widerstand gestossen. Wie schon bei den beiden vorhergehenden Anläufen hierzu hatte ich die Ansicht vertreten, dass es uns nur so möglich sein würde, einmal in der Reichsverteidi-

gung den so notwendigen «grossen Schlag» zu führen. Das Wort wurde an höchster Stelle aufgegriffen. Der «grosse Schlag» wurde das Motto, unter dem alle Bemühungen dieser Zeit standen. Die Hoffnung, dem Feind noch einmal mit Aussicht auf einen durchschlagenden Erfolg gegenüberzutreten zu können, schien die Kräfte aller an der Wiederaufrichtung der Jagdwaffe Beteiligten zu beflügeln. Mit 2'000 bis 3'000 Jägern – das war jetzt unser Ziel für die nächsten Monate – musste es möglich sein, eine Wende des die Heimat verheerenden Luftkrieges herbeizuführen.

Um diese Zeit, Mitte September 1944, kam der alliierte Vormarsch im Vorfeld des Westwalls zum Stehen. Nur an einer Stelle, bei Aachen, war bisher die Reichsgrenze überschritten worden. Der nur notdürftig und in aller Eile in Verteidigungsbereitschaft gesetzte Westwall war nicht der Grund für diesen unerwarteten Stillstand der alliierten Offensive. Der Gegner hielt es für notwendig, nach einem Vormarsch über mehrere hundert Kilometer erst einmal seinen Nachschub zu reorganisieren. Vielleicht glaubte er auch, die bedingungslose Übergabe ohne neue Blutopfer seiner Landheere allein durch weitere Steigerung des Luftkrieges gegen das Reichsgebiet erzwingen zu können. Nach dem deutschen Zusammenbruch in Frankreich war jedenfalls im westlichen Lager die Hoffnung auf ein baldiges Kriegsende, zumindest noch vor Abschluss des Jahres 1944, allgemein. Paris war am 25. August gefallen. Drei alliierte Heeresgruppen hatten in Eilmärschen Frankreich durchquert: im Norden die 21. unter Montgomery, südlich anschliessend Bradleys 12. und Devers 6., die am 15. August in Südfrankreich gelandet war.

Rom war schon am 4. Juni als erste Achsenhauptstadt von den Alliierten besetzt worden, nachdem der in der Welt Aufsehen erregende Widerstand bei Monte Cassino am 21. Mai eingestellt worden war, was dem Gegner die Vereinigung seiner von Süden stürmenden Kräfte mit den bei Anzio-Nettuno gelandeten am 25. Mai ermöglicht hatte. Churchill plädierte damals mit Nachdruck dafür, die alliierte Überlegenheit in Italien zu einem schnellen Vorstoss in die Poebene auszunützen, um von hier aus, nach Nordosten operierend und durch Landungen bei Triest und Fiume unterstützt, über Laibach das Donaubecken zu gewinnen und so im europäischen Südosten die Initiative an sich zu reissen. Dieser Plan wurde erst auf Drängen Roosevelts aufgegeben, der einen Abzug alliierter Kräfte von der Italienfront für die Landung in Südfrankreich wünschte. Kesselring gelang es so, sich geordnet auf die sogenannte «Gotenlinie» im Apennin und weiter auf den Arno zurückzuziehen, wo er sich fast ohne Luftwaffe bis zum Kriegsende erfolgreich verteidigen konnte.

Als um die Wende August-September 1944 die Rote Armee bei ihrem Vormarsch auf dem Balkan in den Aktionsbereich der in Italien stationier-

ten westlichen Luftstreitkräfte gelangte, erhielten die amerikanischen Bomber Befehl zu Unterstützungsangriffen für die Sowjets. Diese waren entgegen den Abmachungen von Teheran zum Generalangriff auf die Festung Europa nicht gleichzeitig mit den in Frankreich landenden englischen und amerikanischen Armeen angetreten, sondern erst als die Invasion am 22. Juni endgültig als gelungen feststand und damit die Möglichkeit eines Rückschlages nicht mehr gegeben war. Die deutsche Ostfront war wegen der Krisis im Westen derart geschwächt worden, dass die Sowjets zu leichten und schnellen Erfolgen gelangten. Am 23. August brach Rumänien das Bündnis mit Deutschland, am 5. September befreite sich Bulgarien von seinen Bindungen. Die sich aus Griechenland, Albanien und Jugoslawien zurückziehende deutsche Heeresgruppe v. Weichs bemühte sich verzweifelt, den Anschluss an die bis nach Ungarn zurückgewichene deutsche Hauptfront zu gewinnen. Dies zu verhindern, war das strategische Ziel der amerikanischen Luftangriffe zur Unterstützung der Roten Armee. Zur besseren Koordinierung sandte General Eaker einen Verbindungsstab ins Hauptquartier der Armeegruppe Tolbuchin. Moskau missfiel diese selbständige Verbindungsaufnahme, es duldete sie aber, bis eines Tages amerikanische Jagdbomber versehentlich eine sowjetische Kolonne bei Nisch angriffen und dabei 20 Kraftwagen zerstörten und einen General, zwei weitere Offiziere und 3 Mann töteten. Man verbat sich jetzt sowjetischerseits energisch jede operative Unterstützung, ja sogar das Überfliegen des Operationsgebietes der Roten Armee.

Etwa gleichzeitig spielte sich auch der letzte Akt der west-östlichen Zusammenarbeit auf dem Gebiet strategischer Bombardierungen ab. Nach dem erfolgreichen Angriff deutscher Bomber auf Poltawa benutzten nur noch kleinere Verbände, hauptsächlich Jabos, die ihnen überlassenen sowjetischen Plätze. Als sich dann aber im August die Rote Armee Warschau näherte, und unter General Bor-Komorowski ein nationalistischer Aufstand in der polnischen Hauptstadt begann, hielten Engländer und Amerikaner die Zeit für eine neue Grossoperation gekommen. Die anglophilen Aufständischen sollten durch Masseneinsätze alliierter Grossbomber unterstützt und versorgt werden. Das war erfolgreich nur mit Zwischenlandung in den sowjetischen Basen möglich. Stalin, dessen Truppen vor den Toren Warschaws Halt gemacht hatten, verweigerte seine Zustimmung. Churchill und Roosevelt intervenierten persönlich, doch vergebens. Erst als die Kräfte der Aufständischen nahezu erschöpft waren, erfolgte endlich die sowjetische Genehmigung. Am 18. September warfen 107 Fliegende Festungen 1 284 Behälter mit Waffen und Verpflegung ab. Neun Zehntel fielen davon in deutsche Hände. Bald danach zog Stalin seine Genehmigung wieder zurück. Englische Bomber flogen jetzt von Italien ohne Zwischenlandung einen letzten Demonstrationsflug nach Warschau. Sie warfen einen Lorbeerkranz über dem Schauplatz des



Dramas ab. Wenige Tage nachdem der polnische Aufstand blutig zusammengebrochen war, drang die Rote Armee in die ostwärts der Weichsel gelegene Vorstadt Praga ein.

Im Westen entschied sich Eisenhower für eine Schwerpunktbildung auf dem linken Flügel. Der Vormarsch der Heeresgruppe Montgomery erhielt absoluten Vorrang. Ihr fiel am 4. September mit Antwerpen ein leistungsfähiger Versorgungshafen in die Hand. Von Norden aus schien ein Durchbruch in die operativ günstige norddeutsche Tiefebene und eine Umfassung des Ruhrgebietes möglich. Die englische Führung begrüßte Montgomerys Vormarsch vor allem wegen der damit verbundenen Liquidierung der «Raketen-Küste», wie die Abschuss-Basen der deutschen V-Waffen von den Alliierten genannt wurden.

Acht Tage nach Invasionsbeginn waren die ersten vier V-1 in der britischen Hauptstadt explodiert. Das hatte die alliierte Bombenoffensive nicht verhindern können. Die Landung erzwang den Einsatz, noch ehe die Vorarbeiten restlos abgeschlossen waren. Nach dreitägiger Pause begann der Beschuss in grossem Umfang. 300 fliegende Bomben wurden im Verlauf von 24 Stunden gestartet. Die Überraschung, besonders zu diesem Zeitpunkt der kritischen Phase der Invasion, verfehlte nicht ihre Wirkung. Am 16. Juni rief Churchill sein Kriegskabinett zu einer sehr ernsten Sitzung zusammen. Es fasste den Beschluss, die Schlacht in der Normandie nicht abzubrechen. London müsse sein Schicksal tragen, während alle Anstrengungen gemacht werden sollten, dieser jüngsten Gefahr Herr zu werden.

Die V-1 war eine rückstossgetriebene, kreiselgesteuerte Flachbahn-Flügelbombe mit einer Sprengladung von 800 kg und einer mittleren Flugeschwindigkeit von etwa 650 km pro Stunde. Ihre Bekämpfung war daher relativ einfach. Die englische Luftverteidigung gibt an, 46% vor Erreichen des Zieles unschädlich gemacht zu haben, 5% durch Ballonsperren, 17% durch Flak und 24% durch Jäger. Es wurden schliesslich 2'800 Flakgeschütze, 2'000 Sperrballone und alle verfügbaren Jagdkräfte gegen die Flügelbomben mobilisiert. Ausserdem wurden weiter die Bombardierungen der Abschussrampen fortgesetzt, obwohl deren bisheriges Ergebnis als nicht befriedigend betrachtet werden musste. Im Monat Juni 1944 warf die RAF 28% ihrer gesamten Bombenlast auf deutsche V-Basen. Im Juli waren es sogar 42%. Insgesamt wurden im Juni, Juli und August von englischen und amerikanischen Flugzeugen mehr als 100'000 Bomben auf Objekte der deutschen V-Waffen-Offensive geworfen. Sie absorbierten damit rund ein Viertel der alliierten Gesamtabwurfmenge.

Trotzdem ging der V-Beschuss weiter. Es muss für die Alliierten eine entmutigende Feststellung gewesen sein, dass ihre grossen Anstrengungen keine andere Wirkung hatten als die, den V-Beschuss von 3'000 auf 2'667 Flügel-

bomben im Monat einzuschränken. Dabei geht noch manches auf das Konto der Gelände- und Basis-Verluste. Die RAF hatte ihre neuen Tallboy-Bomben mit einem Gewicht von 5'500 kg versucht. Die Amerikaner hatten mit 9'000 kg Sprengstoff gefüllte, ferngesteuerte B 17 gegen die Abschussrampen gerichtet. Alle Arten von Vergeltung, einschliesslich der Anwendung von Giftgas waren erwogen, wenn auch schliesslich verworfen worden. Ein Unterausschuss des Kriegskabinetts hatte unter Churchills Vorsitz täglich zu tagen. Selbst während des «Blitzes» und der Atlantik-Schlacht war eine solche Massnahme nicht getroffen worden.

Anderson schlug schliesslich vor, «statt sich in blinder Wut immer wieder allein auf die Abschussrampen zu stürzen», die Produktions- und Treibstoffbasis der V-Waffen zu zerschlagen. Auch Spaatz vertrat gegenüber Tedder die sicher vernünftige Ansicht, dass der beste Weg, die deutsche V-Waffen-Offensive zu bekämpfen, der sei, die deutsche Kriegsindustrie zu lähmen.

Der alliierte Vormarsch machte dann den Diskussionen und Sorgen ein vorläufiges Ende. Am 1. September detonierte die letzte von einer Festlandsbasis abgefeuerte V-1 in London. Acht Tage danach verkündete der britische Verteidigungsminister das «Ende der Flügelbombenschlacht». Aber schon am nächsten Tage wurde eine kleine englische Ortschaft bei London von einer schweren Explosion erschüttert. Die erste, eine Tonne Sprengstoff tragende, mit fünffacher Schallgeschwindigkeit durch die Stratosphäre fliegende V-2-Rakete war auf englischem Boden explodiert. Gegen sie gab es praktisch keine Abwehrmöglichkeit. Auch der V-1-Beschuss wurde jetzt von Flugzeugen aus wieder aufgenommen. Nur ein schnelles Kriegsende konnte England von dieser neuen Gefahr befreien.

Zwischen dem 11. und 15. September fanden die entscheidenden vorbereitenden Besprechungen für den geplanten Vorstoss Montgomerys über Maas, Waal und Lek nach Nordholland und Norddeutschland statt. Die grösste Luftlande-Operation dieses Krieges sollte die alliierten Brückenköpfe auf den jenseitigen Ufern der Flüsse sichern. Zwei amerikanische und eine englische Luftlandedivision sowie eine polnische Fallschirmbrigade und kleinere Verbände wurden für das Unternehmen in England bereitgestellt. Gleichzeitig sollte Montgomery zu Lande die deutschen Linien durchbrechen und die Verbindung mit den Luftlandetruppen erzwingen. Die gesamte alliierte Luftmacht sollte zur Unterstützung eingesetzt werden. Sie belief sich damals auf 12 182 Flugzeuge, darunter! 4 294 Jäger. Dem deutschen Luftwaffenkommando West standen demgegenüber auf dem Papier nur 431 Jäger zur Verfügung. Die Alliierten erwarteten daher den grössten Widerstand von Seiten der Flak und entschlossen sich, die Operation bei Tage durchzuführen.

In der Nacht vom 16. zum 17. September belegten Bombenflugzeuge der RAF die gefährlichen Flakstellungen und Flugplätze des Operationsgebietes mit einer Massenbombardierung. In den ersten Morgenstunden folgten ihnen mit dem gleichen Auftrag 852 jagdgeschützte amerikanische Viermot-Bomber. Und dann setzten mehr als 2'000 Transportflugzeuge und Lastensegler insgesamt 34'876 Soldaten, 1'927 Fahrzeuge, 568 Geschütze und 5'227 Tonnen Material ab. Die Landung und die anschliessenden Versorgungsflüge erfolgten unter stärkstem Jagdschutz. Über den Landaum selbst spannten die Alliierten einen ständigen, starken Luftschirm.

Zur Verstärkung der deutschen Jäger im Westen wurden drei Geschwader aus der im Aufbau befindlichen Reserve herausgezogen und in diese Abwehrschlacht geworfen. Sie konnten die Luftlandung natürlich nicht verhindern oder auch nur wesentlich beeinträchtigen. Immerhin verloren die Alliierten nach ihren eigenen Angaben dabei 240 Flugzeuge und 139 Segler, den grössten Teil davon durch Flakbeschuss.

Die Engländer hatten das Unglück, bei Arnheim mitten in der von ihnen nicht erkannten Marschbewegung der 9- und 10. SS-Panzer-Division zu landen. Auch Montgomerys Landvorstoss kam nicht wie geplant vorwärts. Bereits am 21. September musste das Unternehmen als gescheitert betrachtet werden. Montgomery führte als Gründe für den Fehlschlag unzureichende Luftversorgung, ungenaue Abwürfe und mangelnde Luftunterstützung durch die Amerikaner an. Dagegen ermittelte eine von General Arnold eingesetzte amerikanische Untersuchungskommission folgende Gründe: Übersteigerte Erwartung eines baldigen deutschen Zusammenbruchs, unzureichende britische Landstreitkräfte, falsche zeitliche Planung. – Jedenfalls stellte ein abschliessender amerikanischer Bericht fest: «Die kombinierte Luft-Erd-Operation, auf welche die Alliierten ihre grössten Hoffnungen gesetzt hatten, um einen schnellen Sieg über Deutschland zu erringen, endete mit einem Fehlschlag.»

Arnheim machte alle verständlichen Hoffnungen auf ein baldiges Kriegsende zunichte. Die Erwartungen, Deutschland werde jetzt bedingungslos kapitulieren, brachen zusammen. Nach der durch den schnellen Vormarsch hervorgerufenen Hochstimmung im alliierten Lager trat ein allgemeiner Katzenjammer ein. Er wurde nun noch durch Ermittlungen der feindlichen Nachrichtendienste über ein unvermutetes und unerklärliches Ansteigen der Zahl der deutschen Jäger verstärkt. An der Front war bisher davon noch nicht viel zu merken, wenn auch bei den Luftlandungen in Holland und bei den anschliessenden Versorgungsflügen der stärkste seit Beginn der Invasion an der Front aufgetretene deutsche Jagdwiderstand verzeichnet wurde. In diesem Monat September wurden der deutschen Jagdwaffe 3'013 einmotorige Jagdflugzeuge aus Neubau und Reparatur zugeführt. Die deutsche Flugzeug-

Produktion erreichte jetzt mit 4'103 Flugzeugen sämtlicher Typen den absolut höchsten Stand des gesamten Krieges!

Dabei lag seit mehr als einem Jahr die deutsche Flugzeugindustrie unter planmässigem Luftbombardement. Allein im Sommer 1944 waren von den westlichen Alliierten 18'500 Tonnen auf deutsche Flugzeugwerke geworfen worden. Speer hatte nach der «Grossen Woche», die der Todesstoss für unsere Luftrüstung sein sollte, den Wiederaufbau und vor allem die Verlagerung der Flugzeugindustrie durchgeführt. Statt wie bisher in 27 nach produktionstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten errichteten Grosswerken zentralisiert, wurde sie nun auf 729 kleine und kleinste Anlagen verteilt. Sie kroch in Tunnels, Höhlen und stillgelegte Bergwerke, sie versteckte sich in Wäldern, Schluchten und Dörfern. Sie tarnte sich meisterhaft und erschwerte so nicht nur die alliierte Luftüberwachung, sondern auch die noch folgenreichere Spionage und Sabotage des Gegners. Die ungeheuren Schwierigkeiten der in «Hausbetrieben» zu derartiger Höhe gebrachten Luftrüstung können überhaupt nicht beschrieben werden.

Ab Ende September konnten Kräfte der im Aufbau begriffenen Jägerreserve bereits gelegentlich gegen amerikanische Tageseinflüge eingesetzt werden. Am 27. und 28. September wurden zusammen 64 Viermot-Bomber von Jägern und Flak abgeschossen. Am 6. Oktober griff ein stark geschützter amerikanischer Verband Berlin an. Es gelang uns nicht, gegen den Jagdschutz durchzudringen. Doch eine einzelne Jagdgruppe konnte sich überraschend auf die obere Staffel des letzten Bombengeschwaders stürzen und, ehe die Begleitjäger zur Stelle waren, diese bis auf das letzte Flugzeug vernichten. Am nächsten Tag, dem 7. Oktober, wurden 41 Bomber abgeschossen. Im alliierten Hauptquartier lösten die Einsatzmeldungen dieser Tage erhebliche Beunruhigung aus. Doolittle beschwerte sich bei Spaatz über unzureichenden Begleitschutz. Das Verhältnis der Jäger zu Bomber wie eins zu zwei sei nicht mehr tragbar. Es müsse mindestens auf eins zu eins, besser auf zwei Jäger zu einem Bomber gebracht werden. Und auf einer wenige Tage später abgehaltenen Generalstabsbesprechung forderte er sogar die zeitweilige Zurückstellung strategischer Ziele in Deutschland zugunsten einer erneuten «Grossen Woche» gegen die deutsche Flugzeugproduktion.

In Washington löste diese Entwicklung düstere Überlegungen aus. Eine vermehrte Zuteilung von Jägern war nicht möglich. Die Produktion, der personelle und materielle Nachschub nach England waren in Erwartung des baldigen Kriegsendes bereits gedrosselt worden. Man erwog daher sogar, die Einsatzstärken der Bomber zu verringern, wenn sie anders nicht wirksam geschützt werden konnten. Eine Erwägung, auf welche Angreifer und Verteidiger bestimmt grundsätzlich verschieden reagiert hätten. – Jedenfalls wurden die grossen Viermot-Bomberverbände jetzt in kleinere von 20 bis 25

Flugzeugen aufgeteilt. Erhöhte Wachsamkeit, grössere Disziplin im Formationsflug und äusserster Einsatz der Begleitjäger wurden befohlen.

Die Stimmung in der alliierten Führung während dieser Herbstmonate des Jahres 1944 wird durch eine Reihe von Plänen gekennzeichnet, die ernsthaft diskutiert wurden, für die sich aber schliesslich doch keine Übereinstimmung ergab. Sie basierten auf der Absicht, nicht nur den militärischen, sondern auch den moralischen Widerstand Deutschlands zu brechen. Von englischer Seite wurde die Beteiligung auch der amerikanischen Bomber an riesigen Terrorangriffen gefordert. Ein «Höllenhund» genanntes Unternehmen der Amerikaner sollte den Berghof auf dem Obersalzberg dem Erdboden gleichmachen. Schliesslich wollte man alle in England und Italien vorhandenen englischen und amerikanischen Bomber in Stärke von rund 8'000 Flugzeugen zu einem gewaltigen geschlossenen Demonstrationsflug über das gesamte Reichsgebiet mit einzelnen Bombardierungen und Flugblattabwürfen zusammenfassen.

Die Alliierten beschritten wohl den richtigen Weg, als sie die Pläne nicht oder doch nur teilweise durchführten. Sie erkannten später selbst, dass die deutsche Moral aus der Luft allein nicht zu brechen war und dass das einzige Mittel, der Gefahr der deutschen V-Waffen und der wiedererstehenden Jagdwaffe zu begegnen, darin bestand, den Luftkrieg gegen das deutsche Kriegspotential fortzusetzen und zu steigern.

An erster Stelle dieser Offensive stand nach wie vor die deutsche Kraftstoffversorgung. Bis Ende September 1944 arbeiteten von 91 Werken der Benzinerzeugung nur drei ungestört und 28 teilweise. Die Jagdverteidigung und die in neuen Grossbatterien zusammengefassten, vom Gegner überaus gefürchteten Flak-Konzentrationen hatten das nicht verhindern können. Um ihre Erholung zu verhindern, erneuten die Alliierten Ende September, soweit die herbstliche Witterung das erlaubte, ihre Präzisions-Angriffe. Im Oktober wurden rund 13'000 Tonnen, im November 37'000 Tonnen auf diese Ziele abgeworfen, wodurch die insgesamt bisher auf Anlagen der deutschen Kraftstoffversorgung abgeworfene Bombenmenge fast 100'000 Tonnen erreichte. Wenn die Erzeugung trotzdem nicht weiter absank, sondern von 23% bis auf 31% anstieg, so war dies nur einer fast unvorstellbaren Kraftanstrengung zu verdanken. Immerhin blieb die Benzinversorgung so knapp, dass bei Beginn der Ardennen-Offensive dem deutschen Oberkommando Vorräte nur für fünf Tage zur Verfügung standen.

Bei der Wiederaufnahme der alliierten Benzin-Offensive hatten die britischen Nachtbomber zeitweilig grössere Erfolge als die amerikanischen Tagbomber. Der RAF gelang es, bis Ende November die Hydrierwerke des Ruhrgebietes Nordstern, Scholven, Wesseling, Homberg, Wanne-Eickel, Sterkrade, Castrop, Kamen, Bottrop und Duisburg vollkommen zu lähmen.

Sie hatten ihre Taktik und ihre Geräte mit verbissener Zähigkeit ständig verbessert. Unsere Nachtjäger wurden im Mai und Juni durch neue Störmittel der Engländer wiederum blind gemacht und konnten bei den Angriffen auf Kiel und Stuttgart nicht ein einziges englisches Flugzeug abschiessen. Es hat damals bestimmt nicht an Findigkeit und Wendigkeit in der Anwendung neuer Mittel auf deutscher Seite gefehlt.

An Flugzeugen hingegen bestand in der Nachtjagd kein Mangel mehr. Ab Mitte 1944 konnte man sogar von einem Überschuss sprechen. Die zurückgehenden Erfolge der deutschen Nachtjagd in dieser Zeit sind in der Hauptsache auf die Störaktionen, auf unseren Treibstoffmangel und auf den Einsatz der 100. Bombergroup zurückzuführen. Die Aufgabe dieses Spezialverbandes bestand darin, durch findige Täuschungsmanöver unser Luftlagebild zu verschleiern und die Jägerführung irrezuleiten. Dieser Spezialverband löste seine Aufgabe schliesslich so gut, dass er bei kaum einer Nachtoperation der Engländer fehlte. Die 100. Bombergroup kann für sich in Anspruch nehmen, der deutschen Nachtjagdführung schwierige Probleme gestellt zu haben. So steigerten die Engländer Ende des Jahres 1944 ihre Angriffe von Monat zu Monat bei wachsenden Abwurfmengen und sinkenden Verlusten.

Ende Oktober legte Tedder einen Plan vor, durch Konzentrierung aller alliierten Luftstreitkräfte auf die Zertrümmerung des deutschen Verkehrsnetzes einen Zusammenbruch Deutschlands innerhalb weniger Wochen herbeizuführen. Eine Konferenz internationaler Verkehrsfachleute und alliierter Nachrichten-Offiziere wurde einberufen und arbeitete einen Plan aus, der Deutschland in neun Zonen einteilte, in denen nach und nach totale Verkehrswüsten geschaffen werden sollten. In den ersten Novemberwochen lief dieser Plan zur Durchführung an. Die deutsche Rüstung geriet durch die Verkehrs lähmung in schwierigste und damit in ihre tödlichste Krise.

Die Zivilbevölkerung hatte in diesem letzten Kriegswinter weiter schwer zu leiden. Nicht nur die Engländer führten neben gelegentlichen Angriffen auf militärische Ziele ihre Terrorangriffe weiter, auch die Amerikaner gingen mit einsetzendem schlechten Wetter wieder zur Blindbombardierung über. In den vier letzten Monaten des Jahres 1944 wurden nach amerikanischen Angaben bei blinden Sättigungsangriffen auf deutsche Städte 80'000 Menschen getötet und 130'000 Häuser zerstört. Weder Panik noch Desorganisation waren in entscheidendem Umfange eingetreten, wie das Harris und andere vorhergesagt hatten.

Die Offensive gegen Deutschlands Kraftstoffversorgung und Verkehr dagegen musste mit Sicherheit zum Erstickungstod der Kriegs-Produktion führen. Speer war sich über die Zwangsläufigkeit dieser Entwicklung absolut klar. Das Saargebiet und Oberschlesien waren zwar noch in deutscher Hand. Trotz Frontnähe arbeiteten auch hier die Bergwerke noch auf vollen

Touren. Aber es war bereits der Zustand abzusehen, der wenige Monate später eintrat, dass die geförderte Kohle einfach nicht mehr abtransportiert werden konnte, weder per Bahn noch auf dem Wasserweg. Gelang es jetzt nicht, der Zerstörung aus der Luft Einhalt zu gebieten, dann war der Krieg produktionstechnisch und somit auch militärisch nicht mehr weiter zu führen. Einstweilen lief die Erzeugung noch, ja, sie erreichte auf manchen Gebieten erst jetzt ihren Höchststand. Im Jahr 1944 wurde die in keinem anderen Kriegsjahr erreichte Menge von 40'593 Flugzeugen aller Muster hergestellt.

Der «grosse Schlag» war in allen Einzelheiten sehr sorgfältig geplant und ausgearbeitet. Beim I. Jagd-Korps in Treuenbrietzen wurden sämtliche Kommandores und Kommandeure zu Planspielen zusammengezogen, bei denen vier oder fünf verschiedene Einsatz- und Einfluglagen in allen Varianten durchgeführt wurden. Es wurde völlige Klarheit darüber erzielt, dass es im Rahmen des geplanten Einsatzes gelingen müsse:

1. Im ersten Einsatz mindestens 2'000 Jäger in 11 Gefechtsverbänden des I. Jagd-Korps an den einfliegenden Bomberverband heranzubringen;
2. Beim An- und Abflug weitere rund 150 Jäger des Lw.-Kdo. West einzusetzen;
3. im zweiten Einsatz nochmals etwa 500 Jäger an den Feind zu bringen;
4. mit etwa 100 Nachtjägern gegen die Schweiz und Schweden abzuschirmen, um angeschossene und abgesplitterte einzelne Bomber abzufangen;
5. Insgesamt so 400-500 viermotorige Bomber bei einem eigenen Verlust von etwa 400 Flugzeugen und 100-150 Flugzeugführern abzuschliessen;

Das wäre die grösste, die entscheidende Luftschlacht dieses Krieges geworden. Die Alliierten ahnten, dass wir etwas in Vorbereitung hatten, wenn sie unsere tatsächliche Stärke auch unterschätzten. So glaubte Arnold, dass «die Deutschen bis zum Frühjahr 1945 über 3'000 bis 4'000 Jäger verfügen» würden. Spaatz meldete am 15. Dezember nach Washington, Deutschland besitze ein höchst bedeutendes Jägerpotential, die deutsche Jagdwaffe sei zahlenmässig stärker denn je. Was aber wirklich in diesen Monaten bei uns in Vorbereitung war, das blieb dem Gegner trotz seines riesigen Nachrichten-Apparates in der strategischen Möglichkeit verborgen. Es trifft tatsächlich nicht zu, dass man auf ein derartiges Anwachsen der deutschen Jagdkräfte gefasst war und mit ihrem plötzlichen Auftreten in der Reichsverteidigung, also mit einem «grossen Schlag», gerechnet hat. Aus persönlichen, sehr eingehenden Nachkriegs-Unterhaltungen weiss ich genau, was die vielleicht schon zu sehr selbstüberzeugte Luftkriegführung der Alliierten hier an akuter Gefahr übersehen hat.

### *Der «grosse Schlag»*

Am 12. November 1944 konnte ich die gesamte Jagdwaffe einsatzbereit melden: 18 Jagdgeschwader mit 3'700 Flugzeugen und Flugzeugführern. Eine Streitmacht, wie sie die Luftwaffe bisher nie besessen hatte. Mehr als 3'000 davon warteten auf den «grossen Schlag».

Jetzt galt es, günstiges Wetter abzuwarten. Dieser eigene Masseneinsatz setzte gutes Wetter als wichtigste Bedingung voraus. Es war ein schwerer Entschluss, angesichts der täglich riesige Bombenlasten über Deutschland abwerfenden Luft-Armaden die bereitstehenden Verteidigungs-Jäger zurückzuhalten. Aber entgegen meinen bisher gemachten Erfahrungen bewahrte die Führung Ruhe und drängte nicht auf erfolglose und verlustreiche Gewalteinsätze.

Trotzdem bekam in diesen Tagen der Gegner das erstarkte deutsche Jägerpotential zu spüren. Den Luftkämpfen kam jedoch in der Hauptsache die Bedeutung zu, die Einsatzbereitschaft der für den «grossen Schlag» vorgesehenen Verbände zu erhöhen.

Mitte November erhielt ich einen alarmierenden Befehl, dessen ganze Tragweite ich aber damals noch nicht erkannte. Die Jäger-Reserve sollte auf den Fronteinsatz bei einer erwarteten grossen Abwehrschlacht des Heeres im Westen vorbereitet werden. Das war eine ungeheuerliche Forderung! Die gesamte Ausbildung war auf den Einsatz in der Reichsverteidigung abgestellt. Alle neuen Flugzeugführer hätten jetzt noch einer zusätzlichen, auf die ganz andersartigen Bedingungen des Fronteinsatzes abgestellten Übung bedurft. Das verbot schon der Benzinmangel. Nach der Versorgungslage wäre es unverantwortlich gewesen, unsere für den «grossen Schlag» gehorteten Vorräte zu Ausbildungszwecken zu verbrauchen. Auch die innere Organisation der Verbände, die Taktik, die Bewaffnung und Ausrüstung waren nur den speziellen Belangen der Reichsverteidigung angepasst. Eine Umstellung innerhalb von 14 Tagen, wie sie befohlen wurde, war undurchführbar. Der Erfahrungs- und Ausbildungsstand der Verbandsführer und Flugzeugführer durfte für die Reichsverteidigung als gerade noch verantwortlich betrachtet werden. Er war jedoch für einen Fronteinsatz indiskutabel. Zudem waren die Gruppen jetzt fast ausnahmslos mindestens 70 Flugzeuge stark und damit für die nicht genügend aufgelockerten Plätze des frontnahen Raumes viel zu gross. Der vorgesehene Aufmarschplan gewährleistete infolge seiner Breite keinen gegenseitigen Schutz der Einsatzplätze und kein Sammeln grösserer Verbände. Wieder hätte der vermutliche Kampfraum, wie schon bei der Invasion, von zwei Dritteln aller Gruppen aus der Flanke angegriffen werden müssen, statt frontal aus einer tiefgegliederten Basis.

Vom 20. November ab wurde die Verlegung nach dem Westen trotz meiner Einwände und Bedenken befohlen. Wieder wurde angeordnet, dass nur die Jagdgeschwader 300 und 301 im Reich verbleiben. Ich muss geste-



hen, dass ich selbst jetzt, als ich an den Besprechungen über den Jägeraufmarsch im Westen beteiligt wurde, noch nicht auf den Gedanken kam, dass alle diese Vorbereitungen einer eigenen Offensive dienen sollten. Ich wurde bis zuletzt völlig im Unklaren gehalten und überhaupt erst wenige Tage vor Anlaufen der Ardennen-Offensive in deren Planung eingewiesen. Erst jetzt wurde mir klar, dass die Führung von vornherein unter dem «grossen Schlag» etwas völlig anderes als ich verstanden hatte.

Wie auch aus der bereits zitierten Besprechung Hitlers mit Jodi hervorgeht, bestand schon Ende Juli die Absicht, im Westen wieder offensiv zu werden. Am 11. Oktober wurde Hitler der vom Generalstab ausgearbeitete Operationsplan vorgelegt, den er im Grossen Ganzen genehmigte. Von vornherein hatte er dem Heer eine starke Jägerunterstützung zugesichert, unter Voraussetzungen freilich, die nicht bestanden.

Zu diesem Zeitpunkt waren die Vorbereitungen viel zu weit fortgeschritten, als dass es noch einen Sinn gehabt hätte, ernsthafte Versuche zu einer Änderung zu unternehmen. Auch war mein Einfluss in der Führung so weit gesunken, dass ein solches Beginnen schon deswegen aussichtslos gewesen wäre. Ich wurde zu dieser Zeit noch allenfalls geduldet, weil man nicht wusste, wer mein Nachfolger werden sollte. Diese dritte und letzte Reserveneubildung sollte gleichzeitig die letzte grosse Aufgabe sein, die ich als General der Jagdflieger durchführte. Die Reserve stand. Jetzt nahm man sie mir ab.

In diesem Augenblick brach für mich der Sinn für die Weiterführung des Kampfes zusammen.

Als nämlich die Rote Armee sich schliesslich anschickte, das Tor zum Westen einzustossen, durfte die deutsche Führung kein anderes Ziel mehr kennen, als alle Kräfte diesem Feind entgegenzuwerfen. Wären die deutschen Divisionen jetzt statt zu der Ardennen-Offensive gegen den Osten angetreten, dann wäre ein Aufhalten der roten Flut noch möglich gewesen. Wenn unsere nahezu 4'000 Jäger schon nicht zu ihrer eigentlichen Aufgabe, die Luftüberlegenheit über dem Reich zurückzuerobem, verwendet, sondern zur Unterstützung des Heeres in der letzten grossen Schlacht dieses Krieges eingesetzt werden sollten, dann konnten sie gegen den östlichen Feind ganz andere Erfolge als gegen den westlichen erzielen. Heute steht fest, dass durch die deutsche Offensive im Westen für die über das Schicksal Mitteleuropas entscheidende Konferenz von Jalta Voraussetzungen geschaffen waren, die die Position des Kremls gegenüber den westlichen Alliierten noch mehr festigten.

Ich kann es mir ersparen, den Ablauf der Ereignisse nach dem 16. Dezember 1944 zu schildern, als die 5. und 6. Panzer-Armee und Teile der 7. Armee, den Gegner völlig überraschend, tief in dessen Stellungen ein-

brachen. Die anfängliche Begünstigung der Operation durch jede Lufttätigkeit hemmendes schlechtes Wetter, ihr späteres Festlaufen, der Benzinmangel und die bei Wetterbesserung wieder alles erdrückende Luftüberlegenheit der Alliierten ist vielfach von berufener, eigener und gegnerischer Seite dargelegt worden. Es besteht keine Unklarheit darüber, dass sie nur durch ein Wunder zu einem strategischen Erfolg hätte gelangen können. Ende Januar hatten die Alliierten fast das gesamte während der Ardennen-Offensive verlorene Gelände zurückgewonnen. Im Februar wurde auch die durch einen zweiten deutschen Vorstoss nördlich und südlich von Strassburg vorgetriebene Front wieder zurückgenommen. Im Osten aber brach am 12. Januar der Sturm los: fünf sowjetische Armeegruppen walzten die deutschen Linien nieder.

Die Jagdwaffe erhielt ihren Todesstoss in der Ardennen-Offensive. Unter ungewohnten Verhältnissen, mit mangelnder Ausbildung und mangelnder Kampferfahrung kam die zahlenmässige Stärke unserer Jäger überhaupt nicht zur Entfaltung. Sie wurden in der Verlegung, am Boden und in grossen Luftschlachten, besonders während der Weihnachts-Feiertage, dezimiert und schliesslich aufgerieben. Den Abschluss dieses tragischen Kapitels bildet das sogenannte Unternehmen «Bodenplatte». In den ersten Stunden des letzten Kriegsjahres, am Morgen des 1. Januar 1945, starteten im Tiefflug, zum Teil mit Nachtjägern und Bombern als Lotsen, sämtliche Jäger zu einem gross angelegten und genau vorbereiteten Angriff auf alliierte Flugplätze in Nordfrankreich, Belgien und Holland. Durch diese Aktion sollten die feindlichen Luftstreitkräfte schlagartig gelähmt werden. Bei gutem Wetter wäre dieser Grosseinsatz entsprechend früher gestartet worden. Die Einsatzbefehle forderten das Letzte von den Verbänden. Nach unseren Unterlagen wurden an die 400 alliierte Flugzeuge vernichtet. Drüben aber konnte man materielle Verluste schnell ersetzen. Wir opferten in diesem Gewalteininsatz die letzte Substanz. Im rasenden Abwehrfeuer der angegriffenen Flugplätze und der überflogenen V-1-Sperrfelder, durch feindliche Jagd und infolge Betriebsstoffmangels hatten wir einen Totalverlust von fast 300 Jagdfliegern, darunter 59 Verbandsführer.

Nur noch durch radikale Auflösung von Verbänden war der Rest zu erhalten. Diese Aufgabe fiel jedoch schon meinem Nachfolger zu.

### *Was hatten wir für Möglichkeiten!*

Es war für mich ein bitterer Augenblick, als ich im Januar 1945 meiner Stellung als General der Jagdflieger enthoben wurde. Doch von dem Standpunkt aus, auf den mich heute die Zeit, die Erfahrung und der Einblick in die Zusammenhänge geführt haben, empfinde ich Genugtuung darüber, dass ich damals aus einer Führung ausscheiden musste, deren Auffassung vom Krieg und von der Art, wie er zur Luft zu führen sei, sich mit der meinen nicht mehr deckte; Genugtuung darüber, dass ich mich nunmehr wieder in die Millionen-Armee deutscher Soldaten einreihen konnte, die auch noch in diesem hoffnungslosen Stadium des Krieges ihre Pflicht erfüllten und sich nicht mit militärischen und politischen Erwägungen aufhielten. Das kam mir jetzt wieder im Einsatz an der Front, mochte er noch so aussichtslos sein, wie eine grosse Erleichterung vor.

So haben für mich auch die sachlichen und persönlichen Auseinandersetzungen jene Bitterkeit verloren, die ich damals darüber empfand. Wer die Atmosphäre dieser spannungsgeladenen, überreizten, vom bevorstehenden Zusammenbruch überschatteten Zeit kennt, die unser aller Nerven bis zum Zerreißen beanspruchte, wird mich verstehen. Ich kann mich daher auf Einzelheiten so weit beschränken, als sie zum Verständnis der Führungskrise notwendig sind, die in der Luftwaffe um die Jahreswende 1944/45 offen ausbrach.

Görings Ansehen und Einfluss hatten seit dem Abbruch der Schlacht um England fortlaufend gelitten und nach der Katastrophe von Hamburg eine so heftige Erschütterung erfahren, dass es fraglich war, ob er sich davon je wieder erholen könne. Der Mann, der zum Nachfolger Hitlers bestimmt war, «des Führers treuester Paladin», wie er sich selbst voll Stolz nannte, der Schöpfer der deutschen Luftwaffe, der als vielleicht einziger Angehöriger der nationalsozialistischen Führerschaft wirklich echte Popularität bei der Masse der deutschen Bevölkerung genossen hatte, zog sich aus Führung und Öffentlichkeit zurück. Das konnte nicht ohne Auswirkungen auf die Truppe bleiben, die er aufgebaut hatte und zu führen behauptete. Ende 1944 machte Göring die letzte lebhafteste Anstrengung, das Vertrauen bei Hitler, in der Luftwaffe und bei der Bevölkerung zurückzugewinnen. Doch es war zu spät.

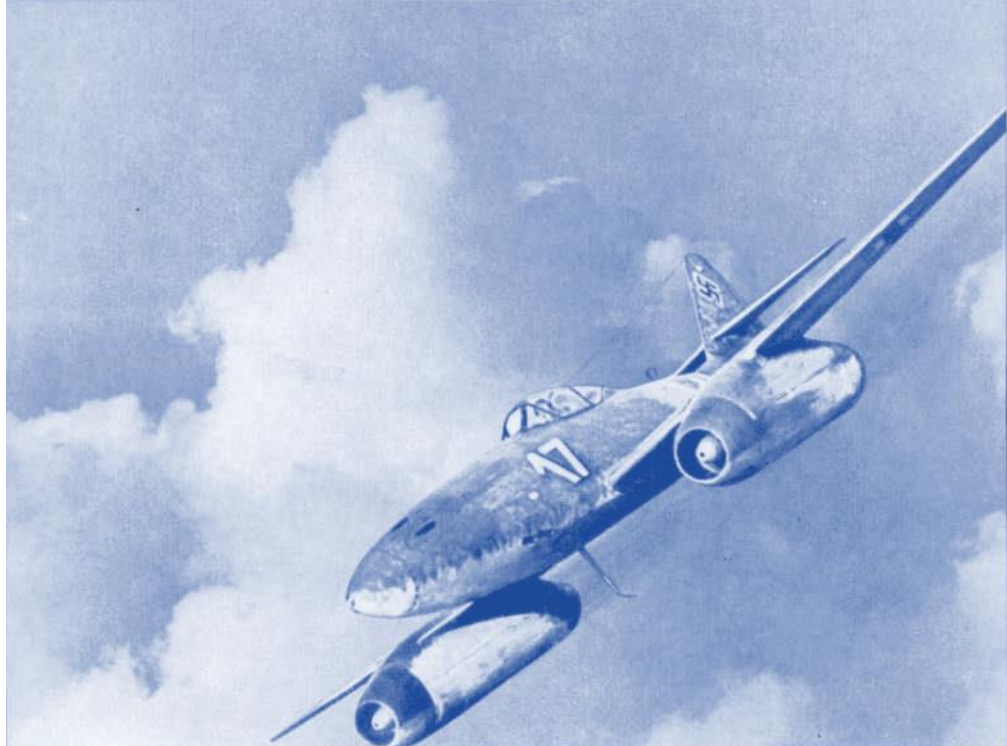
Begangene Unterlassungen und Fehler hatten eine Kettenreaktion ausgelöst, die nicht mehr aufzuhalten war.

Mit dem Schwinden der Zentralkraft, die der Reichsmarschall für die Luftwaffe seit ihrem Bestehen dargestellt hatte, drängten andere Kräfte in die Luftwaffenführung. Es begannen sich verschiedene Kreise zu bilden, die um Einfluss und Position kämpften. Entscheidungen wurden oft nicht nach sachlichen Gesichtspunkten, sondern als Folge des zähen Ringens getroffen, das zwischen den verschiedenen einander überschneidenden Kreisen eingesetzt hatte und das von Tag zu Tag erbitterter wurde.

Nach den besonders schweren Angriffen auf unsere Kraftstoffversorgung vor und während der anglo-amerikanischen Invasion zwang der Benzinmangel zur Auflösung einer ganzen Reihe von fliegenden Verbänden, deren Weiterbestehen wegen mangelnden Nachschubs an Besatzungen, Flugzeugen und Treibstoff nicht mehr gerechtfertigt war. Neben einzelnen Bomber-, Aufklärungs- und Transporteinheiten gehörten dazu auch sämtliche Verbände des IX. Fliegerkorps und dieses selbst. Es war aus dem «Angriffsführer England» hervorgegangen, der «Terror mit Terror» brechen sollte.

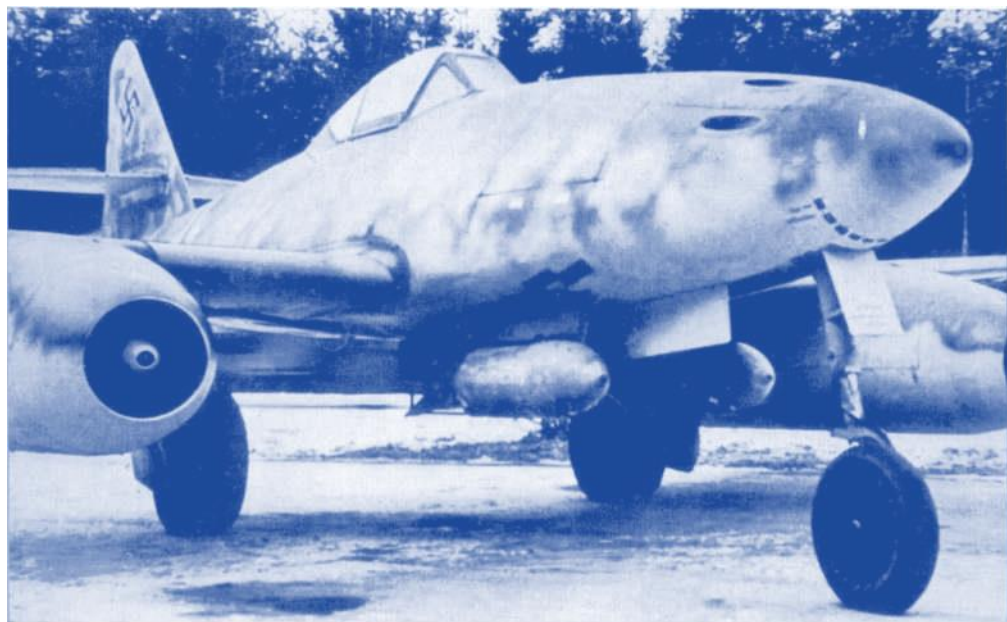
Der Chef des Generalstabes trug in Karinhall drei Vorschläge zur Verwendung dieses Korps vor. Der eine stammte von dem jungen und erfolgreichen General Peltz, kommandierendem General des IX. Fliegerkorps und General der Kampfflieger (Bomber) in einer Person, der zweite von mir als General der Jagdflieger und der dritte vom Führungsstab des Generalstabes der Luftwaffe. Während der General der Kampfflieger verständlicherweise unter allen Umständen seine Verbände als Bomber erhalten und sie nur zeitweilig auf den Jagdeinsatz umstellen wollte, setzte ich mich für ihre vollständige Auflösung und die Überführung ihres fliegenden und technischen Personals in die Verbände der Tag- und Nachtjagd ein. Die Umwandlung von Bomber in Jagdgruppen hätte unter den jetzt erschwerten Verhältnissen des Luftkrieges vor allem die Zuteilung zahlreicher erfahrener Jagdflieger erfordert. Aber gerade an ihnen mangelte es in der Jagdwaffe. Sie konnten nur durch Auflösung von Jagdverbänden zugunsten der jetzt zeitweilig für den Jagdeinsatz vorgesehenen Bombergruppen freigemacht werden. Das schien mir unsinnig. Andererseits versprach die Übernahme der geeigneten Bomberpiloten in die mit 17 Geschwadern in ausreichender Breite bestehenden Jagdverbände eine schnelle Stärkung und Verbesserung unseres Flugzeugführerbestandes. Besonders die Nachtjagd durfte wegen der leichteren Umstellung einen sofortigen erheblichen Kräftezuwachs erwarten.

Eine Zwischenlösung sah der Vorschlag des Chefs des Generalstabes der Luftwaffe vor. Angenommen aber wurde kompromisslos der Vorschlag des Generals der Kampfflieger. Letztlich wohl deswegen, weil dieser Vorschlag nur einen «zeitweiligen Jagdeinsatz» vorsah und die Möglichkeit offenliess,



27

*„Eine Me 262 ist mehr wert als fünf Me 109“*



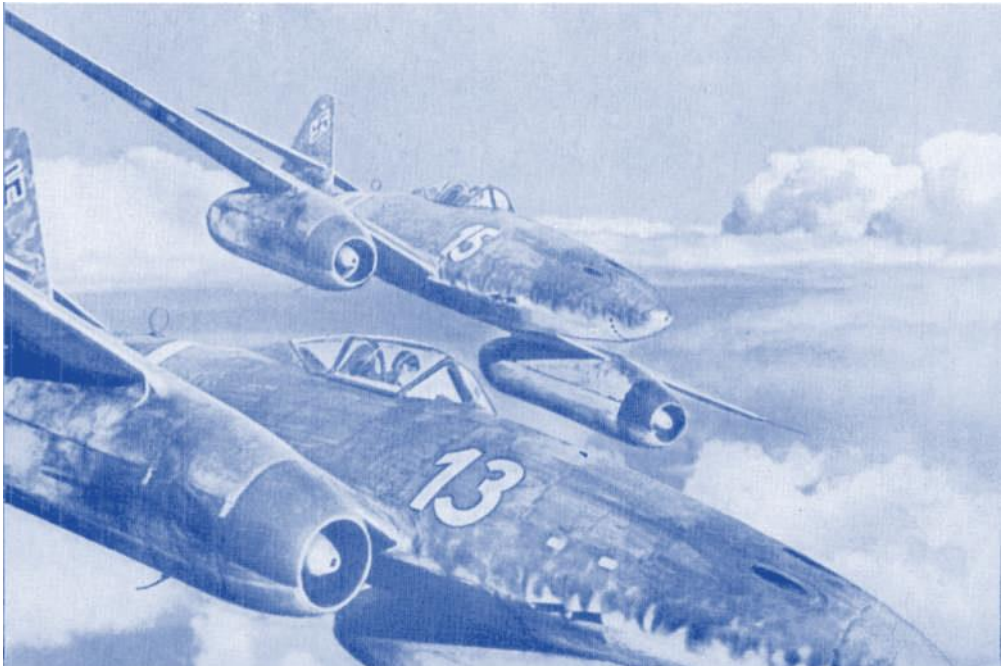
28

*„Das ist endlich der Blitzbomber . . .“*



*Mein treuer 1. Flugzeugwart  
während des ganzen Krieg  
Unteroffizier Meyer*

*Jeder zahlenmässigen  
Übermacht des Gegners  
überlegen*



«zu gegebener Zeit» auf Bomber zurückzurüsten. Die Utopie einer Rückkehr zur Offensive hatte über die harten Notwendigkeiten der Defensive gesiegt.

Die Geschwader des IX. Fliegerkorps verlegten also in den Prager Raum, schulten auf Jagdflugzeuge um, forderten Jagdlehrer und Ausbilder an, blockierten unsere Ergänzungsgruppen und Verbandsführerlehrgänge und nannten sich jetzt KG (J). J = Jäger.

In der Jagdfliegerei aber gewann von nun an die Bomberführung immer mehr Einfluss. Der letzte Akt der Düsenjäger-Tragödie, die ich im nächsten Kapitel behandle, erhielt durch diese Entwicklung eine besonders dramatische Note. Die Interessenkreise der Luftwaffe, den Zahnradern eines Getriebes vergleichbar, griffen nicht mehr ineinander.

Es konnte Göring nicht verborgen bleiben, dass sich eine Vertrauens- und Führungskrise erster Ordnung in der Jagdwaffe von ihrer Führung bis zum letzten Wart anbahnte. Wie weit er sich von ihr entfernt hatte, wie wenig er nur noch von ihrem Geist und ihrem schweren Kampf wusste, ging aus der Art hervor, wie er die bedenkliche Lage zu beheben versuchte. Er rief die Führer sämtlicher Tag- und Nachtjagd-Verbände, soweit sie nur irgend erreichbar und abkömmlich waren, zu einer Besprechung bei der Luftflotte Reich in Wannsee zusammen. Es war wohl die grösste Versammlung dieser Art. Sie sollte die letzte Vergatterung vor dem «grossen Schlag» werden. Sie wurde ein Fiasko. Göring tobte unbeherrscht. Er erzielte mit seiner ausfallenden Schärfe nicht die beabsichtigte anfeuernde Wirkung, sondern nur Erbitterung und Auflehnung. So kann man zu einer Truppe nur sprechen, wenn man ihr Vertrauen und ihre Achtung geniesst! In den Frontverbänden wurden unverhüllt bittere und abfällige Bemerkungen über den Reichsmarschall gemacht. Wir Jagdflieger waren wohl bereit zu kämpfen und zu sterben und glaubten, das oft genug bewiesen zu haben; wir waren aber nicht bereit, uns beschimpfen und uns die Schuld an der katastrophalen Luftlage über dem Reich zuschieben zu lassen. Zu allem Überfluss befahl Göring noch, dass diese ungeheuerliche Rede auf Schallplatten gezogen wurde. Sie sollte sämtlichen Flugzeugführern auf den Einsatzplätzen soundso oft vorgespielt werden. Ich kann mich für die Durchführung keines Befehls innerhalb der Jagdwaffe so wenig verbürgen wie bei diesem.

Nicht nur in der Jagdwaffe hatte sich ein tiefes Misstrauen gegen die Führung eingestellt. Durch die Bildung einzelner fanatisch-radikaler und mit einander rivalisierender Gruppen hatte das Offizierskorps der Luftwaffe seine Homogenität verloren, von der Schlagkraft und Wert jeder Truppe abhängig sind. Anfang November 1944 entschloss sich Göring zu einer ungewöhnlichen, in der Militärgeschichte nicht nur Deutschlands einzigartigen Massnahme. Er berief eine Art «Luftwaffenparlament» ein, an dem etwa dreissig von ihm ausgewählte Frontkommandeure teilnehmen sollten, um

sämtliche Missstände innerhalb der Luftwaffe schonungslos zu kritisieren, alle brennenden Probleme zu diskutieren und ihm sodann Vorschläge zu ihrer Lösung zu machen.

Die Tagung fand wenige Tage nach der missglückten Ansprache an die Kommandeure in Wannsee vom 6. bis 12. November in der Luftkriegs-akademie Berlin-Gatow statt. Sie erhielt bei uns schnell den Beinamen Areo-pag. Aber im Gegensatz zu diesem uralten Blutgericht der Athener, das in letzter Instanz über sämtliche Massnahmen der Staatsführung zu entscheiden hatte, war unser Gremium von vorneherein mit einer wesentlichen Einschränkung belastet: Unsere Kritik sollte, wie Göring in seiner Eröffnungsansprache betonte, vor seiner und der Person Hitlers Halt machen! Das hiess den Areo-pag zu einer Schwatzbude machen, zumal weder der Chef des Generalstabes noch der Führungsstab vertreten waren. Auf dieser wohl eigenartigsten Ta-gung der Luftwaffe wurde von grösstenteils untergeordneten Führern ohne jeden Einblick in die tieferen Zusammenhänge ebenso end- wie fruchtlos diskutiert. Taktische und strategische, technische und personelle, materielle, politische und weltanschauliche Fragen geisterten durch die Protokolle der zu diesem Zweck herbeibeordneten Reichstagsstenografen. Göring liess sich die Berichte in Karinhall vorlegen. Er hatte sich nach Eröffnung dorthin zurückgezogen, um «den Ablauf nicht zu beeinflussen». Am Ende dieses verfehlten Unternehmens stand nicht ein einziger realisierbarer Vorschlag. Es hatte keinen anderen Erfolg gehabt, als die militärische Disziplin in ihrem Grundgefüge zu erschüttern.

An der Gatower Tagung hatte ich noch als «kaltgestellter» General der Jagdflieger teilgenommen. Meine Lage blieb bis zum Januar 1945 unverän-dert. Als ich dann ohne Ernennung eines Nachfolgers beurlaubt wurde, löste die Nachricht darüber in der Jagdwaffe einige Unruhe aus. Sie war der letzte Anlass, dass eine Reihe von zum Teil gleichzeitig ihrer Stellung ent-hobener Geschwader-Kommodore mit Lützwow und Trautloft zusammenkamen und nach ernster Beratung zu der Ansicht gelangten: So geht es nicht mehr wei-ter! Eine Abordnung sollte versuchen, zu unmittelbarem Vortrag bei Hitler vor gelassen zu werden, um eine radikale Änderung zu erzwingen. Doch es kam nicht dazu. Der aufrechte und mutige Oberst Lützwow wurde daraufhin zum Sprecher der Jagdwaffe gemacht. Auf Betreiben des Generalstabschefs Koller und des rangältesten Jagdfliegers des ersten Weltkrieges, des Befehlshabers der Luftflotte 4, Ritter von Greim, wurde eine Abordnung unter Lützwow von Göring empfangen. Als dieser mit schonungsloser Offenheit über den Ernst der Lage in der Jagdwaffe unterrichtet worden war, berief er sofort eine Versammlung aller erreichbaren Kommodores der Jagdgeschwader ein.

Sie fand im «Haus der Flieger» in Berlin statt und nahm einen äusserst dramatischen Verlauf. Lützwow hatte in Form einer Denkschrift Vorschläge



und Forderungen der Jagdwaffe formuliert. Sie bezogen sich im Wesentlichen auf folgende Punkte: Überwiegender Einfluss der Bomberführer in der Jagdwaffe, Ausrüstung der Bomber statt der Jagdgeschwader mit der Me 262, unerfüllbare Forderungen für den Schlechtwetter-Einsatz, Beschimpfungen der Jagdwaffe und Anzweifeln ihres Kampfgeistes durch den Oberbefehlshaber, Misstrauen gegen die einflussreichen Berater des Reichsmarschalls und Abberufung des Generals der Jagdflieger.

Lützows Vorschläge und Kritik schlugen wie eine Bombe ein. Da sich die im Namen der Jagdwaffe vorgebrachten Forderungen mit denen deckten, die ich immer wieder vorgetragen hatte, sah Göring in mir, dem abgesetzten und daher an der Tagung nicht teilnehmenden General der Jagdflieger, den Inspirator. Göring beendete empört diese Sitzung, bezeichnete das Vorgehen der Jäger als Meuterei und verliess den Raum mit den an Lützwow gerichteten Worten: «Ich lasse Sie fusilieren.» Lützwow wurde anschliessend innerhalb von 48 Stunden aus dem Reichsgebiet verwiesen. Die ihm auferlegte «Reichsverbannung» schloss das Verbot ein, mit mir oder anderen Jagdfliegern ausserhalb seines unmittelbaren Dienstbereiches Verbindung zu unterhalten. Er wurde Jafü Italien.

Am nächsten Morgen wurde ich zum Chef des Luftwaffen-Personalamtes befohlen, der mich von Görings Empörung und Vermutung in Kenntnis setzte, ich sei die treibende Kraft der «Jäger-Meuterei». Ich habe Berlin innerhalb von 12 Stunden zu verlassen und mich unter genauer Angabe meines Aufenthaltsortes ständig abrufbereit zu halten. Gleichzeitig wurden jetzt erst sämtliche Jagdverbände per Fernschreiben von meiner Abberufung und der Einsetzung eines Nachfolgers in Kenntnis gesetzt.

Mir war klar, worum es ging; nur auf die Art der nun gegen mich gerichteten Massnahmen war ich nicht gefasst. Ich stand im Begriff, in den Strudel gerissen zu werden, den das bereits kieloben auf stürmischen Wogen treibende Schiff des Reichsmarschalls bei seinem Untergang verursachen musste. Natürlich hatte ich manche Fehler begangen, wenn auch andere als die, die man mir jetzt zur Last legte. Die Absicht, mich als Sündenbock öffentlich zu deklarieren, wird durch die verzweifelte Lage verständlich, in der sich die Luftwaffe und insbesondere Göring damals befanden.

Bei diesem Stand der Dinge war ich ohne Genehmigung nach Berlin zurückgekehrt. Ich musste feststellen, dass die Auswahl der mir verbleibenden Möglichkeiten nicht mehr gross war. Doch kam es dann ganz anders. Ich wurde unerwartet in die Reichskanzlei befohlen. Hier eröffnete mir der Luftwaffen-Adjutant Hitlers, dass dieser von irgendwelchen Massnahmen gegen mich nichts gewusst, das Spiel durchschaut und angeordnet habe, dass «dieser Unsinn sofort einzustellen» sei.

Damit war die «Affäre Galland» abgeschlossen. Ein letzter kleiner Regiefehler, der ihren Veranstalter unterlief, konnte nur noch erheitern. Göring

befahl mich nach Karinhall, ohne zu wissen, dass ich bereits über Hitlers Entscheidung in allen Einzelheiten unterrichtet war. Es konnte mich nicht mehr beeindrucken, dass der strenge Gerichtsherr mir schliesslich erklärte, er habe sich entschlossen in «Anerkennung meiner Verdienste um die Jagdwaffe» die Einstellung des Verfahrens zu befehlen.

Göring teilte mir abschliessend mit, dass der Führer meinem Antrag entsprochen, das Startverbot für mich aufgehoben und angeordnet habe, mir die Gelegenheit zu geben, meine immer wieder vorgebrachte Behauptung über den Kampfwert der Düsenjäger persönlich zu beweisen. Ich solle einen Verband mit Me 262 aufstellen. Die Flugzeugführer könne ich mir selbst aussuchen. Ganz besonders empfehle er mir die von ihm abgelösten, obstinaten und renitenten Kommodores und Kommandeure, an ihrer Spitze den «Meuterer-Anführer» Lützow. Der neue General der Jagdflieger sollte keinerlei Befugnisse über meinen Verband haben. Andererseits sollte die neue Einheit in eine Art Quarantäne gelegt werden und keinerlei Verbindung zu anderen Verbänden haben. Das brachte den grossen Vorteil, dass ich einsatzmässig vollkommen unabhängig, keiner Division, keinem Korps und keiner Flotte unterstellt sein würde.

Der Ring begann sich zu schliessen. Als Oberleutnant und Staffelpkapitän war ich in diesen Krieg gesogen. Als Generalleutnant und Staffelpkapitän sollte ich ihn beenden! Das war ein Auftrag für mich! Ein Jagdverband, der unterstellungsmässig sozusagen frei in der Luft schwebte! Ein paar Auserwählte der deutschen Jagdflieger-Elite als Piloten! Düsen-Jäger, von denen wir felsenfest überzeugt waren, dass es in der Welt zurzeit nichts Besseres gäbe! Und ich der Glückliche, der diese merkwürdigste Jagdstaffel der Kriegsgeschichte aufstellen und führen durfte!

Seit dem Ende des ersten Weltkrieges hatten sich Wissenschaftler, Konstrukteure und kühne Männer der Erprobung in den Dienst dieser Entwicklung gestellt, den für Geschosse und Raketen bereits nutzbar gemachten Rückstoss auch als Antrieb für Flugzeuge zu verwerten. Der Wettlauf um die Geschwindigkeitssteigerung, die beim Antrieb durch Luftschrauben immer näher an ihre ökonomische Grenze rückte, drängte zu neuen Lösungen. Als es gelang, mit der Flüssigkeiten verbrennenden Rakete die frei werdenden Energien zu steuern, und als wenig später das Turbinen-Strahl-Gebläse entwickelt werden konnte, stand der Rückstoss als Antriebskraft für Flugzeuge auf einmal im Brennpunkt des Interesses. Beide Verfahren ermöglichten die Entfaltung von Energien, mit denen bisher für unmöglich gehaltene Fluggeschwindigkeiten bis an die Schallgrenze, ja theoretisch über diese hinaus in den Bereich des praktisch Durchführbaren gelangten. Eine völlige Umwälzung des Flugwesens kündigte sich an.

Seit den Jahren 1937/38 wurden in Deutschland intensive Versuche mit dem Ziel unternommen, die neuen Antriebsmittel für die militärische Fliege-

rei zu erschliessen. Das Prinzip, die Reaktionswirkung sehr schnell ausströmender Verbrennungsgase als Schubkraft zu verwenden, trat als Flugzeug-Triebwerk in drei Hauptformen auf:

Als Raketenantrieb, der in kontinuierlicher Folge flüssige Stoffe zur Verbrennung bringt und den dazu notwendigen Sauerstoff aus einem der mitgeführten Brennstoffe entnimmt. Ein solcher Antrieb kann theoretisch unter Wasser genauso arbeiten wie in der Stratosphäre. Als Flugzeugantrieb ist er höhenunabhängig. Sein Kraftstoffverbrauch ist allerdings ausserordentlich gross. Er verbraucht etwa 17 mal so viel wie der Turbinen-Strahl-Antrieb, der nach dem gleichen Grundprinzip arbeitet, dem jedoch der Sauerstoff aus der umgebenden Luft durch eine mehrstufige Turbine zugeführt wird. Seine Höhengrenze wird durch den Sauerstoffgehalt der jeweils durchflogenen Atmosphäre bestimmt.

Von ihm unterscheidet sich der Stau-Strahl-Antrieb nur dadurch, dass er den Sauerstoff statt durch Turbinen durch den beim Flug entstehenden natürlichen Luftstau erhält. Er ist also nicht nur von der jeweiligen Flughöhe, sondern auch von der erreichten Geschwindigkeit abhängig.

Das erste Jagdflugzeug der Welt, das die Grenze von 1'000 Stundenkilometern überschritt, war mit einem Raketenantrieb ausgestattet. Es wurde bereits im April 1939, also vor Beginn des zweiten Weltkrieges, bei Messerschmitt in Augsburg gebaut. Sein Konstrukteur Dr. Alexander Lippisch entwickelte es aus einem schwanzlosen Segelflugzeug, das der unvergessene Günther Gronhoff bis zu seinem Fliegertod im Jahre 1932 einflog. Die weiteren Vorläufer als schwanzlose Motor- und schliesslich Raketenflugzeuge erprobte Dittmar, bis er einen schweren Unfall erlitt. Inzwischen setzte Rudolf Opitz sein Werk fort. Weitere Vertreter der deutschen Segelflieger-Elite wie Hanna Reitsch und Wolfgang Späte begutachteten und flogen später das Flugzeug nach, das schon zu Beginn des Krieges unter der Bezeichnung Me 163 in verschiedenen Baumustern fertiggestellt worden war.

Die Raketen-Triebwerke entwickelte Professor Walter in Kiel. Der gleiche Konstrukteur hat umwälzende Neuerungen auch auf dem Gebiete des Unterseeboot- und Torpedoantriebs geschaffen, sowie Antriebsaggregate für verschiedene, später als V-Waffen eingesetzte Raketen-Projektile und Flugkörper. Sein in der Me 163 verwendetes Raketen-Triebwerk H.W.K. 509 wurde mit sogenanntem T- und C-Stoff im Mischungsverhältnis 3:1 betrieben. Die geforderte Leistung mit dem Verbrauch und der notwendigen Betriebssicherheit in Einklang zu bringen, stellte die Entwicklungs-Spezialisten vor grösste Schwierigkeiten.

Im Herbst 1940, als die Luftschlacht um England bereits im Abklingen war, bekam ich zum erstenmal Gelegenheit, mich eingehender mit den Plänen von Dr. Lippisch zu beschäftigen. Generalluftzeugmeister Udet machte

mich im Hauptquartier des Ob. d. L. mit ihnen bekannt und sprach sie sehr ausführlich mit mir durch. Er mass diesem ersten Raketen-Jagdflugzeug der Welt für eine mögliche Luftverteidigung des Reiches, von der zu sprechen in der Luftwaffenführung damals noch als Defaitismus galt, ausserordentliche Bedeutung bei. Seiner Meinung nach wurden Forschung, Entwicklung und Konstruktion auf dem Gebiet umwälzend neuer Ideen und damit die gesamte Entfaltung der Fliegerei durch den soeben erlassenen grundsätzlichen Führerbefehl entscheidend gehemmt, der anordnete, alle technischen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, die nicht spätestens innerhalb eines Jahres reif für den Einsatz wären, zurückzustellen. Der Befehl ging von der Voraussetzung einer baldigen siegreichen Beendigung des Krieges aus. Alle Kapazität sollte daher auf dicht vor dem Abschluss stehende Entwicklungen konzentriert werden. Dass die deutsche Wissenschaft und Technik trotzdem noch auf dem Gebiet der V-Waffen und der Düsenflugzeuge einen so grossen Vorsprung vor der Entwicklung in anderen Ländern erreichen konnten, ist ein Beweis für ihren hohen Leistungsstand. Dass die Arbeiten in den Projekt-Abteilungen und Konstruktionsbüros der Flugzeug- und Triebwerk-Fabriken trotz des Führerbefehls weitergeführt wurden, ist zweifellos mit dem Verdienst Udets, der mit der Autorität seiner Stellung den beteiligten Firmen die nötige Rückendeckung verschaffte. Natürlich konnte er unter diesen Voraussetzungen den Dingen nicht die Dringlichkeit und Unterstützung geben, die sie verdient hätten. Aber er sorgte dafür, dass die Arbeiten wenigstens in bescheidenem Umfang fortgeführt wurden. Nur deshalb war später, als sich angesichts unserer Unterlegenheit der Schrei nach Sonderwaffen erhob, etwas vorhanden, auf dem aufgebaut werden konnte. Wenn Deutschland in der letzten Phase des Krieges tatsächlich über V-Waffen verfügte, in einem Augenblick, als die Voraussetzungen für ihren wirkungsvollen Einsatz geschwunden waren, dann gebietet die Gerechtigkeit, die Verdienste gerade der Männer anzuerkennen, die ihre Entwicklung gegen Willen und ausdrückliche Order Hitlers vorangetrieben haben.

Bis der Antrieb fertiggestellt war, wurde die Me 163 als Gleiter von Dittmar in Geschwindigkeitsbereichen bis zu 900 km/h im nahezu senkrechten Sturzflug erprobt. Diese Geschwindigkeit wurde mit dem sogenannten kalten Raketen-Triebwerk im Horizontalflug zunächst nicht erreicht. Doch waren die erzielten Leistungen von vornherein absolut ungewöhnlich. Besonders überraschend war die hohe Steiggeschwindigkeit, die bei der späteren Serienmaschine etwa 100 bis 120 Meter in der Sekunde betrug, so dass die normale Einflughöhe der amerikanischen Bomberverbände, 8'000-9'000 Meter, in drei bis vier Minuten einschliesslich Start erreicht werden konnte.

Die damals bestehende Weltrekord-Geschwindigkeit von 755 km/h wurde bereits beim vierten Versuchsflug in Peenemünde überschritten. Und dann

war es eines Tages so weit! Seinen Angriff auf die bisher für unmöglich gehaltene Geschwindigkeit von 1'000 Stundenkilometern schildert Heini Dittmar selbst so:

«Täglich wurde es spannender, da von einem Flug zum anderen sich die Geschwindigkeit vergrösserte. Von jetzt ab war bei jedem Start eine Messbasis aufgebaut, so dass mit den drei Kinotheodoliten genauestens die jeweilige Fluggeschwindigkeit auch vom Boden aus registriert werden konnte. Der nächste Flug wurde mit 880 km/h, der darauf folgende mit 920 km/h registriert. Bei dieser Geschwindigkeit flog mir einmal infolge Ruderflatterns das gesamte Seitenleitwerk weg. Die Landung erfolgte trotzdem glatt.

Nun sollte es ernst werden. Noch drei bis vier weitere Flüge waren notwendig, um das gesteckte Ziel zu erreichen, da das Triebwerk immer, wenn ich an die 900-km/h-Grenze kam, aussetzte. Um Treibstoff im Start zu sparen, liess ich mich beim nächstenmal mit einer Me 210 auf 100 Meter schleppen, klinkte aus, stieg mit eigener Kraft auf 4'000 Meter Höhe und flog mit Vollschub über die vorher genau festgelegte Messstrecke. Der Geschwindigkeitsmesser zeigte bereits 910 km/h und stieg ständig weiter. 950, 970, 980 km/h waren erreicht. Das Triebwerk verliess mich diesmal nicht. Als ich wieder auf die Instrumente sah, musste die Geschwindigkeit von 1'000 km/h überschritten sein. Der Fahrtmesser schwankte. Das linke Höhenruder fing an zu vibrieren und im selben Moment ging das Flugzeug in eine steuerlose Abwärts-Fluglage mit der damit verbundenen üblichen stark negativen Beschleunigung. Ich stellte das Triebwerk ab, und sofort war die Maschine wieder steuerfähig, nachdem ich in den wenigen Sekunden geglaubt hatte, dass ihr Ende gekommen sei. Eine genaue Auswertung der durchgeführten Messungen ergab eine Geschwindigkeit von 1'004 km/h. Dies war am 10. Mai 1941!»

Mehr als drei Jahre vergingen, bis Wolfgang Späte die erste Me-163-Versuchsgruppe in Brandis bei Leipzig aufstellen konnte, mit dem Ziel, für die Ende 1944 besonders schwer und häufig angegriffenen Leuna-Hydrierwerke einen zusätzlichen Schutz abzugeben. Ein weiterer Verband wurde zum Schutz des grossen Hydrierwerkes Pölitz bei Stettin in Stargard stationiert. Aus Verbänden von Raketenjägern gebildete Abwehrriegel waren weiter für Berlin, das Ruhrgebiet, und die Deutsche Bucht geplant.

Diese Art der Objekt-Luftverteidigung entsprach den Eigenschaften der Me 163. Das «Kraftei», wie das Flugzeug seiner gedrungenen Bauweise und der unglaublichen Energieentwicklung wegen auch genannt wurde, konnte mit seinen 2'000 kg Treibstoff zwischen Start und Landung nur wenige Minuten mit Antrieb fliegen. Bei einer Einsatzhöhe von 10'000 Metern betrug sein taktischer Einsatzradius etwa 80 km. Die direkte Führung erfolgte von einer kleineren, zum Verband gehörenden Bodenleitstelle aus, die mit zwei bis drei eigenen Radargeräten ausgestattet war. Näherte sich ein

feindlicher Verband oder ein einzelnes Flugzeug dem 80-km-Kreis, dann starteten, nach Sekunden genau berechnet, die Raketenflugzeuge des Verbandes einzeln in schneller Folge hintereinander. Sie stiegen im lockeren Rudel mit einem Kurs, der ihnen von der Bodenleitstelle angegeben wurde, bis sie in Sicht des feindlichen Verbandes diesen um mindestens 1'000 Meter überhöht hatten. Aus dieser Position führten sie ein bis zwei Angriffe durch, um danach im Gleit- oder Sturzflug ohne Antrieb zu ihrer Basis zurückzukehren. Eine Verfolgung des Gegners kam nicht in Frage. Für den Landevorgang wurde eine Treibstoffreserve von einigen Sekunden zurückbehalten. Das Aufsetzen geschah auf einer Landekufe. Das Fahrwerk wurde sofort nach dem Start abgeworfen. Start und Landung waren der schwächste Punkt der Me 163. Versuche mit Katapult- und Schienenstart sowie Flugzeugschlepp waren im Gange. Die Betriebssicherheit des Triebwerkes machte noch Sorgen. Auch die Bewaffnung sollte noch wesentlich verbessert werden. Der Einsatz erfolgte nach langer Verschleppung in der zweiten Hälfte des Jahres 1944 überstürzt unter dem Zwang der Lage. Viel wertvolle Zeit war verstrichen. Aber die alliierte Offensive legte schliesslich auch die bereits in einer Zahl von monatlich 100 Flugzeugen produzierte Me 163 lahm. Es war nicht rechtzeitig genug berücksichtigt worden, dass sie die gleiche Treibstoff-Basis hatte wie die V-2 und andere neue Raketenwaffen, deren Einsatz in der letzten Phase des Krieges in Vorbereitung war.

So verlief eine der epochemachenden, revolutionär neuen technischen Entwicklungen Deutschlands im letzten Kriege ohne praktische Auswirkungen. Sie wäre geeignet gewesen, die Richtigkeit meiner Behauptung zu beweisen, dass überragende technische Leistungen – strategisch und taktisch richtig eingesetzt – zahlenmässig mehrfach überlegene, jedoch technisch unterlegene Masse entscheidend schlägt.

Die meisten Me 163 fielen beim Zusammenbruch den Sowjets in die Hände. Auch die Weiterentwicklung der Me 163, die Ju 263B, ging auf direktem Weg von Dessau nach Moskau. Und während der Konstrukteur der Me 163, Dr. Lippisch, seit 1945 bei den Northropwerken in den USA arbeitet und Grundzüge seiner Konstruktionsideen in manchen der schnellsten USAF-Überschall-Versuchsflugzeuge erkennbar sind, steht eindeutig fest, dass auch die Russen grossen Nutzen aus der Pionierarbeit und dem Vorsprung genialer deutscher Wissenschaftler und Konstrukteure im Rückstoss-Triebwerk- und Flugzeugbau gezogen haben.

Vier Tage vor Beginn des zweiten Weltkrieges, am 27. August 1939, flog der Versuchsflieger von Ohaimb das erste Turbo-Rückstossflugzeug der Welt, die Heinkel 178 ein. Nur ein kleiner Kreis direkt Beteiligter erfuhr damals von diesem bedeutenden Ereignis. Genau ein Jahr später, am 27. August 1940, machte das erste italienische Rückstoss-Flugzeug Caproni-Campini

seinen ersten Flug. 475 km/h wurden erreicht, und diese Tatsache propagandistisch gross aufgeblasen. Dann folgten die Engländer mit ihrer Gloster-Whittle E. 28/39 am 15. Mai 1941. Aber davon erfuhren wir damals ebensowenig wie von der Tatsache, dass Chefpilot Robert M. Stanley in den USA am 1. Oktober 1941 die Bell-Airacomet mit einem Turbo-Strahl-Triebwerk eingeflogen hatte. Auch die Rückstoss-Fliegerei wurde also, wie alle epochemachenden grossen Entwicklungen, einschliesslich Radar, nicht in einem Lande allein erfunden, sondern reifte gleichzeitig in verschiedenen Nationen mit technischer Spitzenleistung. Deutschland hatte allerdings eindeutig am Anfang dieser Entwicklung einen Vorsprung von mehr als eineinhalb Jahren vor den Westalliierten. Aber aus dieser Tatsache wurde für uns kein strategischer Nutzen gezogen. Die folgenden Seiten sollen einen Einblick in die tragische Verkettung der Ursachen hierfür geben.

Bei uns vollzog sich die Entwicklung der ersten Düsen-Jäger-Prototypen unter derartiger Geheimhaltung, dass selbst ich als General der Jagdflieger erst relativ spät davon erfuhr. Diese Verschwiegenheit, die in technischen Dingen in Deutschland nicht immer so vollkommen war, ist mit auf die Tatsache zurückzuführen, dass die entsprechenden Arbeiten ausserhalb des Führerbefehls durchgeführt werden mussten. Erst Anfang 1942 wurde ich zu einer Besprechung zugezogen, die Generalluftzeugmeister Milch mit dem Erprobungsleiter und den Konstrukteuren Messerschmitt und Heinkel abhielt.

Schon in diesem frühen Entwicklungsstadium der Flugzeuge mit Strahltriebwerk trat die Frage auf: Bomber oder Jäger? Bei der ersten Besprechung, an der ich teilnahm, legte ich meinen Standpunkt bereits eindeutig fest:

«Ich möchte es als grundlegend falsch bezeichnen, wenn wir unsere Entwicklung einseitig auslegen und einen Schnellstbomber ausschreiben, ohne gleichzeitig bei allen Projekten daran zu denken, dass das gleiche Flugzeug oder ein ähnliches vielleicht noch vor dem Schnellstbomber bitter nötig als Schnellstjäger gebraucht wird.»

Da die Frage «Bomber oder Jäger?» in der Entwicklung der Me 262 später tragische Bedeutung erhielt, scheint es mir wichtig, festzuhalten, dass Professor Messerschmitt zu meinen damaligen Ausführungen laut Sitzungsprotokoll sagte: «Ich bin der gleichen Ansicht.» Er forderte, zunächst «wenigstens einige hundert Stück Jäger mit Strahltriebwerken» herzustellen.

Ein Jahr später, im Mai 1943, informierte mich Messerschmitt, dass die Versuchsflüge seiner Me 262 Prototypen jetzt weit genug fortgeschritten seien, um mich zu bitten, das Flugzeug selbst zu fliegen und zu begutachten. Er war von der grossen Zukunft des entwickelten Typs überzeugt. Bei positivem Ausfall meines Urteils wollten wir sofort demonstrativ die Oberste Führung für die Serienvorbereitung des Düsen-Jägers gewinnen. Feldmar-

schall Milch erklärte sich mit unserem Plan einverstanden. Wir hegten die Hoffnung, der Jagdwaffe mit der Me 262 ein ganz überlegenes Flugzeug gerade in dem Augenblick zur Verfügung stellen zu können, da die alliierte Luftüberlegenheit durch die Erweiterung der Eindringtiefe amerikanischer Begleitjäger und ihre alles erdrückende Zahl für Deutschland katastrophale Perspektiven im Luftkrieg eröffnete.

Der 22. Mai 1943, an dem ich zum erstenmal in meinem Leben ein Düsen-Flugzeug flog, ist mir unvergesslich. Am frühen Vormittag traf ich mich mit Messerschmitt auf seinem Versuchsplatz Lechfeld nahe dem Stammwerk in Augsburg. Neben seinen Konstrukteuren und Technikern sowie den Junkers-Triebwerkspezialisten waren der Kommandeur der Luftwaffen-Erprobungsstelle Rechlin und sein Jäger-Erprobungsleiter Behrens, der kürzlich in Argentinien beim Einfliegen des Düsenjägers Pulqui II tödlich abstürzte, erschienen. Nach den einleitenden Vorträgen der an der Konstruktion beteiligten Fachingenieure herrschte erwartungsvolle Spannung.

Wir fuhren hinaus zur Startbahn. Da standen die beiden Düsen-Jäger Me 262, Anlass und Mittelpunkt unserer Zusammenkunft und gleichzeitig unser aller grosse Hoffnung. Ein ungewohnter Anblick, diese Flugzeuge ohne Luftschraube. In den stromlinienförmig verkleideten beiden Zylindern unter den Tragflächen steckten die Rückstosstriebwerke. Keiner der Ingenieure hatte uns genau sagen können, wieviel PS sie entwickelten. Auf unsere Fragen hatten sie ihre Rechenschieber emsig betätigt und sich nur auf soundso viel hundert Kilogramm Schub bei der und der Fluggeschwindigkeit in einer bestimmten Höhe festgelegt, die bei dem vorliegenden Fluggewicht einem Aufwand von soundso viel PS Luftschraubenantrieb entspräche. Das machte uns Piloten, die wir noch nicht auf die Eigenarten der bisher unbekanntesten Schubkraft umgeschaltet hatten, anfänglich misstrauisch. Doch die Ingenieure hatten mit ihren seltsamen Kalkulationen schon recht. Vergleiche mit der Antriebsleistung für Luftschrauben waren tatsächlich unangebracht. Trafen die von der Firma angegebenen, errechneten und zum Teil schon erfliegenen Leistungen auch nur annähernd zu, dann öffneten sich ungeahnte Möglichkeiten. Und um diese allein ging es!

Die damals phantastische Fluggeschwindigkeit von 850 km/h im Horizontalflug bedeutete einen Vorsprung von mindestens 200 km/h gegenüber den schnellsten Propellerjägern der Welt. Ausserdem waren Flugzeiten zwischen 50 und 70 Minuten zu erwarten. Als Kraftstoff konnte minderwertiges, dieselähnliches Öl verwendet werden statt des hoch raffinierten, immer schwerer zu beschaffenden klopfesten Fliegerbenzins.

Zunächst führte der Chefpilot des Werkes einen der beiden Vögel im Fluge vor. Nach erneutem Auftanken stieg ich ein. Mit zahlreichen Handgriffen liessen Mechaniker die Turbinen an. Ich verfolgte den Vorgang mit



grösstem Interesse. Die erste lief glatt an. Die zweite fing Feuer. Im Nu stand die Turbine in Flammen. Aber als Jagdflieger ist man zum Glück schnelles Aus- und Einsteigen gewöhnt. Der Brand war schnell gelöscht. Die zweite Maschine machte keinen Ärger. Ich rollte auf der 50 Meter breiten Startbahn mit immer grösserer Geschwindigkeit ohne jede Sicht nach vorn. Das kam von dem konventionellen Spornrad, mit dem diese ersten Flugzeuge noch ausgestattet waren an Stelle des Bugradfahrwerkes, das die Me 262 in der Serie erhielt. Man konnte daher auch nicht mit dem Seitenruder die Richtung einhalten. Dazu mussten einstweilen die Bremsen benutzt werden. Die Startbahnlänge reicht ja niemals aus! 150 km/h habe ich etwa drauf. Da hebt sich endlich der Schwanz des Vogels. Die Sicht wird frei. Das Gefühl, im Dunkeln mit dem Kopf gegen die Wand zu rennen, ist vorbei. Bei vermindertem Luftwiderstand steigert sich schnell die Geschwindigkeit. 200 km/h sind überschritten. Dann lässt sich die Maschine weit vor dem Ende der Startbahn gutmütig vom Boden abheben.

Ich fliege zum erstenmal mit Rückstossantrieb! Kein Motor vibriert. Kein Drehmoment und keine peitschenden Geräusche der Luftschraube. Von einem pfeifenden Schall begleitet schiesst mein «Turbo» in die Luft. – «Es ist, als wenn ein Engel schiebt», sage ich später, als man mich fragt, wie's war.

Doch die nüchterne, kriegsbedingte Wirklichkeit lässt mir nicht viel Zeit, das bisher unbekanntes Gefühl, rückstossgetrieben zu fliegen, auszukosten. Flugeigenschaften, Wendigkeit, Höchstgeschwindigkeit, Steigfähigkeit – in wenigen Minuten soll das Urteil über dieses neue Flugzeug geformt sein.

Da fliegt gerade die viermotorige Messerschmitt über Lechfeld. Sie wird das Objekt meiner ersten übungsmässig durchgeführten Düsenjäger-Angriffe. Ich weiss, dass man mich von unten mehr mit technischen als mit taktischen Augen beobachtet und dass man meine Manöver nicht ohne Sorge verfolgt. Rohe Eier konnte man sorgloser behandeln als diese ersten Produkte einer hochgezüchteten Technik. Aber was mit ihnen zu erreichen war, übertraf alle bisherigen Begriffe und Vorstellungen so weit, dass vorläufige Unsicherheitsfaktoren überhaupt nicht interessierten.

Nach meiner Landung war ich beeindruckt und begeistert wie noch nie. Doch nicht Gefühle und Eindrücke waren massgebend, sondern die festgestellten Leistungen und Eigenschaften. Das war kein Schritt, das war ein grosser Sprung nach vorn!

Wir fuhren zurück ins Werk zur abschliessenden Besprechung. Dort hinten auf dem Rollfeld standen die Me 262. Sie glänzten silbern in der Frühlingssonne dieses Maientages. Und wie ein «Silberstreifen am Horizont» erschienen sie mir auch im übertragenen Sinne. Ich bin heute noch der Ansicht, dass es kein übertriebener Optimismus war, vom Massenjagdeinsatz der

### *Die Düsenjäger-Tragödie*

Jeder Soldat weiss, dass es im Krieg nicht nur auf die berechenbaren Faktoren, sondern zu einem guten Teil auch darauf ankommt, Glück zu haben.

Nach diesem Flug aber glaubte ich, das Glück am Schopf erwischt zu haben. Das waren keine Träume und Phantasien, das waren keine kühnen Planungen, die sich, wer weiss wann, realisieren lassen würden. – Der Düsenjäger Me 262, der schnellste Jäger der Welt, war eine Tatsache. Ich war ihn eben geflogen. Und ich wusste, dass wir damit jedem anderen Jagdflugzeug überlegen sein würden. Natürlich hatte er noch seine «Kinderkrankheiten». Aber wir alle, die wir uns nun zur Beratung zusammensetzten, waren uns darüber klar, dass jetzt sofort alles geschehen musste, um die einmalige Chance, die sich uns bot, sofort wahrzunehmen. Dafür mussten Risiken in Kauf genommen und ungewöhnliche Wege beschritten werden. Es wurde also ein gemeinsamer Vorschlag ausgearbeitet, sofort mit dem Bau einer Anfangsserie von 100 Stück zu beginnen, die der gleichzeitigen technischen und taktischen Erprobung dienen sollten. Ein solches Vorgehen widersprach der bisher im deutschen Flugzeugbau üblichen Sorgfalt. Wir wollten die endgültige Serienfertigung sofort vorbereiten, und die Zeit bis zu ihrem Anlaufen ausnutzen, um mit den inzwischen fertiggestellten 100 Flugzeugen die erforderlichen Erfahrungen zu sammeln. Die sich daraus ergebenden Änderungen sollten in der ersten Baureihe der Serie bereits durchgeführt werden.

Dieser Vorschlag wurde zusammen mit meinem Flugbericht an Ort und Stelle ausgearbeitet und unterschrieben. Ein Duplikat wurde Milch zugeleitet, mit dem Original fuhr ich noch am gleichen Tage zu Göring auf Burg Veltenstein. Der Bericht schloss mit der Feststellung: «Diese fast ungläubliche technische Überlegenheit ist das Mittel, das den Kampf um die Luftüberlegenheit über dem Reich und später auch an den Fronten trotz eigener zahlenmässiger Unterlegenheit zu unseren Gunsten zu entscheiden in der Lage sein wird. Keine Anstrengung und kein Risiko darf gescheut werden, um sofort die Serie vorzubereiten und die Produktion so schnell wie möglich anlaufen zu lassen. Anstelle einer Me 262 können wir in der Luftverteidigung auf zwei bis drei Me 109 verzichten, wenn dies produktionsmässig notwendig sein müsste.»

Göring liess sich von unserem Elan und unserer Begeisterung mitreissen. Er wäre nie Jagdflieger gewesen, hätte er jetzt nicht Verständnis für die Gedankengänge aufgebracht, die aus meinem Erlebnis des ersten Fluges mit der Me 262 entsprangen. In meinem Beisein telefonierte Göring mit Milch, der Bericht und Vorschlag gleichfalls in Händen hatte. Auch Milch war vollständig einverstanden. Alles Vorgeschlagene wurde in erstaunlicher Entschlussfreudigkeit und Schnelligkeit akzeptiert. Ich glaubte bereits, auf der ganzen Linie gesiegt zu haben. Die Zustimmung Hitlers, die der Reichsmarschall bei einer so schwerwiegenden Entscheidung zur Voraussetzung machen und noch einholen musste, konnte bei so entschlossener Unterstützung von fachlicher Seite kaum zweifelhaft sein. Sofort am nächsten Tag wollte Göring ins Hauptquartier fahren, um Hitler persönlich in allen Einzelheiten zu informieren. Ich sollte mich inzwischen bereithalten, um gegebenenfalls meine Eindrücke und mein Urteil selbst darzulegen.

Die nächsten Tage vergingen ohne jede Nachricht oder Befehl von oben. Ich fieberte förmlich darauf, auch Hitler für unseren Plan zu gewinnen. Als Tage verstrichen, ahnte ich, dass sich unsere Hoffnungen auf eine schnelle Verwirklichung des deutschen Düsenjägers nicht bestätigen würden. Hitler hatte seine Zustimmung verweigert. Er begegnete Göring und der Luftwaffe damals bereits mit so grossem Misstrauen, dass er sich persönlich von den Voraussetzungen unseres Vorschlages zu überzeugen wünschte. Er hielt Göring – nicht zu Unrecht – vor, dass ihn die Luftwaffe schon zu oft mit angekündigten technischen Neuerungen und Verbesserungen enttäuscht habe. Der schwere Bomber, die He 177, sei ihm für spätestens 1941 versprochen worden. Und noch heute könne man nicht absehen, wann dieses Flugzeug endlich zum Einsatz kommen werde. Es solle mit der Me 262 nichts überstürzt werden. Alle Veranlassungen hätten zu unterbleiben, bis er entschieden habe.

Wie gross Hitlers Misstrauen war, geht aus der Tatsache hervor, dass er zu der nun von ihm einberufenen Konferenz der Entwicklungsexperten in seinem Hauptquartier nicht einen einzigen Vertreter der Luftwaffe hinzuzog, ja deren Teilnahme ausdrücklich verbot. Der Reichsmarschall nahm diesen offensichtlichen Affront passiv zur Kenntnis.

Hitler verlangte von den bei ihm versammelten Ingenieuren, Konstrukteuren und Spezialisten bindende Zusagen und Garantien, die sie nicht geben konnten. Mit diesen Sicherheiten wäre unsere Planung risikolos gewesen. Wir waren ja aber gerade von der Voraussetzung ausgegangen, dass die in Aussicht stehenden grossen Möglichkeiten die Inkaufnahme gewisser Risiken rechtfertige. Hitler selbst hat in die meisten seiner Planungen wohl erheblich grössere Unsicherheitsfaktoren eingebaut! Er überfuhr selbst Messerschmitt

und die anderen verantwortlichen Männer, die mit mir zusammen vor wenigen Tagen den zur Diskussion stehenden Plan ausgearbeitet hatten, liess sie kaum zu Worte kommen und ordnete an, dass die technische Erprobung der Me 262 einstweilen mit einigen wenigen Versuchsmustern weitergeführt, jedoch noch keinerlei Vorbereitungen für den Serienbau getroffen werden dürften. Diese weittragende Entscheidung wurde ohne Zustimmung des Oberbefehlshabers der Luftwaffe getroffen.

Damit wurde die Fertigung der Me 262, die bereits durch den Führerbefehl vom Herbst 1940, die Entwicklungsarbeiten zu unterbrechen, eine Verzögerung von etwa einem Jahr erlitten hatte, um mindestens weitere sechs Monate hinausgeschoben! – Meiner Ansicht nach sind in der Entwicklung der Me 262 auf diese Weise rund anderthalb Jahre vertan worden. Wir Jagdflieger wussten, welche Bedeutung ein solcher Zeitraum in der technischen Entwicklung des Luftkrieges hat. Wir bekamen ja täglich an den Fronten und über dem Reich den wachsenden feindlichen Vorsprung nicht nur an Masse, sondern auch an Qualität zu spüren.

Ende 1943, unter Verhältnissen, die soviel ungünstiger waren als noch vor einem halben Jahr, wurde der Düsenjäger Me 262 auf einmal für die Führung wieder interessant. Seine Serienproduktion sollte plötzlich aus dem Boden gestampft werden. Er wurde mit sehr hoher Dringlichkeitsstufe in das Rüstungsprogramm aufgenommen. Am 2. November 1943 besuchte Göring die Messerschmittwerke, um sich über den Stand der Arbeiten an der Me 262 zu unterrichten. In einer bei dieser Gelegenheit mit Professor Messerschmitt geführten Unterhaltung wurde auch ein Thema angeschnitten, das für die Entwicklung der deutschen Düsenjäger-Tragödie entscheidende Wichtigkeit erhalten sollte. Göring richtete an Messerschmitt die Frage, wie weit der Strahljäger Me 262 imstande sei, eine oder zwei Bomben mitzunehmen, um als überraschender Jabo wirken zu können, und fuhr fort: «Ich möchte hier den Gedankengang des Führers übermitteln, der mich vor wenigen Tagen auf diese Dinge angesprochen hat, und dem ungeheuer viel an der Erledigung dieser Aufgabe liegt. .

Hitler machte sich wohl damals schon Gedanken über die bevorstehende anglo-amerikanische Invasion. Zu ihrer Abwehr muss ihm neben den V-Waffen-Projekten der Düsenjäger besondere Hoffnungen gemacht haben. Darum also wurde die Me 262 jetzt von höchster Stelle gefördert und gefordert. Statt aber mit ihrer Hilfe den Alliierten die Luftüberlegenheit Schritt für Schritt zu entwenden, ohne die nach Eisenhower die Invasion das grösste Desaster der Kriegsgeschichte geworden wäre, sollte der neue Düsenjäger als Bombenträger zu einer Hilfswaffe des Heeres gemacht werden.

Messerschmitt antwortete Göring ausweichend. – Natürlich konnte man die Me 262 wie jeden anderen Jäger mit Aufhängvorrichtungen für leichte

und mittlere Bomben ausstatten, wenn man dabei die bekannten Leistungsverluste in Kauf nahm. Die Frage «Jäger oder Jabo?» war schon während der Schlacht um England eindeutig dahingehend entschieden worden, dass der Jäger erst dann auch als Bombenträger mit dauerhaftem Erfolg eingesetzt werden kann, wenn eine ausreichende Luftüberlegenheit gesichert ist. War diese erste Voraussetzung schon damals über England auf unserer Seite nicht gegeben, so konnte jetzt überhaupt keine Rede davon sein.

Von solchen Erwägungen, die Me 262 möglicherweise nicht als Jäger einzusetzen, war mir nichts bekannt, als ich im Dezember 1943 im Fliegerhorst Insterburg in Ostpreussen an einer Vorführung der letzten Neuentwicklungen der Luftwaffe teilnahm. Hitler war aus seinem nahen Hauptquartier gekommen. Besondere Aufmerksamkeit rief das Düsen-Jagdflugzeug Me 262 hervor. Ich stand unmittelbar neben Hitler, als dieser überraschend an Göring die Frage richtete:

«Kann dieses Flugzeug Bomben tragen?»

Göring hatte die Frage ja bereits mit Messerschmitt besprochen und überliess diesem daher die Antwort: «Jawohl, mein Führer, im Prinzip ja. – Belastungsmässig werden 500 kg sicher, vielleicht sogar 1'000 kg zu verkräften sein.»

Das war vorsichtig und sachlich kaum angreifbar formuliert. Und unter Fliegern hätte diese Antwort kein Unheil anrichten können. Denn jeder Fachmann wusste, dass sie rein hypothetisch war. Tatsächlich besass die Me 262 weder Aufhängevorrichtung noch Abwurf- und Zündanlage noch Zielgeräte. Ihren Flugeigenschaften und Sichtverhältnissen nach eignete sie sich überhaupt nicht zum gezielten Bombenwurf. Sturz- oder steiler Gleitflug schieden wegen des dabei unvermeidlichen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als einzig mögliche Angriffs- und Abwurfaktik aus. Eine Luftbremse war nicht vorhanden. Bei Geschwindigkeiten über 950 km/h war das Flugzeug nicht mehr zu halten. In geringen Flughöhen war der Treibstoffverbrauch derart gross, dass überhaupt keine operativ interessanten Eindringtiefen möglich waren; also schied auch der Tiefangriff aus. Blieb der Horizontalbombenwurf aus der Höhe, bei dem aber das Ziel unter den gegebenen Umständen schon die Ausdehnung einer grösseren Stadt haben musste, um mit Sicherheit getroffen zu werden.

Aber wer sollte das alles Hitler in diesem Augenblick auseinandersetzen? Wer hätte überhaupt Aussicht gehabt, dass seine Argumente verstanden, geschweige denn akzeptiert worden wären? Der Reichsmarschall, mit dem Hitler die Frage vorher schon besprochen hatte, hätte freilich die Pflicht gehabt, ihn auf all dies aufmerksam zu machen. Ob er es getan hat, weiss ich nicht. Hitler liess jedenfalls Messerschmitt und uns anderen jetzt gar keine Gelegenheit zu Erläuterungen, sondern fuhr fort:

«Seit Jahren fordere ich von der Luftwaffe den «Schnell-Bomber», der ungeachtet der feindlichen Jagdabwehr sein Ziel sicher erreicht. In diesem Flugzeug, das Sie mir als Jagdflugzeug präsentieren, erblicke ich den «Blitz-Bomber», mit dem ich die Invasion in ihrer ersten und schwächsten Phase abschlagen werde. Er wird ungeachtet des feindlichen Luftschildes in die gerade gelandeten Massen von Material und Truppen hineinschlagen und Panik, Tod und Verderben anstiften. Das ist endlich der Blitz-Bomber! – Daran hat natürlich niemand von Ihnen gedacht!»

Hitler hatte recht. Daran hatte tatsächlich niemand von uns gedacht! Und wir dachten auch jetzt nicht daran. Das bisherige Produktions- und Erprobungsprogramm der Me 262 als Jäger wurde unverändert fortgeführt. In Zusammenarbeit mit der Luftwaffenerprobung und dem Messerschmittwerk stellte ich ein Kommando aus erfahrensten Jagdfliegern auf, die mit der Erprobung im scharfen Einsatz zunächst gegen englische Mosquito-Tagesaufklärer begannen. Jetzt besaßen wir endlich einen dem schnellsten alliierten Flugzeug überlegenen Jäger. Bald wurden die ersten Abschüsse erzielt.

Die taktische ging mit der technischen Erprobung Hand in Hand, wie wir das von vornherein geplant hatten. Ein Detachement des Kommandos wurde bei den Messerschmitt-Flugzeugwerken in Augsburg, ein zweites beim Kommando der Erprobungsstellen der Luftwaffe in Rechlin, nördlich von Berlin, stationiert. Die Zusammenarbeit aller militärischen und industriellen Stellen entwickelte sich aussergewöhnlich gut und schnell. Jeder wusste, dass es sich um eine wirklich entscheidend wichtige Waffe in einem mehr als kritischen Zeitpunkt des Luftkrieges handelte.

Aber auch die Alliierten wussten, worum es ging. Die ersten vereinzelt Begegnungen mit dem neuen deutschen Raketen-Jäger Me 163 hatten bereits beim Gegner Bestürzung ausgelöst. Noch hatten die amerikanischen Bomber keine Bekanntschaft mit der Me 262 gemacht. Aber allein die Informationen der alliierten Nachrichtendienste und die Erfahrungsberichte der britischen Mosquito-Piloten liessen General Doolittle zu der Ansicht gelangen, dass die deutschen Düsenjäger bei Auftreten in genügend grosser Zahl den Tagesbombenkrieg unmöglich machen könnten.

Die im Februar 1944 unter der Bezeichnung «Grosse Woche» durchgeführten konzentrierten Angriffe sämtlicher alliierten Luftflotten auf die deutsche Flugzeugindustrie fügten auch der Me 262-Produktion schwere Schäden zu. Durch die in den Werken Augsburg und Regensburg entstandenen Schäden kam die verspätet befohlene Vorserie von 100 Stück nicht zur Auslieferung. Verschärfte personelle und materielle Schwierigkeiten verzögerten schliesslich den endgültigen Serienlauf weiter bis Ende März 1944. Und als dann vier Wochen später die ersten Serienflugzeuge das Endmontagewerk Leipheim verlassen sollten, wurde dieses am 24. April von einem schweren

amerikanischen Tagesangriff getroffen. Auf Grund des Eingriffs von Hitler waren wir noch immer nicht viel weiter als vor einem Jahr, als wir unmittelbar im Anschluss an meinen ersten Probeflug den Serienlauf durchsetzen wollten. Damals bestanden die vielseitigen Schwierigkeiten noch nicht, gegen die man jetzt angehen musste.

Ich habe um diese Zeit, April 1944, den Luftkrieg, wie er sich mir darstellte, in einer Rüstungsbesprechung wie folgt umrissen:

«Das Problem, das der Jagdfliegerei durch die Amerikaner gestellt worden ist – ich stelle hier nur das der Jäger heraus – ist einfach das Problem der Luftüberlegenheit schlechthin. Die Entwicklung, wie sie jetzt läuft, grenzt bereits an Luftbeherrschung. Das Zahlenverhältnis, unter dem am Tage gekämpft wird, liegt ungefähr bei 1:6 bis 1:8. Der Ausbildungsstand des Gegners ist ausserordentlich hoch. Die technischen Leistungen seiner Flugzeuge sind so beachtlich, dass wir sagen müssen: Es muss schon etwas geschehen! – Die Tagjagd hat in den letzten vier Monaten weit über tausend Mann fliegenden Personals verloren. Darunter waren selbstverständlich zahlreiche der besten Staffelp kapitäne, Gruppenkommandeure und Geschwaderkommodores. Wir haben grosse Sorgen, diese Lücken' zu schliessen, nicht zahlenmässig, sondern mit erfahrenen Flugzeugführern. Ich habe in verschiedenen Vorträgen und Eingaben von der letzten Möglichkeit gesprochen: der Gefahr des Zusammenbruchs einer Waffe! Es ist so weit gekommen, weil die zahlenmässige Überlegenheit des Gegners ein Mass erreicht hat, wo man sagen muss: Jetzt fängt der Kampf an, für uns ausserordentlich unproduktiv zu werden.

Welcher Weg muss nun beschritten werden, um aus dieser Lage herauszukommen?

Es muss erstens das Zahlenverhältnis geändert werden; das heisst, die Industrie muss eine gesicherte Zahl von Flugzeugen herausbringen, die einen Aufbau der Jagdwaffe gestattet. – Zweitens muss, gerade weil wir zahlenmässig unterlegen sind und immer unterlegen bleiben werden – darüber sind wir uns restlos klar – die technische Leistung gesteigert werden ... Ich stehe auf dem Standpunkt, dass wir schon mit einer geringen Zahl technisch ganz hochwertiger Flugzeuge wie der Me 262 oder der Me 163 enorm viel erreichen können. Denn diese Auseinandersetzung zwischen den Jägern – welche die Voraussetzung ist, um überhaupt bei Tage Bomber abschiessen zu können – ist zum grossen Teil auch eine Frage der Kampfmoral. Diese muss beim Gegner gebrochen werden. Mit Hilfe dieser beiden Komponenten, Zahl und Leistung, wird zwangsläufig der Kampfwert unserer Verbände, und rückwärts schauend, der Ausbildungsstand sich heben. Ich erwarte nicht, dass wir es einmal schaffen werden, zu einem Äquivalent zu kommen, sondern ich erwarte lediglich, dass wir wieder ein vernünftiges Verhältnis erreichen.

Wir haben bei den letzten zehn Angriffen im Durchschnitt über 50 Flugzeuge verloren und an die vierzig Flugzeugführer. Das heisst: in zehn grossen Einflügen 500 Maschinen und 400 Piloten. Diese in dem bisherigen Ausbildungsstand den Verbänden wieder zuzuführen, geling in diesem Tempo nicht.

Ich habe noch einmal die Bitte, dass neben dem ausserordentlich guten Bestreben, die Zahlen hinzustellen, einmal ganz energisch klargestellt wird, dass die Leistungen mindestens gleichbedeutend sind. Diese Leistungen brauchen wir, schon um der eigenen Waffe wieder das Überlegenheitsgefühl zu geben, selbst wenn deren Stückzahlen gering sind.

Um nun beispielsweise einen Wert zu nennen: Mir ist im Augenblick eine Me 262 lieber als fünf Me 109.»

Diese meine Gesichtspunkte wurden von der Rüstung akzeptiert. Die Me 262 spielte in dieser Planung eine von Monat zu Monat bedeutendere Rolle. Bereits ein Vierteljahr nach Anlaufen des neuen Programms sollte ihre monatliche Fertigungszahl 1'000 Flugzeuge überschreiten. Hitler aber hatte diese Planung abgelehnt. Er verwarf den Gedanken einer planmässigen Luftdefensive auch jetzt noch.

War dies schon erschütternd genug, so erreichte die Geschichte des Düsenjägers ihren tragischen Höhepunkt, als Hitler anlässlich des Vortrages des Notprogramms im April 1944 auf die Me 262 zu sprechen kam. Nachdem der Stand der Erprobung und Fertigung erörtert worden war, fragte er überraschend, wieviele von den bisher fertiggestellten Flugzeugen Bomben tragen könnten. Milch, der wegen Differenzen mit Göring nicht dabei war, als Hitler in Insterburg seine Idee des «Blitz-Bombers» entwickelt hatte, antwortete wahrheitsgemäss: «Keines, mein Führer, die Me 262 wird ausschliesslich als Jagdflugzeug gebaut.»

Hitler schäumte vor Zorn. Offiziere aus seiner Umgebung erzählten mir später, sie hätten einen derartigen Temperamentsausbruch bisher bei ihm nur selten erlebt. Milch, Göring, die Luftwaffe in ihrer Gesamtheit wurden beschimpft und der Unzuverlässigkeit, des Ungehorsams und der Untreue geziehen. Milch wurde bald danach seines Postens enthoben.

Hitlers Reaktion war deswegen so überraschend, weil keiner der seinerzeit in Insterburg Anwesenden die Blitz-Bomber-Idee für wesentlich mehr als den Einfall eines Laien, die kuriose Eingebung eines Augenblicks, gehalten hatte. Niemand, offenbar auch nicht Göring und Milch, der zumindest davon gehört haben musste, hatte sie ernst genommen. Das einzige, was unternommen worden war, bestand darin, dass vorgesehen wurde, anstelle des abwerfbaren Zusatzbehälters unter dem Rumpf der Me 262 wahlweise auch eine Bombe anzubringen. 120 Flugzeuge waren bisher ausgeliefert. Ein erheblicher Prozentsatz davon war bereits durch Luftangriffe am Boden oder



durch Unfälle zerstört. Und keines war bisher so ausgerüstet, dass es «blitzbomben» konnte.

Die Auswirkungen des Führer-Gewitters bekamen wir zu spüren, als wenige Stunden danach Milch, Bodenschatz, Messerschmitt, der Kommandeur der Erprobungsstellen, Saur und ich zum Reichsmarschall befohlen wurden. Er übermittelte uns die Befehle Hitlers in Bezug auf die Umstellung und Nachrüstung der gesamten Serie Me 262 ausnahmslos auf die Bomberausführung. Um alle Verwechslungen zu vermeiden, dürfe in Zukunft von der Me 262 überhaupt nicht mehr als Jäger, auch nicht als Jabo, sondern nur noch als «Schnellst-Bomber» gesprochen werden! Man hätte genauso gut befehlen können, dass Pferd in Zukunft Kuh heißen solle.

Hitler wolle, wie er schon in Insterburg betont habe, mit dem Schnellst-Bomber die Invasion abschlagen. Göring nach Wortprotokoll: «Dieser Einsatz kann nun einmal auf die englischen Küsten geschehen, indem man bei Einladungen hineinwirft, vor allen Dingen am Strande. Dann bei Ausladungen zwischen die Landungsboote, die an Land gebrachten Panzer usw. Ich stelle mir die Sache so vor: Die Maschine fliegt längs dem Strande und schmettert in diese Haufen, die zunächst als Wirrwarr dastehen, hinein. – So denkt sich der Führer den Einsatz, und in diesem Sinne ist er vorzubereiten.»

Messerschmitt und ich versuchten verzweifelt, gegen diese Fehlentscheidung Sturm zu laufen. Die deutschen Jagdflieger besaßen ein Recht, dieses überlegene Jagdflugzeug für sich zu fordern. Das Bewusstsein, dieses Recht zur Geltung bringen zu müssen, gab uns vielleicht mehr noch als die nüchternen militärischen Überlegungen die Kraft, nichts unversucht zu lassen, Göring umzustimmen. Ich gewann auch den Eindruck, dass er innerlich selbst von der Richtigkeit meiner Argumente überzeugt war. Aber nach aussen hin machte er Hitlers Entschluss ganz zu dem seinen. Er schloss: «Damit wir uns klar verstehen: Eine Debatte oder Diskussion über die grundsätzliche Frage ist nicht mehr denkbar.»

Die Jagdwaffe und die Reichsverteidigung, die in dem Düsenjäger die Rettung aus einer unhaltbaren Situation erblickt, die ihn schon fest in Händen zu halten geglaubt hatten, mussten ihre Hoffnungen begraben. Die gesamte Erprobung, Ausbildung des Personals und Einsatzvorbereitung wurden dem General der Jagdflieger abgenommen und dem General der Kampfflieger (Bomber) übertragen.

Während in den wenigen Wochen bis zum Beginn der Invasion Stadt um Stadt, Rüstungsfabriken, Verkehrsanlagen und Werke zur synthetischen Benzinerzeugung in der unzureichend geschützten Heimat zertrümmert wurden, versuchte der General der Kampfflieger, aus der Me 262 einen Bomber zu machen. Piloten mussten ausgebildet, der Bombenwurf erprobt, taktische

Verfahren ermittelt und zahlreiche Änderungen am Flugzeug vorgenommen werden. Als die Invasion schliesslich am 6. Juni 1944 begann, war nicht ein einziger von den Blitz-Bombern, die sie hatten abwehren sollen, einsatzbereit. Selbst in den folgenden Wochen, solange die Front im Invasionsraum noch hielt, kam es zu keinem Schnellst-Bomber-Einsatz.

Die Düsenflugzeuge stellten erhöhte Anforderungen an Ausmasse, Bevorratung und Hilfsmittel der Flugbasen. Die Schaffung geeigneter Flugplätze und Startbahnen war daher in Übereinstimmung mit der geplanten Serienfertigung der Me 262 ins Auge gefasst worden. Meine Ansicht war, dass mit dem Ausbau von innen nach aussen fortgeschritten werden müsse. Denn ich wollte die neuen Düsenjäger zunächst im Herzen der Heimat, über den Zentren der Rüstung einsetzen, um hier gleichzeitig mit dem so notwendigen Schutz technische und taktische Erfahrungen in unmittelbarem Kontakt mit dem Herstellerwerk zu sammeln. Mit wachsender Stärke sollte sich dann der Einsatzbereich ringförmig erweitern, um schliesslich bis an die Fronten und über diese hinaus vorzudringen. Die Führung hatte gegenteilig entschieden. Da sie den «Blitz-Bomber» mit seinem taktischen Aktionsradius von knapp 200 km zur Abwehr der Invasion einsetzen wollte, mussten die ersten Plätze möglichst nahe an der Front angelegt werden. Mit diesem verspäteten Ausbau West nach Ost, kam es schliesslich so, dass die unter grösstem Aufwand von Material und Arbeitskraft erstellten Startbahnen gerade immer erst dann kurz vor der Fertigstellung standen, wenn sie von den Alliierten eingenommen wurden. Auch hier wieder eine unselige Kette von Fehlern, deren einer immer den anderen nach sich zog.

Im August 1944 endlich, als die Erfolgsmöglichkeiten durch den alliierten Vormarsch bereits verschwindend gering geworden waren, kamen die ersten Schnellst-Bomber-Einsätze gegen die alliierten Invasionsarmeen zustande. Es wurden dabei täglich ein paar Bomben irgendwo jenseits der Front auf feindliches Gebiet abgeworfen. Selten konnte man sagen, was, ob überhaupt und mit welchem Erfolg sie getroffen hatten. Wie anders sah das Bild aus, das Göring uns von dem Einsatz entworfen hatte, «so wie ihn sich der Führer denkt»!

Es muss hier festgestellt werden, dass die Bomberführung und ihre Verbände die Me 262 anfangs nicht für sich gefordert hatten. Sie wurde ihnen zugewiesen mit dem Auftrag: «Erfüllt den Befehl des Führers.»

Der Düsenjäger also war zum Blitz-Bomber erklärt worden, jetzt machte man auch die Bomberverbände, die mit diesem Flugzeug ausgerüstet wurden, zu Zwittern, denn sie sollten als Blitzbomber wie auch als Jäger eingesetzt werden. Der Wahnsinn hatte wenigstens Methode. Die Jagdwaffe, die bisher gewissermassen von der Hoffnung auf die Überlegenheit der Me 262 gelebt hatte, empfand diese Entscheidung als Schlag nicht nur gegen den

gesunden Menschenverstand, sondern gegen sich selbst. Ich versuchte mit allen Mitteln und mit allen mir unwiderlegbar scheinenden Argumenten dagegen anzugehen. Ich legte Göring meine Überzeugung dar, dass man unter den jetzt so erschwerten Bedingungen des Luftkrieges Bomber nicht einfach zu Jägern machen könnte, dass nicht umgeschulte Bomberpiloten, sondern nur erfahrenste und bewährteste Jäger aus der Me 262 Erfolge herauszuholen in der Lage seien, dass die Bomber-Flugzeugführer auf ihrem Weg zum zeitweiligen Düsenjäger unmöglich den Propellerjäger überspringen könnten, dass sie im Luftraum weder genügend sehen, noch bei der grossen Annäherungsgeschwindigkeit treffen, wenn überhaupt Feind und Freund auseinander halten könnten. Doch alles war vergebens. Mir wurde erwidert, die Bomber seien gewohnt, mit zwei Motoren zu fliegen, sie beherrschten im Gegensatz zu den Jägern den Blindflug, könnten schon aus Selbsterhaltungstrieb besser sehen als die Jäger, und das bisschen Schiessen, das würden sie schnell lernen.

Dann versuchte ich es mit einem Kompromissvorschlag: Man solle wenigstens Bomber und Jäger zu gleichen Teilen mit Me 262 ausrüsten. Der Einsatz werde dann schon zeigen, wer die grösseren Erfolge erziele. Aber auch das wurde abgelehnt. Da machte ich einen letzten Vorschlag, der, so verzweifelt und herausfordernd er war, doch wohl der Luftwaffe den grösseren Nutzeffekt erbracht hätte. Die Einsatzerfolge der KG(J), sagte ich voraus, würden gleich Null sein, dagegen müssten sie Flugzeug- und Treibstoffnachschub sowie Ausbildungskapazität blockieren. Es würde das Beste sein, das gesamte IX. Fl.K. (J) bis zum Kriegsende in die bayerischen Berge zu beurlauben.

Diese Äusserung war kränkend. Ich wusste es. Aber ich hatte nun einmal nicht die Gabe, mit meiner wahren Meinung diplomatisch zurückzuhalten. Meine boshafte Voraussage wurde mir umso weniger verziehen, als sie sich leider auch noch bewahrheitete. Das KG 51 war bereits im Blitz-Bomber-Einsatz. Mit der Umrüstung der KG(J) 54, 27 und 6 wurde jetzt begonnen. Es dauerte wochenlang, ehe sie überhaupt in Gang kam. Ihre Flugzeugführer überschwebten unsere Ergänzungstruppen und den Verbandsführerlehrgang. Für die Ausbildung eines Nachwuchspiloten des IX. Fliegerkorps (J) wurden 65 Tonnen Kraftstoff beansprucht, während einem Jäger zu dieser Zeit nur noch 25 Tonnen und die auch nur noch theoretisch zugestanden wurden. Bis Kriegsende aber ist praktisch kein KG (J) zum erfolgreichen Einsatz weder als Blitzbomber noch als Jäger gelangt.

Nur ein kleines Jäger-Erprobungskommando mit ein paar Me 262 konnte ich im Augenblick erhalten. Damit waren nach Ansicht der Führung die Blitz-Bomben-Pläne kaum zu durchkreuzen. Man liess es mir als eine Art Marotte. Und es wäre sicher eines Tages sanft entschlafen, hätte mich nicht

Speer unterstützt. Er verantwortete es, nach und nach aus der laufenden Produktion das eine oder andere Me 262-Flugzeug für Jäger-Zwecke abzuzweigen. Das war nicht immer einfach. Denn Hitler hatte nach dem grossen Krach die Turboproduktion straff in die eigene Hand genommen. Er liess sich jede Woche die Ausbringungszahlen melden, prüfte sie sorgfältig und misstrauisch nach und verfügte höchstselbst ihre Verwendung. Der Oberste Befehlshaber der Wehrmacht disponierte also in diesem Zeitpunkt des Krieges nicht nur über Infanteriebataillone und Flakbatterien, sondern auch bereits über einzelne Flugzeuge!

Ich griff zu einer weiteren Kriegslist. Hitler hatte auch jetzt noch den Brauch beibehalten, höchste Kriegsauszeichnungen – vom Eichenlaub angefangen – persönlich in seinem Hauptquartier zu verleihen. Immer wenn solche für einen Jagdflieger fällig war, setzte ich mich mit dem Betreffenden vorher zusammen und verabredete, in der kurzen Unterhaltung, die sich meist zwischen Hitler und dem Ausgezeichneten entspann, das Thema Düsenjäger in unserem Sinne zur Sprache zu bringen. Dazu bedurfte es keiner grossen Überredungskunst. Denn alle Jagdflieger brannten darauf.

Wie eine solche Unterredung im Führerhauptquartier verlief, das hat Steinhoff, dem damals nach seinem 150. Luftsieg die Schwerter zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen wurden, sehr anschaulich selbst geschildert:

«Hitler machte im Gegensatz zu vorausgegangenen Audienzen einen gereizten und aggressiven Eindruck ... Und zu uns gewandt begann er sofort: ‚Sind wir den amerikanischen und englischen Jägern unterlegen oder nicht?‘ Bühlig, der Kommodore des Jagdgeschwaders Richthofen im Westen, der mit mir zur Meldung erschienen war, antwortete wie aus der Pistole geschossen: ‚Seit fast zwei Jahren kämpfen wir mit zahlenmässiger Unterlegenheit. Unsere Flugzeuge sind ausserdem statt schneller langsamer geworden. Rund 70 Stundenkilometer sind die Jagdflugzeuge der Amerikaner und Engländer schneller als wir.‘

Betretenes Schweigen. Darauf Hitler in böartigem Tonfall zu mir gewandt: ‚Was wollen Sie denn eigentlich – etwa ein neues Flugzeug?‘ Und sofort platzte ich heraus: Jawohl, den Düsenjäger!

Hitler: ‚Düsenjäger, Düsenjäger – der spukt Ihnen in den Köpfen herum – ich will das nicht mehr hören! Das ist kein Jagdflugzeug, und Sie werden damit nicht jagen können. Mein Arzt hat mir gesagt, dass in den engen Kurven, die Sie ja im Luftkampf fliegen müssen, Teile des Gehirns einfach aussetzen. Dieses Flugzeug ist noch nicht reif, und wenn es so weit ist, dann bekommen es die Jäger nicht. Für Sie habe ich andere, auf Grund der alten technischen Erfahrungen und gesünder entwickelte Flugzeuge! Reden Sie mir nicht mehr von dem Düsenjäger, es ist sinnlos!‘

Er sagte es so, als wenn damit die Unterhaltung beendet sein sollte. Noch einmal versuchte ich einen Einwand, der mir aber den Zorn des Allmächtigen zuzog: ‚Ich habe dieses Flugzeug gestern geflogen und möchte sagen, dass es ein hervorragendes und überlegenes Jagdflugzeug ist, das wir unbedingt haben müssen . . .‘

Weiter kam ich nicht. Begleitet von wütenden Blicken unterbrach er mich: ‚Hören Sie auf! Es ist zwecklos, mich überzeugen zu wollen. Ich weiss das besser!«

Soweit Steinhoff. Der ganze Erfolg unserer Bemühungen war ein Führerbefehl folgenden Wortlautes:

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

Und aus Karinhall kam das Echo: «Jedes Gespräch über das Thema, ob Me 262 ein Jagdflugzeug ist oder nicht, verbiete ich. Der Reichsmarschall.» Das war im August 1944.

Aber diese «Maulkorb-Befehle» brachten uns nicht zum Schweigen. Wenn wir selbst nichts mehr sagen durften, dann mussten wir den Gegner sprechen lassen. Im Luftwaffen-Vernehmungslager in Oberursel wurde ein Erfahrungsbericht abgeschossener englischer und amerikanischer Besatzungen über den Einsatz der Me 262 «frisiert». Darin kamen von alliierter Seite aus folgende Gedanken zum Ausdruck: Die Deutschen setzen unverständlicherweise ihr leistungsmässig überragendes Düsenflugzeug als Jagdbomber ein. Die Erfolge dabei sind ausserordentlich gering. Es kann aber bei der bekannten Wendigkeit der deutschen Führung nicht daran gezweifelt werden, dass sie in Kürze aus ihren Erfahrungen lernen und die Me 262 in Massen zur Heimat-Luftverteidigung verwenden werden. Die alliierte Luftoffensive wird dadurch vor die schwierigsten Probleme gestellt werden.

Diese «Feindnachricht» kam der Wahrheit ausserordentlich nahe. Am 1. September 1944 verfasste der Oberkommandierende der strategischen Luftstreitkräfte der USA, General Spaatz, seinen ersten Bericht über die Erfahrungen im Luftkampf mit den wenigen Flugzeugen des Jäger-Versuchskommandos. Er meldete darin nach Washington, dass er sowohl wie Eisenhower sich darüber völlig klar seien, dass «die tödlichen deutschen Düsenjäger» die alliierten Verluste bei ihren Bombenangriffen in unmittelbarer Zukunft untragbar machen könnten.

Ich hatte inzwischen versucht, alle kompetenten Führer in der Luftwaffe, in der Rüstung und – soweit mir zugänglich – auch in der Reichsregierung und in der Parteiführung dahingehend zu beeinflussen, dass sie meinen Standpunkt teilten und unterstützten: Eine Änderung der katastrophalen Luftlage könne nur durch eindeutige Verlagerung des Schwerpunktes auf die

Luftdefensive und durch den Einsatz aller aus einer vervielfachten Produktion hervorgehenden Me 262 in der Reichsverteidigung als Jäger erzielt werden. Wie weit ich damit Erfolg hatte, kann ich im Einzelnen nicht beurteilen.

Vielleicht hat aber der stete Tropfen aller Bemühungen den Stein des Unverständnisses in der Führung schliesslich doch gehöhlt. Die Entwicklung bekräftigte meine Argumente so nachdrücklich, dass man sich ihnen wirklich nicht mehr verschliessen konnte. Die V-Waffen-Offensive kam durch den Verlust der Startbasen zum Erlahmen. Die zu ihrer Ergänzung geplante und befohlene Bomben-Offensive gelangte praktisch gar nicht erst zum Anlaufen. Benzinmangel lähmte alles. Die Bomberflotten, die in Rekordzahl aus den Fabrikhallen auf die Werkplätze rollten, besaßen nur noch Schrottwert. Ende August ordnete Speer aus eigener Initiative die Einstellung der Bomberfertigung an. Was mag bis dahin in den Köpfen und Herzen der ausgepumpten Rüstungsarbeiter, der Techniker und Ingenieure vorgegangen sein, die zusehen mussten, wie die Produkte ihrer hingebungsvollen Arbeit zu nichts anderem mehr taugten, als an Ort und Stelle verschrottet zu werden?

Auch die Zwischenlösung, die Ausrüstung der nun ohne Flugzeug-Nachschub daliegenden Bomberverbände mit Me 262, war zum Scheitern verurteilt. Der tragische Widersinn der damaligen Lage konnte nicht deutlicher demonstriert werden als durch einen amerikanischen Tagesangriff auf die Messerschmitt-Werke Augsburg und den benachbarten Flugplatz Lechfeld. Dort lagen gleichzeitig das KG (J) 51 in Umrüstung auf Me 262 und unser Erprobungskommando. Sechs Düsenjäger waren alles, was wir dem Angreifer entgegenwerfen konnten. Sie waren nicht in der Lage zu verhindern, dass 60 als «Blitz-Bomber» bestimmte Me 262 am Boden zerschlagen oder beschädigt wurden.

Endlich, im Oktober 1944, schien das Eis gebrochen. Ich bekam von Göring den Befehl, aus den beiden Erprobungskommandos in Lechfeld und Rechlin einen Turbo-Jagdverband zu bilden, der im Westen eingesetzt werden und durch seine Erfolge Hitler davon überzeugen sollte, dass sich die Me 262 als Jagdflugzeug hervorragend eigne. Es ist bezeichnend, dass dieser Vorschlag von Himmler ausging und dass Göring die Rückendeckung dieses starken Mannes brauchte, um sich selbst zu einem so bescheidenen, nur die Luftwaffe betreffenden Entschluss durchzuringen! So begrüßenswert diese Initiative Himmlers auch war, so hatte sie doch den Nachteil, dass sich die SS von nun an immer stärker nicht nur in alle V-Waffen-Fragen, in die Produktion von Düsenflugzeugen, sondern schliesslich auch in reine Einsatzfragen einmischte.

Die Zuteilung von Me 262 für den Jagdeinsatz floss jetzt reichlicher. Inzwischen waren auch die ersten Flugzeuge des Arado-Turbo-Bombers fertig-

gestellt worden. Die Ar 234 B war mit zwei Junkers-Turbinen-Triebwerken ausgerüstet, erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 756 km/h in 6'000 Meter Höhe und konnte neben ihren rund 4'000 Litern Kraftstoff eine Bombenzuladung von maximal 2'000 kg tragen. Vor allem in der Aufklärung hat dieses interessante Flugzeug bis zum Kriegsende noch wertvolle Dienste geleistet. Für jede Ar 234, die die Rüstung an Bomber- oder Aufklärer-Verbände lieferte, genehmigte Hitler eine weitere Me 262 für die Jäger.

Mit der Aufstellung des nunmehr endlich genehmigten ersten Me 262-Jagdverbandes in Achmer bei Osnabrück beauftragte ich Nowotny, der mit 250 Luftsiegen damals zu den erfolgreichsten deutschen Jagdfliegern zählte. Er ging mit grösster Begeisterung und Energie an seine neue Aufgabe heran.

Der Verband machte gute und schnelle Fortschritte, obwohl er mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Die Ausfälle infolge von Bedienungsfehlern und durch technische Störungen waren anfangs grösser als die durch Feindeinwirkung. Doch stieg die Zahl der von Me 262 abgeschossenen Gegner in wenigen Wochen auf 50.

Am 8. Oktober 1944 besuchte ich die erste Turbo-Jagdgruppe in Achmer. Hierzu hatte ich Generaloberst Keller, den Führer des NSFK (Nationalsozialistisches Flieger-Korps) eingeladen, dem damals gerade eine besondere Rolle in der Reichsverteidigung zufallen sollte. Ich wollte ihm einen Eindruck davon geben, welche Anforderungen an einen Düsen-Jäger gestellt werden mussten. Was Nowotny in der abendlichen Unterhaltung über die Voraussetzungen, Schwierigkeiten und Möglichkeiten des Einsatzes berichtet hatte, lässt sich in dem einen Satz zusammenfassen: Wir werden den Beweis erbringen!

Am nächsten Morgen Gefechtsalarm! Einflug eines starken amerikanischen Bomber-Verbandes. Die Gruppe startet. Aber schon ist die Vorausjagd des Gegners über dem Platz. Wir zittern um jede zum Start rollende Me 262. Die zum Start- und Landungsschutz bestimmte Jagdstaffel, mit Luftschraubenjägern ausgestattet, ist bereits in heftige Luftkämpfe verwickelt. Wütend bellend die leichten Flakgeschütze, die in grosser Zahl rings um den Platz in Stellung gebracht sind. Mustangs und Thunderbolts kommen nicht dazu, den Start unserer Düsenjäger zu vereiteln. Aber es ist kritisch und aufregend. Auch Nowotny ist gestartet. Wir hören im Funksprech seine Angriffsbefehle. Jetzt meldet er seinen ersten Abschuss. Aber eine seiner Turbinen ist ausgefallen. Er will versuchen, nach Hause zu kommen. Er kann nicht mehr weit sein. Wir gehen ins Freie. Viel ist nicht zu sehen: sechs Zehntel Bewölkung. Da ist das pfeifende Geräusch einer Me 262. Das muss Nowotny sein. Deutlich sind die Feuerstösse der Schnellfeuerkanonen und MGs zu hören. Luftkampf! Sekunden später stürzt eine Me 262 aus den Wolken senkrecht zu Boden. Eine schwarze Explosionswolke steigt in die Höhe. – Es war der

### «Volkssturm zur Luft»

letzte Flug des ersten Kommandeurs eines Düsen-Jäger-Verbandes. Sein Einsatz und seine Erfolge hatten wesentlichen Anteil daran, dass Hitler sich im November 1944 endlich entschloss, die Aufstellung des ersten Düsen-Jagd-Geschwaders zu genehmigen.

Nach dem Geschehenen und Erlebten konnte keine Illusion mehr über die Durchführbarkeit eines Planes bestehen: Die Flieger-HJ, Jungens von 16, 17 und 18 Jahren, sollten als Piloten des neuen «Volksjägers», eines einmotorigen Düsenjägers, ohne Motorflug- und Jagdausbildung als letztes Aufgebot der Reichsverteidigung eingesetzt werden.

Dieser «Volkssturm zur Luft» kam Gott sei Dank nicht mehr zustande.

## 38. KAPITEL

### *Die Letzten*

Gegen Ende des Jahres 1944 sah es so aus, als sollte der über Jahre verzögerte Me-262-Jagdeinsatz in der Reichsverteidigung doch noch zustande kommen. Aus Nowotnys Gruppe wurde der Grundstock des ersten Düsenjagd-Geschwaders, das Steinhoff als J.G. 7 auf stellte. Inzwischen hatte jedoch der Zwang, endlich etwas Entscheidendes gegen den alliierten Luftkrieg zu unternehmen, im Rüstungsministerium die politisch inspirierte Idee der Massenherstellung des Düsen-»Volksjägers« mit möglichst geringem Aufwand an Arbeitsstunden und Material entstehen lassen.

Auf die Ausschreibung dieses Flugzeuges reichten fast alle Konstruktionsgruppen der namhaften Flugzeugwerke ihre Projekte ein. Messerschmitt und Tank waren mit mir der Meinung, dass die gestellten Forderungen und Bedingungen zu einem Flugzeug führen mussten, das in seinen technischen und taktischen Leistungen kaum noch interessant, wahrscheinlich sogar ein glatter Fehlschlag werden musste. Schon die Berechnungen ergaben auf jedem Gebiet ein Minimum.

Die Flugzeugindustrie hatte damals nach Streichung der Bomber vom Programm Kapazität frei. Besonders traf dieses für die Heinkel-Flugzeugwerke zu. Das Rüstungsministerium und das Amt der technischen Luftrüstung hatten sich bereits auf den Entwurf von Heinkel geeinigt, der unter der Typenbezeichnung He 162 lief. Ich hatte von vornherein in schärfster Form gegen das Volksjäger-Projekt opponiert. Dabei waren für mich, im Gegensatz zu den Schöpfern der Idee, nur fachliche Gründe, wie zu geringe



Leistung, Flugzeit und Bewaffnung, schlechte Sichtverhältnisse und ungenügende Flugsicherheit massgebend. Ich war ferner der Überzeugung, dass dieses Flugzeug bis zum Kriegsende nicht mehr zu einem lohnenden Einsatz gebracht werden könne. Der ungeheure Aufwand an Arbeitskraft und Material musste der Me 262 verlorengehen. Auf diesen erprobten Düsenjäger mussten meiner Meinung nach alle Kräfte konzentriert werden, um aus den uns verbliebenen Möglichkeiten das Optimum herauszuholen. Verzettelte man sich in dieser letzten Phase des Krieges nochmals, dann waren alle Anstrengungen umsonst.

Am 23. September 1944 fand im Hauptquartier bei Rastenburg die vom Reichsmarschall einberufene entscheidende Volksjäger-Besprechung statt. Ich hatte gehofft, von der Mehrzahl der etwa 20 Teilnehmer – wie mit diesen vorher besprochen – in meiner Ablehnung unterstützt zu werden. Aber ich blieb mit meiner Forderung, die He 162 zu Gunsten der Me 262 zurückzustellen, mit dem Chef des Generalstabes allein. Mein Vorschlag ging dahin, die Serienausbringung der erprobten Me 262 durch Lizenzbau in allen Flugzeugwerken mit freier Kapazität zu steigern und ausserdem alle diese Flugzeuge nur in der Luftverteidigung des Reiches einzusetzen. Das trug mir einen scharfen Verweis Görings ein, etwa in dem Sinne: So etwas ist doch unerhört! Jetzt lehnt der General der Jagdflieger ein Turbo-Jagdflugzeug ab, das ihm von der Rüstung zu Tausenden innerhalb weniger Monate angeboten wird! – Hitler, der offenbar durch Beauftragte über den Verlauf der Reichsmarschall-Besprechung unterrichtet war, verlangte innerhalb einer Stunde eine schriftliche Begründung meiner Ablehnung des Volksjägers. Dies war einer der letzten Nägel für meinen Sarg als General der Jagdflieger.

Das Volks-Jäger-Projekt aber wurde durchgepeitscht. Vorbereitet wurde sein Masseneinsatz mit jugendlichen Piloten nach flüchtiger Segelflugausbildung, während Fertigung und Einsatz durch die Gauleiter unterstützt und überwacht werden sollten. Der Volkjäger sollte eine Art «levée en masse» zur Luft darstellen. Unglaubliche Termine wurden festgelegt, astronomische Ausbringungszahlen geplant. Göring selbst wurde das Opfer der nationalen Raserei, in welche die Volksjäger-Planung fast alle an der Luftverteidigung Beteiligten versetzen sollte. «Hunderte! Tausende! Zigtausende!» rief er. «Bis der Feind über die Grenzen Deutschlands zurückgejagt sein wird!»

Einen Vorteil hatte dieses Projekt tatsächlich: Es war technisch einfach unmöglich, dem winzigen Flugzeug eine Bombe unterzuhängen und es zum Blitzbomber zu erklären. Gegenüber der Me 262 als Jäger aber bedeutete die He 162 in jeder Beziehung einen erheblichen Rückschritt

Nach Ablauf von nur zweieinhalb Monaten waren die Konstruktion abgeschlossen, die Serienvorbereitung in grossem Stil angelaufen und die Prototypen fertiggestellt. Das dürfte eine in der Geschichte der Flugzeugkonstruk-

tion und Fabrikation bisher einzigartige Leistung gewesen sein. Am 6. Dezember 1944 kam die He 162 zum Fliegen. In überstürztem Tempo wurde sie ein paar Tage später einem grösseren Kreis von beteiligten Rüstungsfachleuten in Wien-Schwechat vorgefliegen. Der Werkpilot Peter drückte vor den Augen der Zuschauer das noch ungenügend erprobte Flugzeug stark an, um im Hochziehen eine Rolle zu fliegen. Dabei montierte die Maschine, beginnend mit der rechten Flächennase in der Luft vollständig ab. Peter fand den Tod.

Im März 1945 wurden die ersten Flugzeuge der Serie fertiggestellt. Bis Kriegsende waren es etwa 200. Die Frage, ob der Volksjäger in der Luftverteidigung vielleicht doch noch eine erfolgreiche Rolle hätte spielen können, wurde nicht mehr entschieden. Die Bauunterlagen und eine erhebliche Zahl halbfertiger Flugzeuge fielen den Sowjets in die Hände. Auch die westlichen Alliierten erbeuteten einige Flugzeuge dieses Musters. Eine Weiterentwicklung auf dieser Grundlage hat im Gegensatz zu vielen anderen deutschen Projekten weder im Westen noch im Osten stattgefunden.

Diese grandiose Kraftanstrengung der Rüstung konnte in der Reichsverteidigung keinerlei Entlastung mehr bringen. Nüchterne Zweckmässigkeit wurde im damaligen Stadium des Krieges immer mehr durch politischen Fanatismus verdrängt. Die letzte hektische Phase des Krieges hatte begonnen.

Die alliierte Luftkriegführung scheint sich in den ersten Tagen des Jahres 1945 noch nicht darüber klar gewesen zu sein, wie sehr Deutschland bereits in Todeskrämpfen zuckte. Unter dem Eindruck der eigenen Schwierigkeiten, die die Ardennen-Offensive hervorgerufen hatte, überschätzte man offenbar die deutschen Möglichkeiten, den Krieg fortzuführen. Es fehlt nicht an alliierten Dokumenten aus dieser Zeit, die eine ausgesprochene Niederlagenheit verraten. Die Ardennen-Offensive war abgeschlagen worden. Aber einen Monat lang hatten die strategischen Luftstreitkräfte der Alliierten weitgehend zur taktischen Unterstützung der englischen und amerikanischen Armeen eingesetzt werden müssen, wodurch sie von ihrem eigentlichen Ziel, der Bombardierung des Reiches, abgezogen wurden. «Entweder sind wir in unseren Vorstellungen über die Möglichkeiten von Bombenangriffen zu optimistisch gewesen», erklärte Arnold am 8. Januar 1945, «oder wir haben einen fatalen Irrtum bei der Einschätzung der Wirkung begangen, welche die tatsächlich erzielten Zerstörungen auf die deutsche Kriegsmaschine hat.»

Am 11. Januar 1945 trafen sich die Alliierten Luftflotten-Chefs zu einer Besprechung in Versailles, bei der eine völlige Umstellung ihrer Luftstrategie auf einen vielleicht noch lange dauernden Krieg erwogen wurde. General Anderson hob dabei besonders die Tatsache hervor, dass sich die deutsche Flugzeugproduktion während der erzwungenen Angriffspause erholt habe.

Doolittle stimmte ihm zu. Und Spaatz wies in erster Linie auf die Gefahr der deutschen Düsenjäger hin. Man schätzte, dass bisher schon 700 Me 262 gebaut worden seien. Das traf beinahe zu. Bis Jahresende 1944 hatte die Industrie insgesamt 564 fertig gemeldet.

Die Nervosität und Unsicherheit der alliierten Luftkriegführung und die Möglichkeiten, die sich bei entschlossenem und zielbewussten Handeln auf deutscher Seite auch damals noch ergeben hätten, werden aus einem Schreiben klar, das der Oberbefehlshaber der amerikanischen Luftstreitkräfte am 14. Januar 1945 an Spaatz richtete. Darin heisst es wörtlich: «Wir besitzen zurzeit über Deutschland eine Überlegenheit von mindesten 5 zu 1 und haben trotzdem ohne Zweifel entgegen unseren Hoffnungen, Berechnungen, Wünschen und Plänen nicht in dem Umfang handeln können, wie wir es hätten tun müssen. Vielleicht können wir die Deutschen durch Luftangriffe nicht zur Kapitulation zwingen. Aber mir scheint andererseits, dass wir mit dieser gewaltigen Angriffskraft viel bessere und entscheidendere Ergebnisse erzielen müssten als sie uns tatsächlich gelungen sind. Ich kritisiere nicht, weil ich, offen gestanden, selbst keine Lösung weiss. Und was ich jetzt tue, ist nur, meinen Gedanken freien Lauf zu lassen in der Hoffnung, dass ich Ihnen auf diese Weise einen Schimmer, ein Licht, eine neue Idee oder irgend etwas entlocken könnte, was uns hülfe, diesen Krieg schnell zu beenden.»

Diese neue Idee kam den Alliierten nicht. Zwar wurde die Bekämpfung der deutschen Turbojäger in Produktion und Einsatz mit sofortiger Wirkung an die erste Stelle der Vordringlichkeit gesetzt, auch wurden weiter alle Anstrengungen gemacht, das deutsche Kriegspotential durch Angriffe auf die Kraftstoffversorgung und das Verkehrsnetz zu lähmen und die moralische Widerstandskraft der Bevölkerung durch eine furchtbare Steigerung der Terror-Bombardierungen zu brechen, aber das alles war nur eine verstärkte Fortsetzung der bisherigen Methoden. Die Erleuchtung, von der Arnold gesprochen und die er erhofft hatte, war es nicht.

Die Besprechung der Generalstabschefs der westlichen Alliierten, die im Beisein von Churchill und Roosevelt am 30. Januar 1945 kurz vor der Jalta-Konferenz auf Malta abgehalten wurde, stand im Zeichen der misslichen Lage, wie sie Anfang 1945 für die Westmächte gegenüber ihrem russischen Bundesgenossen entstanden war. Am 13. Januar hatte mit dem Durchbruch gewaltiger sowjetischer Panzer- und Infanteriemassen aus dem Brückenkopf von Baranow heraus die letzte grosse Offensive des Ostens begonnen. Es folgten ebenso starke Vorstösse im Nord- und Mittelabschnitt der Ostfront. Vierzehn Tage nach Beginn des Russensturmes waren Oberschlesien und vier Fünftel von Ostpreussen verloren. Königsberg und Breslau waren Frontstädte geworden. Eine ernsthafte Bedrohung der Reichshauptstadt durch die bis in den Oder-Warthe-Bogen vorgestossenen Sowjet-Panzer zeichnete sich

ab. In Moskau verging kaum ein Tag, an dem nicht zu Ehren eines neuen Sieges Salut geschossen wurde.

Gegenüber diesen Erfolgen Russlands im gemeinsamen Kampf gegen Deutschland konnten die Westmächte im Augenblick nur auf ihre Luftherrschaft hinweisen. Um sie eindrucksvoll zu demonstrieren und gleichzeitig den guten Willen zu einer Zusammenarbeit mit den Sowjets zu beweisen, wurde als Ergebnis der Generalstabsbesprechung auf Malta der alliierte Bomberplan revidiert. An die Spitze der Prioritäten rückten «Berlin, Leipzig, Dresden und andere Städte, in denen starke Bombenangriffe grosse Verwirrung unter der aus dem Osten Deutschlands evakuierten Zivilbevölkerung auslösen sollten».

Vier Tage später, am 3. Februar 1945, wurde die Reichshauptstadt von 1'000 Viermot-Bombern angegriffen. Nach amerikanischen Angaben fanden bei diesem Angriff 25'000 Berliner den Tod.

Der Erfolg wurde Churchill und Roosevelt nach Jalta übermittelt, wo am 4. Februar die Konferenz begann, deren bekannte Ergebnisse noch heute die grosse Weltpolitik bestimmen. Von der Überheblichkeit, mit der Stalin seinen Bundesgenossen entgegentreten konnte, zeugt ein Ausspruch, der damals von englischen Zeitungen kolportiert wurde. Unter Bezugnahme auf die Separatbesprechungen Churchills und Roosevelts soll Stalin seine Verhandlungspartner mit den ironischen Worten begrüsst haben: «Ich sagte Jalta – nicht Malta!»

Am 11. Februar ging diese Konferenz zu Ende. Am Abend des 13. Februar begannen von 22.09 bis 22.35 Uhr rund tausend britische Viermot-Flugzeuge mit der Bombardierung Dresdens, die am nächsten und übernächsten Tag von amerikanischen Verbänden fortgesetzt wurde. Über dieses düstere Kapitel des Luftkrieges sind, soviel darüber auch inzwischen geschrieben wurde, die Akten noch nicht geschlossen. Bis heute ist es nicht einmal gelungen, die genaue Zahl der Opfer dieser verheerendsten Flächenbombardierung des ganzen Krieges, zu ermitteln.

Eine Woche nach Dresden wurde das Unternehmen «Clarion» gestartet. Die Alliierten hatten es bereits im Herbst 1944 nach ihrem Vormarsch bis zur deutschen Westgrenze und nach dem missglückten Arnheim-Unternehmen geplant, um den Krieg zu einem schnellen Ende zu bringen. Sämtliche einsatzbereiten Flugzeuge der vier in England stationierten Luftflotten, insgesamt etwa 9'000 Bomber, Jabos und Jäger führten einen noch nie dagewesenen, sich über fast ganz Deutschland erstreckenden Demonstrationsangriff durch. Er richtete sich im Wesentlichen gegen Verkehrsziele, sollte aber vor allem der deutschen Bevölkerung zeigen, dass sie praktisch in keinem Winkel des Reiches mehr vor den alliierten Bomben sicher wäre. Daher wurden vorzugsweise kleinere Städte und Ortschaften, die bisher von Bombenangriffen

verschont geblieben waren, Dörfer und sogar einzelne Gehöfte angegriffen. Die gleiche Operation wurde in ähnlichem Umfang am nächsten Tag wiederholt. Dabei fielen versehentlich auch Bomben auf die Schweizer Kantonhauptstadt Schaffhausen. Und ein paar Tage später warfen amerikanische B 24 sogar 34 Tonnen Bomben mit beträchtlicher Wirkung auf Basel und Zürich. Das befohlene Ziel dieses «Präzisionsangriffes» war Freiburg im Breisgau.

Am 26. Februar 1945 erlebte Berlin seinen 40. Grossangriff, der zugleich der 400. Angriff überhaupt war, den diese schwer geprüfte Stadt erleiden musste. Über einer geschlossenen Wolkendecke warfen 1'112 amerikanische Bomber 2'879 Tonnen Bomben ab. Im März steigerten sich die amerikanischen und englischen Angriffe zu einem nahezu unaufhörlichen Bombenregen. Nacht für Nacht und Tag für Tag gingen Tod und Vernichtung über dem immer mehr zusammenschrumpfenden Reichsgebiet nieder. Kaum eine Stadt blieb verschont. Am 12. März wurde die grösste bisher bei einem Nachtangriff auf eine einzelne Stadt von der RAF abgeworfene Bombenmenge verzeichnet: 4'899 Tonnen auf Dortmund. Die letzte Märzwoche 1945 wird mit einer Gesamtabwurfmenge von 67 365 Tonnen als Rekord in den Statistiken der RAF vermerkt. Am 6. April stellte Marschall Harris fest, dass es für seine strategische Bomberflotte in Deutschland keine lohnenden Ziele mehr gebe. Tags darauf hörten die grossen Luftangriffe der RAF auf. Die in London unter der militärischen Tarnbezeichnung «Jockey» amtierende Bombardierungskommission telegraphierte an das alliierte Hauptquartier: «Jockey hat abgesattelt.» Drei Tage später, am 10. April, griffen amerikanische Viermotorige zum letztenmal Berlin an. Vierzehn Tage darauf begann die Verlegung der 8. AAF nach Okinawa, um von dort aus zusammen mit der bereits im fernen Osten operierenden 20. AAF Japan kapitulationsreif zu bombardieren.

Die letzte Luftschlacht dieses Krieges über Deutschland mit empfindlichen Verlusten für die Amerikaner lieferte die deutsche Jagdwaffe am 18. März 1945 über Berlin. 1'200 Bomber griffen, von 14 Jagdgruppen P 51 geschützt, die Reichshauptstadt an. Obwohl bereits zahlreiche Flakbatterien zur nahen Ostfront abgezogen waren, wurden 16 Bomber von Flaktreffern so schwer beschädigt, dass sie jenseits der sowjetischen Linien notlanden mussten. Weit grössere Verluste aber trug der Gegner durch den Einsatz der Düsenjäger des JG 7 davon. Aus amerikanischen Gefechtsberichten geht hervor, dass die Me 262 immer wieder mit Leichtigkeit den amerikanischen Jagdschutz durchbrachen und trotz fast hundertfacher Unterlegenheit einen Bomber nach dem anderen aus den dicht aufgeschlossenen Verbänden herauschossen. Fünfundzwanzig Bomber und fünf Jäger mussten die Amerikaner ausser den von der Flak abgeschossenen als Verlust buchen. Am nächsten Tag

wurden den Amerikanern bei einem Angriff auf Leipzig wiederum Verluste durch deutsche Turbo-Jäger beigebracht, während unsere Propeller-Jäger gegen die Massen des alliierten Jagdschutzes nichts auszurichten vermochten. Doolittle und Tedder verlangten nunmehr entscheidende Massnahmen zur Verhinderung des deutschen Düsenjäger-Einsatzes, ohne präzisieren zu können, worin diese bestehen sollten.

Im Januar 1945 begannen wir mit der Aufstellung meines von Hitler befohlenen Verbandes. Es sprach sich schnell in der Jagdwaffe herum, was sich da in Brandenburg-Briest tat, wo unser Jagdverband 44 langsam Gestalt annahm. Die Bezeichnung «J.V. 44» hat ihre eigene kuriose Geschichte. Sofort nach Aufstellungsauftrag führte ich in der 6. Abteilung des General-Quartiermeisters die notwendigen Besprechungen. Als der Verband organisatorisch geformt war, tauchte die Frage auf, wie er benannt werden sollte. Es war keine Staffel, keine Gruppe und auch kein Geschwader. Er versties überhaupt gegen alle in der Luftwaffe bisher üblichen Gliederungen und Unterstellungsverhältnisse. Jagdverband war also die einzig mögliche Bezeichnung. «Jagdverband Galland» konnte nicht genehmigt werden. Endlich kam mir ein Einfall: «Jagdverband Vierundvierzig – J.V. 44». Der Vorschlag gefiel, bedurfte aber noch der Erklärung. Ich gab sie so: Einmal gehe mein Ersuchen um Aufstellung eines Düsenjäger-Verbandes unter meiner Führung auf das Jahr 44 zurück. Zum anderen würden wir wohl bestenfalls 44 Flugzeuge, wahrscheinlich aber nur  $4 + 4 = 8$  Flugzeuge zusammenbekommen. «Und schliesslich», fuhr ich in berliner Mundart fort, «mit einem scheint's nicht zu gehen, vasuchen was doch mal mit zwee Fiehrer.» – Von nun an hiessen wir amtlich J.V. 44.

Steinhoff leitete die Umschulung der Flugzeugführer. Lützow kam aus Italien zu uns. Barkhorn, der im Osten mehr als 300 Luftsiege errungen hatte, Hohagen, Schnell und Krupinski lockten wir aus den Lazaretten. Viele meldeten sich ohne Einwilligung oder Versetzungsbefehl. Fast alle standen vom ersten Kriegstag an im Einsatz. Kaum einer, der nicht wenigstens einmal verwundet war. Unter den namhaften keiner, der nicht neben höchsten Orden dieses Krieges bleibende Spuren des Kampfes trug. Das Ritterkreuz gehörte sozusagen zum Dienstanzug unseres Verbandes. Jetzt, nach langer technischer und zahlenmässiger Unterlegenheit wollten sie noch einmal das Gefühl fliegerischer Überlegenheit erleben. Sie wollten als erste Düsen-Jäger zu den letzten Jagdfliegern der Luftwaffe gehören. Hierfür setzten sie noch einmal ihr Leben ein.

Bald nach Ausrüstung mit den ersten Maschinen erhielten wir Verlegebefehl nach München-Riem. In den Morgenstunden des 31. März 1945 startete der J.V. 44 geschlossen. 42 Minuten später landeten die Flugzeuge in

München. Sie hatten eine Strecke von rund 500 km in Rekordzeit zurückgelegt.

Hier in München nahm der Verband seine endgültige Form an. Der «Verband der Experten», wie wir auch genannt wurden, hatte als Flugzeugführer einen Generalleutnant, zwei Obersten, einen Oberstleutnant, drei Majore, fünf Hauptleute, acht Leutnante und etwa ebenso viele Unteroffiziere. Keiner von uns bildete sich ein, dem Krieg etwa noch die viel zitierte Wende geben zu können. Das Zauberwort «Turbo» hatte sie zusammengebracht, um noch einmal «die grosse Fliegerei» zu erleben. Unser letzter Einsatz war alles andere als ein frisch-fröhliches Jagen. Wir hatten nicht nur gegen technische, taktische und nachschubmässige Schwierigkeiten zu kämpfen, uns fehlte auch die für einen erfolgreichen Einsatz unerlässliche Klarheit des Luftlagebildes in dieser Überflutung aus dem Westen. Die Fronten rückten von drei Seiten täglich näher. Vor allem aber lag unser Platz unter einer ständigen Überwachung durch eine erdrückende Übermacht amerikanischer Jäger. Während eines einzigen Einsatzes wurden wir dreimal von stärksten Angriffen getroffen. Tausende von Arbeitskräften mussten aufgebeten werden, um zwischen den Bombenkratern wenigstens eine Start- und Landebahn klar zu halten.

Die Befehle über den Einsatz der Me 262 wechselten jetzt täglich. Auch in der Rüstung ging es turbulent zu. Die Zeit der Beauftragten, Sonderbeauftragten, Führerbeauftragten, der Kommissare und Sonderkommissare war angebrochen. Alle sollten die Ausbringung der Industrie steigern oder den Einsatz zusammenfassen. Sie wurden vor-, neben- und übereinander eingesetzt. Der Erfolg wäre vermutlich grösser gewesen, hätte man sie nacheinander abgesetzt. Denn jetzt kannte sich kein Mensch mehr aus. Im Februar/März 1945 ging die Düsen-Jäger-Regie teilweise an die SS über. Aus ihren Reihen kam der sogenannte «Führerbevollmächtigte für Strahlflugzeuge», ein General der Waffen-SS. Hitler hatte ihn ernannt, obwohl Göring seinerseits einen «Sonderbevollmächtigten für Strahlflugzeuge» eingesetzt hatte.

Überraschend wurde ich – es muss um den 10. April 1945 gewesen sein – zu Göring auf den Obersalzberg befohlen. Er empfing mich erstaunlicherweise mit grösster Zuvorkommenheit, orientierte sich über den Anlauf des Einsatzes meines Verbandes und gab mir eine eingeschränkte Bestätigung dafür, dass meine Voraussagen bezüglich des Einsatzes der Bomber mit der Me 262 in der Reichsverteidigung richtig gewesen seien. Das deutete an, dass auch der Reichsmarschall einzusehen begann, ich würde in den schärfsten Meinungsverschiedenheiten der letzten Monate nachträglich doch noch recht behalten. Ich sah Göring nach dieser Unterredung nicht mehr wieder.

Vier Wochen vor dem Zusammenbruch der Wehrmacht war die Jagdwaffe durchaus noch in der Lage einen Achtung gebietenden Faktor darzustellen. Entsprechende Vorschläge waren von mir unterbreitet worden. Sie sahen vor:

Das K.G. 51 von Blitzbomber- auf Jägereinsatz umzustellen, zwei weiteren Bombengeschwadern (J) alle Me-262-Flugzeuge zu entziehen und diese dem J.G. 7, meinem Verband und den beiden K.G. (J) 51 und 54 zuzuteilen. Die beiden letzten Geschwader sofort mit den erfolgreichsten Jagdfliegern aus sämtlichen Geschwadern im stärksten Umfang durchsetzen unter Inkaufnahme rücksichtsloser Auflösung von weiteren Verbänden mit Propeller-Jägern. Schliesslich wäre diese Streitmacht geschlossen einzusetzen gewesen. 100 bis 150 Düsen-Jäger hätten wir so bis in die letzten Kriegstage in die Luft gebracht. Wenn auch sie natürlich nichts mehr am Ausgang des Krieges ändern konnten, so wäre durch sie doch noch einmal bewiesen worden, welche Möglichkeiten uns der technische Vorsprung eröffnete und welche schwerwiegenden Fehler die Oberste Führung auch auf diesem Gebiet gemacht hat. Vielleicht wurde die Durchführung dieser logischen und einfachen Massnahme gerade deswegen bis zum Schluss verhindert. Vielleicht war es auch nur die Fortsetzung des Verstosses gegen den Grundsatz der klaren Schwerpunktbildung, den unsere Führung anscheinend nur in der Offensive beherrschte. Es muss aber einmal ganz klar ausgesprochen werden, dass gerade die Führung die Erfolge in der Luftverteidigung verhinderte, die sie selbst immer noch ankündigte.

Inzwischen war unser Einsatz von Riem aus gegen alle Widerstände und Schwierigkeiten in Gang gekommen. Wir brachten allerdings nur kleinste Verbände in die Luft. Die Flugzeuge mussten nach der Landung sofort weit aus dem Platz herausgeschleppt, in der dörflichen Umgebung verteilt und vollständig getarnt werden. Das Heranholen der Turbos und ihr Start wurde immer schwieriger und das Gelingen schliesslich nur noch eine Frage des glücklichen Zufalls. Ein Fliegeralarm jagte den anderen.

In dieser Lage musste auch der Sicherheit des Personals über alle bestehenden Räumungsbefehle hinausgehend Rechnung getragen werden. Jeder Flugzeugführer hatte für seine eigene Fliegerdeckung auf den Liegeplätzen durch Anlage von Ein-Mann-Deckungslöchern zu sorgen. Wenn es sich aber um befohlene körperliche Arbeit handelte, dann kann man sich nichts Fauleres als einen Jagdflieger im sechsten Kriegsjahr vorstellen. Fürchterlich haben meine Flugzeugführer über den steinigen Boden in Riem gestöhnt. Nach einem Einsatz stand ich mit ihnen auf unserem westlichen Startplatz und sah den Bombern zu, die gerade in einzelnen Wellen Bahnhöfe von München angriffen. Plötzlich schrie jemand: «Achtung! Bombenangriff!» Und schon griffen die hässlichen «Leichenfinger», wie wir die Abwurfmarkierung der Tagbomber nannten, nach unserem Flugplatz. Ich raste hinter einem meiner Flugzeugführer her, der vor mir in sein nahegelegenes, selbst geschaukeltes Deckungsloch einschließt. Verdammst eng denke ich. Ach so, Ein-Mann-Loch eines Flugzeugführers. Tief ist das Ding auch nicht. Da rauscht der erste Bombenteppich herunter und über uns hinweg. Widerlich dieses Pfeifen,



Krachen, die Druckwelle, die Erschütterungen des Bodens. Nach dem Angriff des ersten Verbandes eine kleine Pause. Ich liege auf einem Feldweibel, Knier ist es, wie ich erst jetzt feststelle. Er zittert, behauptet aber, auf meine Frage, schlagfertig, sicher nicht mehr Angst zu haben als ich.

Unser Loch war nach oben abgedeckt. Ein paar Splitter waren mit hartem, metallischem Klang von dieser Deckung aufgefangen worden. Ich lag mit dem Rücken fest dagegen gedrückt. «Knier, was habe ich hier auf dem Kreuz?» – «Fünfundzig-Kilo-Bomben, Herr General», war die Antwort ohne Umschweife. – Ich erinnere mich nicht mehr, ob ich von jetzt an auch zitterte. Jedenfalls fiel mir das bei meinem Schicksalsgefährten im Bombenloch nicht mehr auf. Fünf weitere Bombenteppiche folgten mit nur kleinen Pausen. Draussen Rauch, Trümmer, Trichter, Brand und Zerstörung. Alle Deutschen haben das in den letzten Kriegsjahren erlebt: in den Städten, in den Werksanlagen der Industrie, auf dem Schlachtfeld, auf den Schiffen und U-Booten: Bomben, Bomben, Bomben! – Aber es ist ein ekelhaftes Gefühl, sich im Zentrum eines Angriffes auch noch mit eigenen Bomben sozusagen zugedeckt zu wissen.

In diesen letzten Wochen des Krieges konnten wir einige Flugzeuge mit einer zusätzlichen Bewaffnung ausrüsten, die der Me 262 eine noch grössere Feuerkraft gab: R4M-Raketen mit einem Kaliber von 5 cm und 500 g Sprengstoff. Schon ein Treffer davon brachte einen viermotorigen Bomber zum Absturz. Sie wurden in zwei Rosten, die 24 Raketen trugen, unter den Flächen angebaut. In fieberhafter Eile machten unsere Mechaniker und Waffenwarte ein paar Turbos raketenschiessklar. Und dann startete ich mit einem von ihnen.

In der Gegend von Landsberg am Lech treffe ich einen Verband von etwa 16 Marauders. «Halbstarke» nannten wir diese mittleren zweimotorigen Bomber. Im Angriff feuere ich aus etwa 600 Meter Entfernung in einer halben Sekunde eine Salve von 24 Raketen in den eng aufgeschlossenen Verband. Zwei Treffer kann ich einwandfrei beobachten. Ein Bomber steht sofort in Flammen und explodiert nach Sekunden, ein zweiter verliert grosse Teile des rechten Querruders und der Tragfläche, schert sofort nach unten und zur Seite aus. Inzwischen haben auch die drei anderen mit mir gestarteten Maschinen erfolgreich angegriffen. Mein Rottenflieger, Eduard Schallmoser, der über Riem bereits eine Lightning gerammt hatte, weil ihm in der Aufregung die Betätigung der Waffen nicht gelang, kracht diesmal schiessend auf die von ihm angegriffene Marauder. Am Abend meldet er sich mit verstauchtem Bein, den Fallschirm unter dem Arm, in unserem Quartier zurück.

Unser Eindruck von der Wirksamkeit der neuen Waffe ist unbeschreiblich. Noch ausserhalb des Wirkungsbereichs des Bomber-Abwehrfeuers können diese Raketen abgefeuert werden. Mit grosser Wahrscheinlichkeit trifft eine

### *Jetzt auch noch Raketen*

gut gezielte Salve gleichzeitig mehrere Bomber. Das ist das Mittel zur Sprengung der Verbände. Und das Ende April 1945! Mitten in der Auflösung, im beginnenden Zusammenbruch! Nur nicht daran denken, dass wir diese Turbo-Jäger, diese 3-cm-Schnellfeuerkanonen und diese 5-cm-Raketen schon vor Jahren hätten haben können! Ehe unser Kriegspotential zerschlagen wurde, ehe namenloses Elend durch die Bombenzerstörungen über Deutschland kam! Nur nicht daran denken! – Wir können jetzt nichts anderes mehr tun, als fliegen, kämpfen und bis zuletzt als Jagdflieger unsere Pflicht erfüllen.

Der Einsatz forderte noch harte Verluste. Am 18. April stürzte Steinhoff im Start ab und rettete sich mit schwersten Brandverletzungen aus den brennenden Trümmern seines Turbos. Ein paar Tage später kehrte Günther Lüt-zow von einem Einsatz nicht zurück. Wir hofften noch lange über das Kriegsende hinaus, dass dieser hervorragende Mensch und Offizier nicht für immer von uns gegangen wäre. In dem gleichen Geist und mit derselben Hingabe fielen noch weitere junge Jagdflieger unseres Verbandes.

In diesen Tagen erfüllte sich das deutsche Schicksal. Am 25. April reichten sich an der Elbe bei Torgau amerikanische und sowjetischen Soldaten die Hände. Der letzte Verteidigungsring Berlins wurde bald durchbrochen. Über dem Wiener Ballhausplatz wehte die rote Fahne. Die deutsche Front in Italien brach zusammen. Und in Pilsen fielen die letzten der während fünf Kriegsjahren auf Europa abgeworfenen 2'755'000 Tonnen westalliierten Bomben.

Um diese Zeit rief ich meine Flugzeugführer zusammen und sagte ihnen: «Der Krieg ist militärisch verloren. Auch unser Einsatz kann hieran nichts mehr ändern ... Ich kämpfe weiter, weil dieser Einsatz mit der Me 262 mich innerlich gepackt hat, weil ich stolz darauf bin, zu den letzten Jägern der deutschen Luftwaffe zu gehören . . . Nur wer sich diesem meinem Gedanken anschliessen kann, soll weiter mit mir fliegen ...»

Inzwischen entschied auch die harte Wirklichkeit des Krieges die Frage «Bomber- oder Jagdeinsatz der Me 262» endgültig zu unseren Gunsten. Die Führung hatte in Berlin und anderwärts vollauf mit sich selbst zu tun. Ungezählte Instanzen, die bisher in Zuteilung und Einsatz der Düsenflugzeuge hineingeredet hatten, hörten auf zu funktionieren oder drangen nicht mehr durch. Bomber, Aufklärer, Schlachtflieger, Nachtjäger und verschiedene Erprobungskommandos, die man mit den uns fehlenden Me 262 ausgerüstet hatte, lieferten jetzt ihre Flugzeuge bei uns ab. Von allen Seiten wurden wir mit Turbos beschenkt. Wir hatten schliesslich einen Bestand von 70 Maschinen.

Am 26. April 1945 startete ich zu meinem letzten Einsatz in diesem Krieg. Sechs Düsen-Jäger des J.V. 44 führte ich gegen einen Marauder-Verband. Unsere eigene kleine Leitstelle brachte uns gut an den Gegner heran. Das Wetter: Aufgerissene Wolkenschichten in verschiedenen Höhen, dazwischen

wechselnde Sichtverhältnisse, Erdsicht nur in etwa drei Zehntel des Einsatzraumes.

In der Gegend von Neuburg an der Donau sichtete ich den Verband. Wieder stellte ich fest, wie schwer es ist, bei so grossem Geschwindigkeitsunterschied ohne die durch Wolken verdeckten Bezugspunkte auf der Erde die relative Marschrichtung zwischen eigenem und Feindverband zu erkennen und die entsprechende Angriffseinteilung richtig zu treffen. Lützow war an dieser Schwierigkeit fast verzweifelt. Er hatte mit mir wiederholt darüber gesprochen. Und jedesmal, wenn ihm ein Angriff nicht wie beabsichtigt gelang, beklagte er, der erfolgreiche Jägerkommodore, seine eigene jagdfliegerische Unzulänglichkeit. Hätte es noch einer Bestätigung mehr für die Aussichtslosigkeit des Jagdeinsatzes der Bomberpiloten mit der Me 262 bedurft, so wären es diese unsere Erfahrungen gewesen.

J-etzt aber ist keine Zeit für derartige Überlegungen. Wir fliegen fast auf Gegenkurs zu dem Marauder-Verband. Jede Sekunde bedeutet 300 Meter Annäherung. Ich will nicht behaupten, dass mir dieser Einsatz ideal gelang, aber ich brachte meine Formation in einigermassen glückliche Schussposition. Waffen- und Raketschalter entschleunigen! Schon auf grosse Entfernung schlägt uns beachtliches Abwehrfeuer entgegen. Wie bei jedem Luftkampf bin ich bis zum Äussersten angespannt und aufgeregt, und ich vergesse den zweiten Sicherungsschalter der Raketen zu betätigen. So werde ich sie nicht los. In bester Schussposition, auf den Meter genau gezielt und den Daumen auf dem Auslöseknopf erfolglos platt gedrückt, das verärgert Jagdflieger aller Dienstgrade. – Immerhin schiessen meine vier 3-cm-Kanonen bei diesem Angriff, die viel mehr Feuerkraft darstellen, als wir bisher gewohnt waren. In diesem Augenblick zischt knapp unter mir Schallmoser, der «Turbo-Rammer» durch. Im Rammen machte er keinen Unterschied zwischen Feind und Freund.

Nur Bruchteile einer allerdings sehr wesentlichen Sekunde hat diese Begegnung gekostet. Eine Marauder der letzten Kette fliegt brennend und explodierend auseinander. Jetzt greife ich einen weiteren Bomber der voranfliegenden Formation an. Er ist schwer getroffen, als ich in kürzester Entfernung über ihn hinwegfliege. Bei diesem Durchbruch bekam ich ein paar belanglose Treffer durch das Abwehrfeuer. Ich wollte nun aber unbedingt wissen, was mit dem zweiten von mir angegriffenen Bomber geschah. Mir war nicht klar, ob er herunterfallen würde. Begleitjäger hatte ich noch nicht festgestellt.

Über der letzten von mir angegriffenen Formation ging ich in eine steile Linkskurve, und in dem Augenblick passierte es: Ein Feuerhagel deckte mich ein. Eine Mustang hat mich, von oben herabstossend, überraschend erwischt. Ein harter Schlag trifft mein rechtes Knie. Das Armaturenbrett mit seinen vielen, angeblich unentbehrlichen Instrumenten ist zertrümmert. Ein weiterer

### *Mein letzter Lufikampf*

Treffer sitzt in der rechten Turbine. Ihre Verkleidungsbleche lösen sich im Fahrtwind und fliegen zum Teil davon. Auch die linke Turbine ist getroffen. Das Flugzeug ist kaum noch in der Luft zu halten.

In dieser peinlichen Lage habe ich nur den einen Wunsch: Raus aus diesem «Dampfer», der scheinbar nur noch dazu gut ist, mit ihm zugrunde zu gehen. Dann aber lähmt mich der Schreck, am Fallschirm erschossen zu werden. Wir Turbo-Jäger mussten erfahrungsgemäss damit rechnen. Bald stelle ich fest, dass sich meine zerschossene Me 262 nach Umtrimmen wieder steuern lässt. Nach einem Sturz durch alle Wolkenschichten liegt unter mir die Autobahn, vor mir München und links davon Riem. In wenigen Minuten bin ich über dem Platz. Nach altem Jägerbrauch wackle ich, jetzt schon wieder sehr selbstbewusst, und drehe zur Landung ein. Merkwürdig still und tot ist es unten. Eine Turbine reagiert überhaupt nicht auf den Gashebel. Ich kann sie nicht reduzieren. Kurz vor der Platzgrenze muss ich also beide Triebwerke endgültig ausschalten. Eine lange Rauchfahne ziehe ich hinter mir her. Und in diesem Augenblick erst erkenne ich, dass unser Flugplatz von Thunderbolts im Tiefangriff bearbeitet wird. Es gibt keine Wahl mehr. Die Warnungen unserer Bodenstelle hatte ich nicht gehört, weil mein Funksprechgerät mit der gesamten Elektrik durch den Beschuss ausgefallen war. Also bleibt nur eins: Hinein in den Zauber! Beim Aufsetzen wird mir klar, dass auch der Reifen meines Bugrades zerschossen ist. Es scheppert scheusslich, als mich mit einer Geschwindigkeit von 240 Stundenkilometern auf dem schmalen Landestreifen die Erde wieder hat. Bremsen, bremsen! Der Vogel steht noch nicht, da bin ich schon heraus und im nächsten Bombentrichter verschwunden. Davon gibt es genug auf unserem Rollfeld. Ringsum detonieren Bomben und Raketen, pfeifen und knallen Geschossgarben der Thunderbolts. – Neuer Tiefangriff. Aus dem schnellsten Jäger der Welt ins Bombenloch. Ein elendes Gefühl der Hilflosigkeit und Verlassenheit. Da kommt durch den Feuerzauber ein Ketten-Krad gerast. Bremst scharf unmittelbar neben mir. Es ist einer meiner Mechaniker. Sofort sitze ich hinter ihm. Er wendet, braust los und auf dem kürzesten Weg aus dem Flugplatz heraus. Ich habe ihm stumm auf die Schulter geschlagen. Was ich damit sagen wollte, verstand er besser, als alle Worte über die Verbundenheit zwischen fliegendem und Bodenpersonal ausdrücken können.

Die anderen Flugzeugführer dieses Einsatzes wurden auf benachbarte Plätze geleitet oder rutschten kurz nach dem Angriff in Riem herein. Einer brachte eine Mustang mit, in gefährlicher Schussposition hinter sich. Die Me 262, Fahrwerk draussen, Klappen ausgefahren, schwebte ein, hundert Meter dahinter die Mustang, aus allen Waffen feuernd. Wenige Wochen später sprach ich mit dem Piloten dieser Mustang. Er war ein erfolgreicher amerikanischer Verbandsführer. Ich musste ihm die Freude an diesem ver-

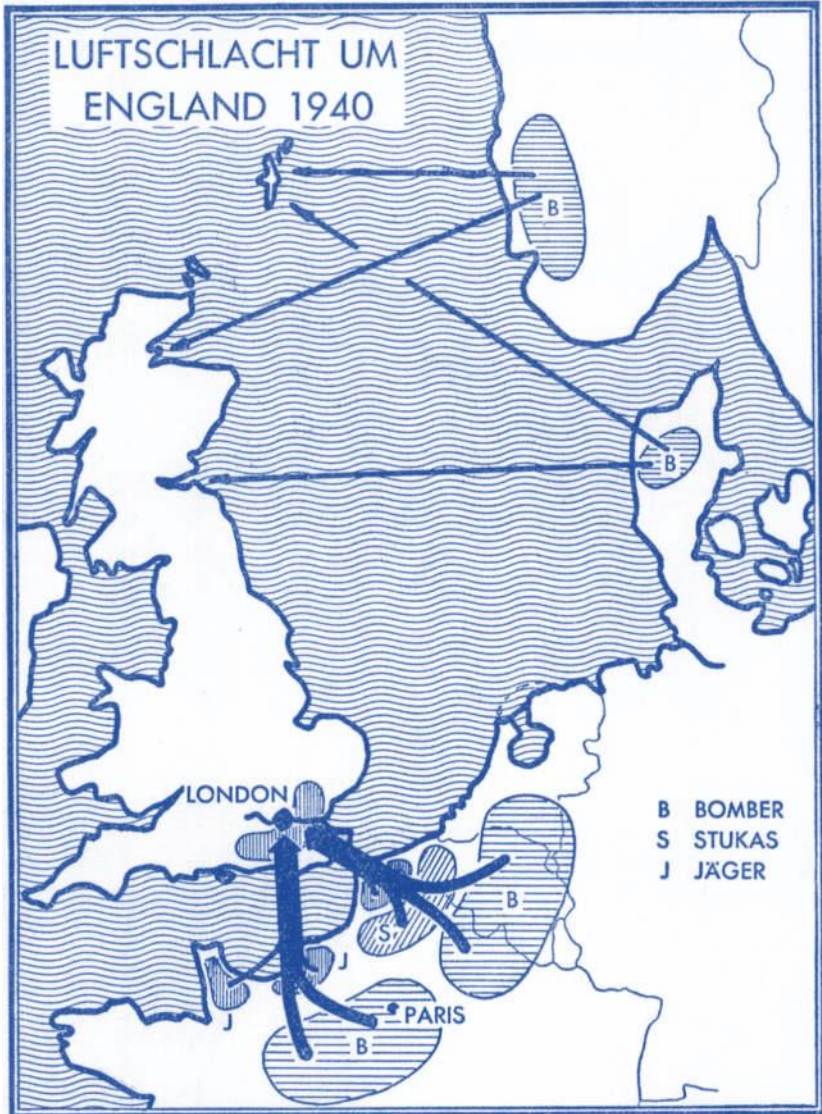
meintlichen Abschuss nehmen, und tat es mit Genugtuung. Der Flugzeugführer dieser in den amerikanischen Abschusslisten verbuchten Me 262 war der junge Leutnant Neumann. Er wohnt heute 40 Minuten von mir entfernt in Buenos Aires. Damals war er mit seinem Turbo voller Treffer gesund gelandet.

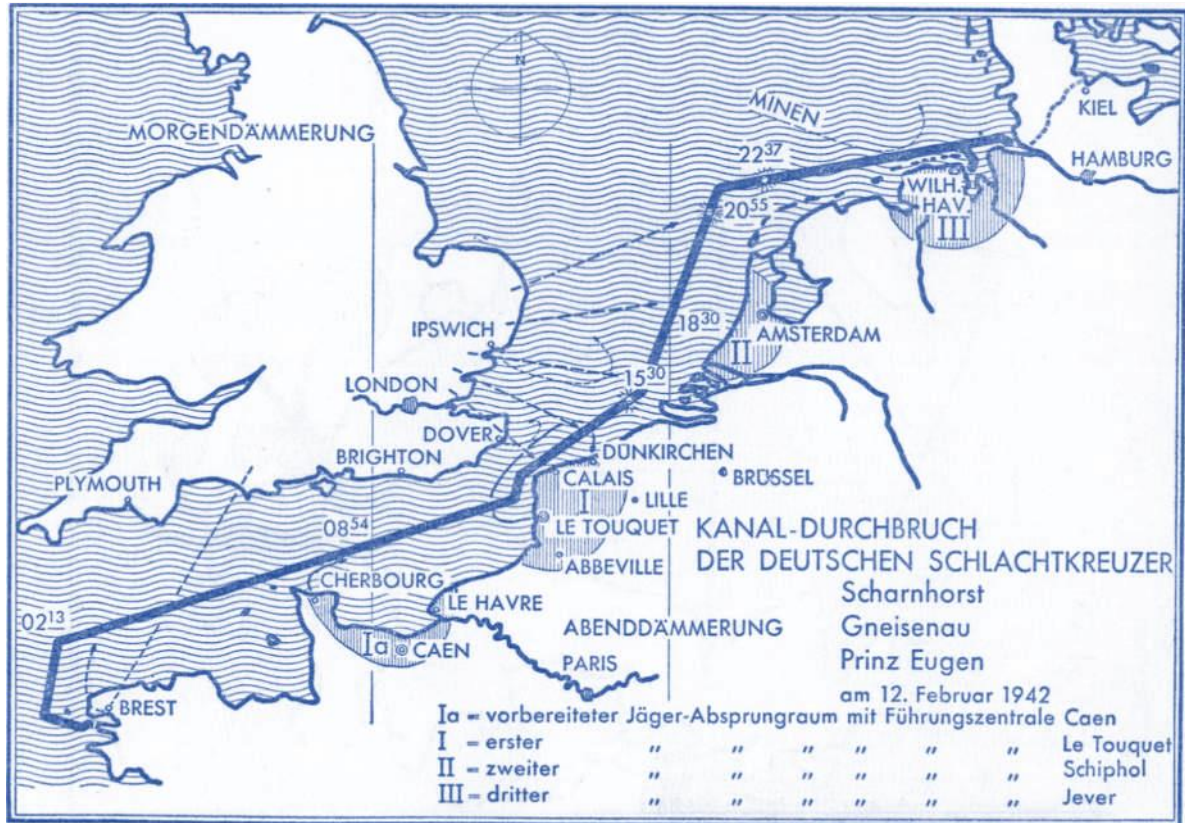
Fünf sichere Abschüsse ohne eigene Verluste meldeten wir. Bald nach Kriegsende wurde ich sehr eingehend über diesen Einsatz befragt. Ich erfuhr dabei, dass wir noch grössere Erfolge gehabt hatten, ohne dass man mir die genaue Zahl nannte. Man wollte mir einfach nicht glauben, dass bei diesem Angriff nicht mehr als sechs Me 262 beteiligt waren.

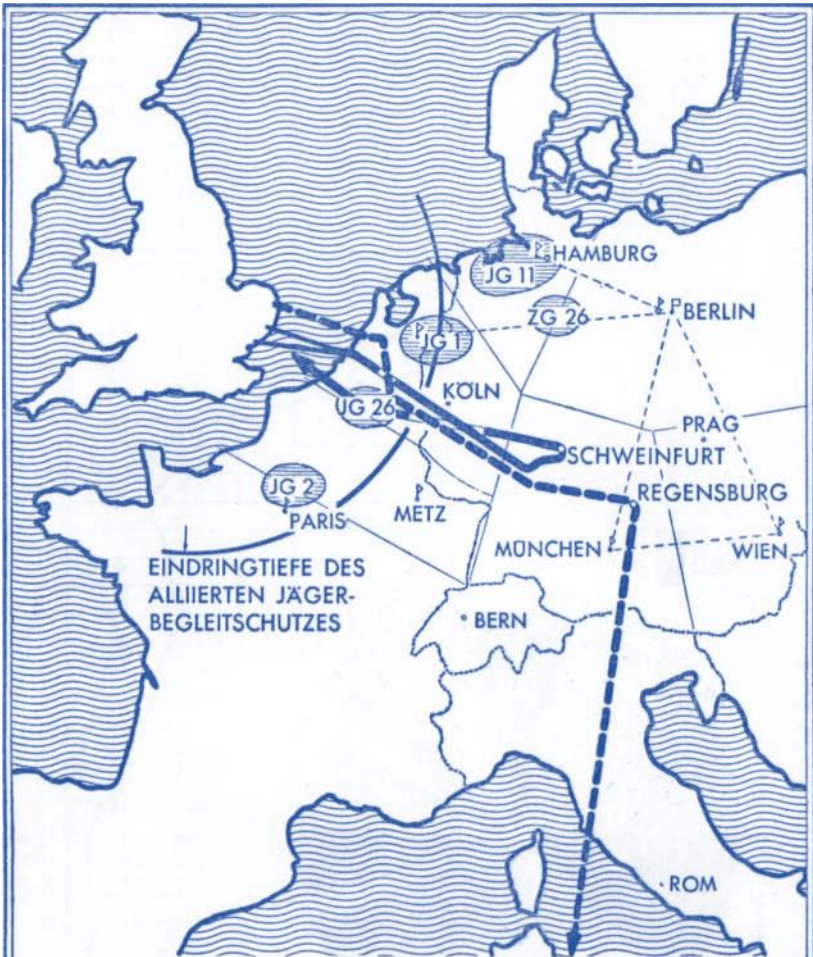
Zur Behandlung meines angekratzten Knies musste ich nach München ins Lazarett. Die Röntgenaufnahme zeigte zwei Geschosssplitter in der Gelenkkapsel. Man legte mein Knie in einen Gipsverband. Schöne Bescherung!

Der Gegner hatte die Donau, von Norden vordringend, bereits an mehreren Stellen überschritten. Der J.V. 44 bereitete seine letzte Verlegung vor. Bär, der sich mit den Resten seines Volksjäger-Erprobungskommandos uns angeschlossen hatte, übernahm an meiner Stelle die Führung. An die 60 Turbos flogen nach Salzburg. Aus der Reichskanzlei und vom Führungsstab der Luftwaffe in Berchtesgaden wurde unsere sofortige Weiterverlegung nach Prag befohlen, um von dort aus in den völlig hoffnungslosen Kampf um Berlin einzugreifen. Die Ausführung dieses Befehls wurde verzögert bis er gegenstandslos wurde.

Am 3. Mai 1945 standen alle Flugzeuge des J.V. 44 ohne jede Tarnung auf dem Flugplatz Salzburg. Darüber kreisten amerikanische Jäger. Sie schossen nicht, sie warfen auch keine Bomben, sie hofften offenbar, bald selbst diese deutschen Düsen-Jäger zu fliegen, die ihnen so schwer zu schaffen gemacht hatten. Salzburg rüstete sich zur Übergabe. Die Spitzen der Armee Devers näherten sich der Stadt. Als das Rasseln der ersten Panzer auf dem Flugplatz zu hören war und es keine andere Möglichkeit mehr gab, gingen unsere Düsen-Jäger in Flammen auf.







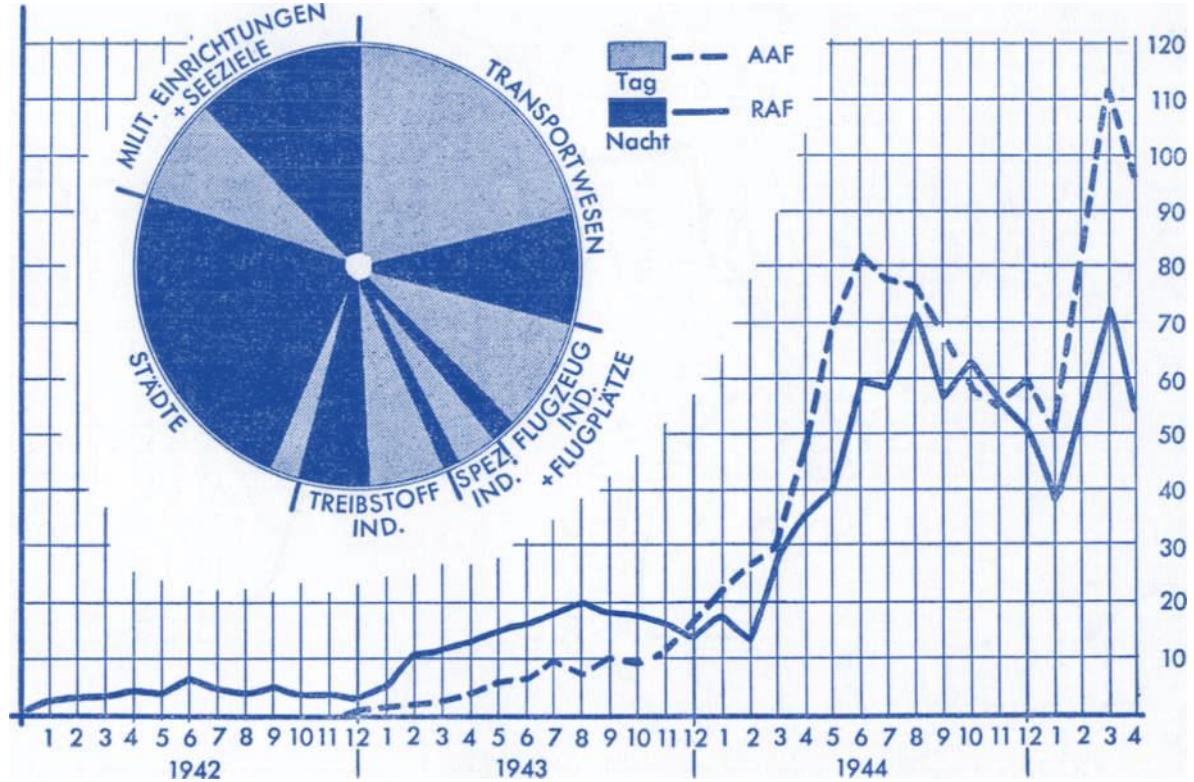
**ERSTER ANGRIFF 8. AAF  
AUF SCHWEINFURT UND REGENSBURG  
AM 17. AUGUST 1943**

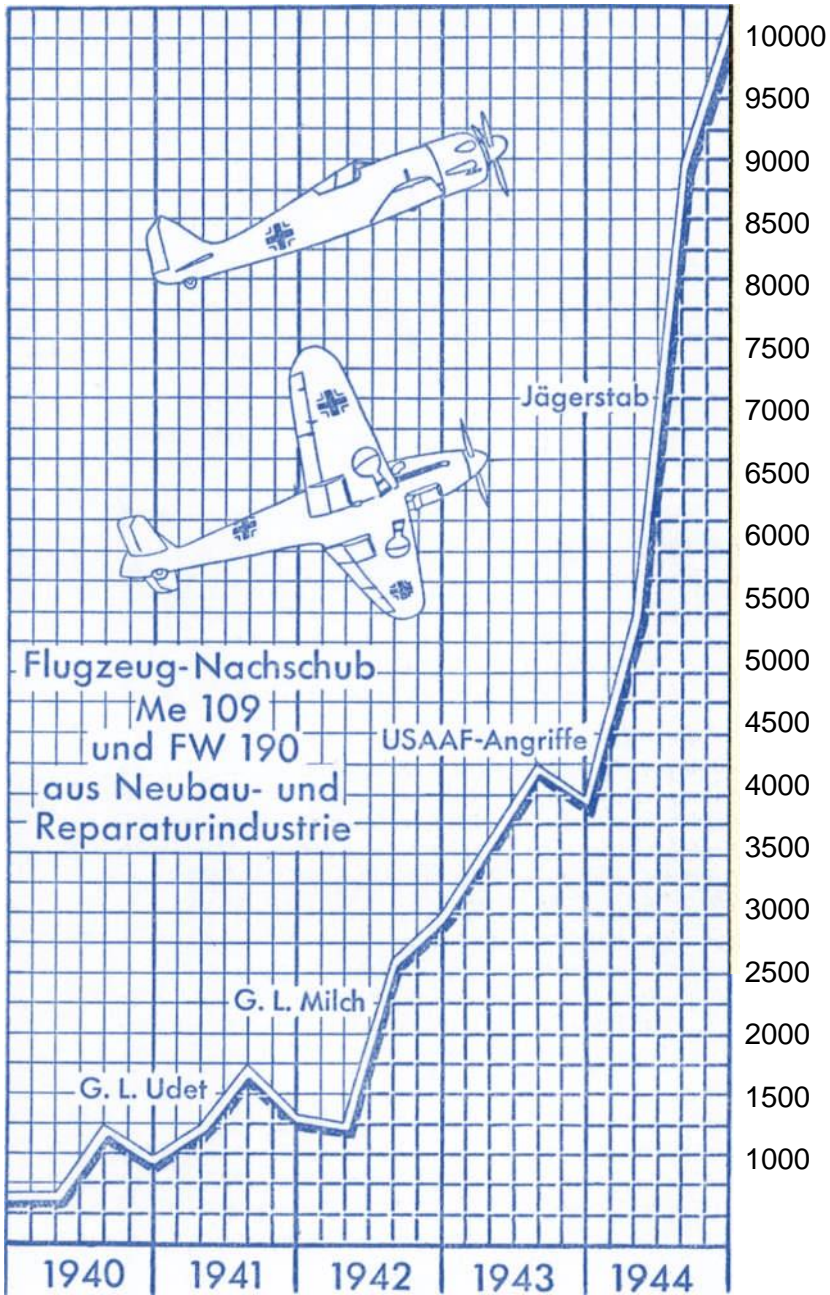
	376 viermot. Bomber gestartet
	315 " " über Zielen
	60 " " abgeschossen
mehr als	100 " " durch Beschuß beschädigt

rund	300 deutsche Jäger und Zerstörer eingesetzt
etwa	25 deutsche Totalverluste



## BOMBENABWÜRFE (IN TAUSEND TONNEN) STRATEGISCHER BOMBENKRIEG EUROPA





## *Inhaltsverzeichnis*

1. **Auf und über argentinischer Erde** ..... 5-11  
*Das Nest der Kondore – Fliegerstadt El Palomar – Vom Pferd direkt ins Flugzeug – Reiter- und Pferdegeist – Deutsche Flieger in Argentinien – Begegnung mit Perón – «Pulqui», ein Düsenjäger mit indianischem Namen – Berater der argentinischen Luftwaffe – Am Schreibtisch und im Düsenjäger – Erfüllte Sehnsucht*
2. **Flieger will ich werden** ..... 12-16  
*Zum ersten Male im Flugzeug – Segelflug in den zwanziger Jahren – Das Verbot von Versailles – Die Borkenberge in Westfalen – Wir lernten von der Pike auf – Erster Start, erster Bruch – Hohe Schule in der Rhön – Ein Stundenflug – Prüfungen am Steuerknüppel und auf der Schulbank – Mein Grunau-Baby*
3. **Es wird langsam ernst** ..... 17-20  
*Fliegen, eine brotlose Kunst – Deutsche Verkehrsfliegerschule Braunschweig – Aufnahmechancen 1:200 – Zehn Tage Prüfung – Bestanden! – Rekordflug in den Borkenbergen – 320 Wendekurven – 2 Stunden, 6 Minuten, 3 Sekunden – Abschied von der Jugend*
4. **Vom Segelflug zum Motorflug** ..... 21-28  
*Jugend fliegt nicht um Geldeswert – Triebfeder Idealismus – Harte Ausbildung in Braunschweig – Beinahe wäre ich Infanterist geworden – Wettkampf im Sturm mit tödlichem Ausgang – Kunstflugausbildung – Oder ist das schon Jagdfliegerei – 30. Januar 1933 – Reichskommissar der Luftfahrt Hermann Göring – Kommando Süditalien – Als «avieri» des Duce verkleidet*
5. **«Wollen Sie ‚aktiv‘ werden?»** ..... 29-32  
*Es brodeln in der deutschen Retorte – Aufbau der Luftwaffe – Verkehrsflieger Stuttgart–Barcelona – Rekrut beim IR 10 – «Hose passt!» – Drei bittere Monate – Befehlen und Gehorchen – Infanterieschule Dresden – Politik interessierte uns wenig – Offiziersprüfung – Die Schulterstücke – Ade, ihr Stoppelhopper!*
6. **«Fliegeruntauglich»** ..... 33-38  
*Getarnte Fliegeroffiziere – Die neue Luftwaffenuniform – «Schlipsisoldaten» – Enttarnung – Jagdgeschwader Richthofen Nr. 2 – Der Proppen auf der Sektflasche – 1933: erste Vorführung der Me 109! – Absturz bei Parterre-Akrobatik – Mit dem Kopf im Armaturenbrett – Drei Monate Lazarett – Glanzvolles Olympiajahr 1936 – Noch ein schwerer Absturz – Viel Arger und eine erfolgreiche Kriegslist*

7. **Legion Condor ruft** ..... 39-44  
*Spanien in Flammen – Moros in deutschen Ju 52 – Auch eine Luftbrücke – Geheimnisvolle Einsätze – «Übung Rügen» – Max Winkler sorgt für alles – Seltsame KdF-Reise – Ein Seelenverkäufer unter Panama-Flagge – Meuterei droht – Landung in El Ferrol – Bei der Jagdgruppe der Legion – Guernica – Ausgerechnet die Stabskompanie – Romantisches Avila – Einstweilen Jagd nur auf Steinböcke*
8. **Tiefflieger gegen die Rojos** ..... 45-55  
*Der «eiserne Ring» von Bilbao – Die rote Brunete-Offensive – Meine ersten Einsätze – Endlich eine Jagdstaffel! – «Schmalspurjäger» mit He 51 – Beliebt bei nationaler Infanterie – Kampf um das «Ruhrgebiet» Spaniens – Kein Krieg mehr ohne Wohnzug! – Nachtleben in Zaragoza – Blutige Eroberung Teruels – Kämpfen wir auf der verkehrten Seite? – Durchbruch zum Mittelmeer – Spritztour nach Sevilla – Mein Nachfolger: Werner Mölders*
9. **Zwischen Kriegen und Paraden** ..... 56-64  
*Rückkehr nach Deutschland – Im neuen Prachtbau des RLM – Schreibtischarbeit schmeckt mir nicht – «Peace in our time» – Parademässiger Sudeteneinsatz – Heimkehr der Legion Condor – Ordensessen im Lager Döberitz – Parade auf der Ostwest-Achse – Tee-Empfang beim Führer – Bei Göring auf Westerland – Die nachträglichen Brillanten – Staffelpatän in Tutow – Politische Hochspannung – Bereitstellung in Schlesien – Am Morgen des 1. September 1939 – Kutno, Modlin, Warschau – Mit Hitler an der Gulaschkanone – Endlich wieder bei der Jägererei*
10. **Jagdflieger im Westfeldzug** ..... 65-75  
*Mein erster Abschuss – Krieg im Westen – Sitzkrieg nach Blitzkrieg Der Luftgegner – Sedan, Schwerpunkt des Feldzugs – Unternehmen Abendessen – Wilde Jagd auf eine Potez – Die ersten sieben Gegner – Dünkirchen: ich mache mit der RAF Bekanntschaft – Der rätselhafte Haltebefehl – Eine Aufgabe, die die Kräfte der Luftwaffe überstieg – Die letzten Tage der Armée de l’Aire – Eine Moräne im Abschuss leicht gerammt – Gruppenkommandeur beim «Schlageter»-Geschwader – Waffenstillstand – «Heim ins Reich» – Hitlers Bericht und Friedensangebot in der Kroll-Oper – Beförderungswelle erreicht auch mich – Ritterkreuzverleihung am Pas de Calais – Spitfires gratulieren*
11. **Die Luftschlacht um England beginnt** ..... 76-84  
*Dreifache strategische Aufgabenstellung – Das Stärkeverhältnis – Me 109, das damals beste Jagdflugzeug der Welt – Das ausschliesslich offensive Denken der Führung – Douhets verhängnisvoller Einfluss – Stiefkind Jagdwaffe – Gegen den Primat der Materie – Schon erste Phase der Schlacht bringt neue Erkenntnisse – Wechseln der Schwerpunkte – Die zweite Phase – Hitler kämpfte nur mit halbem Herzen gegen England – Aufmarsch der Luftflotte 2 und 3 – Mein erster*

England-Einsatz am 24. Juli 1940 – Ein sehr ernster Gegner – Der «Seelöwe» starb den Strohtod.

12. **Ein Kampf auf Leben und Tod** ..... 85-97

Jagdverbände am Kanal im rollenden Einsatz – Der schwächste Punkt unserer Offensive: zu geringe Eindringtiefe – Der Krieg in der dritten Dimension hat seine eigenen Gesetze – Luftstrategie in Theorie und Praxis – Die ersten Jägerschlachten über England – Holzauge und Radarauge – England erkannte rechtzeitig die Bedeutung der Radartechnik – Vorteile der Verteidigung – Verlustreiche Stuka-einsätze – Die dritte Phase – Ausbleiben greifbarer Erfolge – Moralische Krise – Nach Karinhall befohlen – Verjüngung des Führerkorps der Jagdwaffe – Göring am Kanal – Einleitung der vierten Phase – «Bitte um Ausrüstung meines Geschwaders mit Spüfres»

13. **«Bomben auf En-ge-land»** ..... 98-106

Douhet wäre enttäuscht gewesen – Nur ein Zehntel Englands Kampfraum – Der fehlende Fernbomber – Der erste von 38 Grossangriffen auf London – Angriff und Abwehr – Untragbare Stuka-Verluste – Auch Zerstörer aus dem Einsatz gezogen – Kämpfe mit britischen Jägern – Mein 40. Abschuss – Eichenlaub-Verleihung in der Reichskanzlei – Hitlers Hochachtung vor England – Interview für die Auslands presse – Besuch im Reichsjägerhof – Der Hirsch meines Lebens – Ernstes Gespräch mit dem Reichsmarschall

14. **Zwischen «Seelöwe» und «Barbarossa»** ..... 107-114

Ein wichtiges Datum des Krieges: Molotows Besuch in Berlin (12. bis 14. November 1940) – Ablehnung sowjetischer Forderungen bringt Verlust der Rückendeckung im Osten – Auswirkungen auf den Luftkrieg im Westen – Ein Novum: Jagdbomber-Einsatz – Jabo als Lückenbüsser – Opposition der Jagdflieger – Göring droht mit Auflösung der Jagdwaffe – Erste schwere Vertrauenskrise – Nachtteiliges Herbstwetter – Einstellung der Tagesangriffe – Luftwaffe ist nicht vernichtet oder entscheidend geschlagen! – Die fünfte Phase: Nachtangriffe – Klassisches Beispiel eines exakten Nachtangriffes: Coventry – Doch Coventry wiederholte sich nicht – Sang- und klangloses Ende

15. **Auf strategischem Neuland** ..... 115-118

Mit Vorbereitung des Ostfeldzuges verliert Luftfront im Westen das Interesse der deutschen Führung – Was wäre gewesen, wenn ...? Weihnachten 1940: Führerbesuch in Abbeville – Eine Propagandarede – Die Entwicklung der Luftwaffe – Das Verdienst Hermann Görings – Fehler im Aufbau – Die Schlacht um England, eine operative Aufgabe mit unzulänglichen Mitteln – Fünf völlig neuartige Operationen – Auch Alliierte Nutzniesser deutscher Erfahrungen – Sie schufen die strategische Luftmacht des zweiten Weltkrieges – Deutschland tat den ersten Schritt in strategisches Neuland – die Alliierten den zweiten, erfolgreichen

16. **Ein Alp wird Wirklichkeit: Zweifrontenkrieg** ..... 119-128  
*Verlegung nach Brest zum Schutze der Schlachtschiffe – Ein Abschluss beim Verlegungsflug – Geburtstagsgeschenk für Osterkamp: ein Korb Hummern und zwei abgeschossene Spitfires – Was hatte Kreta zu bedeuten? – «Ist ja alles gar nicht wahr» – Göring weiht uns in Ostfeldzugplan ein – Und England? – Ich soll den Stellvertreter des Führers abschiessen – Der Griff nach der Notbremse – Aufmarsch im Osten beginnt – «Nonstop» – oder «Nonsens»-Offensive? – Ein unvergesslicher Tag, 21. Juni 1941 – 68. bis 70. Abschluss – Aussteigen mit Hindernissen – Die schrecklichsten Sekunden meines Lebens – Als Erster die Schwerter zum Eichenlaub*
17. **Ostfront – das Verdun der Luft** ..... 129-134  
*22. Juni 1941: Ostfeldzug beginnt – Einzigartige Erfolge – Unterlegene Sowjetjäger – Primitivität zerreibt eine sensible technische Waffe – Sondermeldungen – Wir Flieger im Westen kommen uns verlassen vor – Drei Brüder Galland im gleichen Geschwader – Ein übertretenes Startverbot – Uffz. Meyer, mein Lebensretter – Zum Führer befohlen – In der «Wolfsschanze» – Hitler: Zähne zusammenbeißen – Schnell muss der Krieg im Osten jetzt zu Ende gehen, sonst...*
18. **Der Krieg ist kein Cricketspiel** ..... 135-140  
*Heisse Tage am Kanal – Nachdenkliches Gespräch mit Göring – Piloten am Fallschirm abschiessen? – Das Thema «Ritterlichkeit» – Wing-Commander Douglas Bader – Wer holte ihn herunter? – Einladung auf meinen Gefechtsstand – Der einzige Kriegsflieger mit zwei Beinprothesen – Bader taut auf – Interesse für meine Me 109 – Eine unerfüllbare Bitte – Aber seine Prothesen soll er haben – Funkverbindung mit der RAF – Liebesgaben und Bomben – Bader ist inzwischen entflohen – Wiedersehen nach dem Kriege mit vertauschten Rollen*
19. **Ein düsteres Kapitel** ..... 141-146  
*Udets Selbstmord – Letzte Unterhaltung mit ihm – Ein tolles Fliegerleben – Ehrenwache an seinem Sarg – Rückfahrt zur Front – Aus dem Zuge geholt: Mölders tödlich abgestürzt! – Auf dem Invalidenfriedhof zu Mölders Nachfolger ernannt – Peter Göring gefallen – Soldatenfriedhof Abbeville – Der Reichsmarschall besucht das Geschwader – Schwerer Abschied*
20. **Vorwärts oder rückwärts?** ..... 147-155  
*Der historische Wendepunkt des Krieges – 6. Dezember 1941: Offensive vor Moskau festgelaufen – Die Brauchitsch-Krise – Auswirkungen auf den Luftkrieg im Westen – Meine neue Dienststelle im «Vorwärts»-Gebäude – Schwerer Anfang – Heimweh nach dem Geschwader – Jeschonneks Ansicht über die Fortführung des Krieges – Alles auf eine Karte setzen – Die Brillanten zum Ritterkreuz – Führersplitter und Reichsmarschallbrillanten – Wie ich die Urkunde sieben Jahre nach dem Zusammenbruch des Krieges wiederbekam*

21. **Unternehmen «Donnerkeil»** ..... 156-167  
*Mein erster wichtiger Auftrag als «General der Jagdflieger» – Die deutschen Kriegsschiffe in Brest – Hitler erwägt ihre Verlegung nach Norwegen – Er sieht seine Ostoperation von Norden bedroht – Bedenken bei Kriegsmarine und Luftwaffe – Entscheidende Besprechung in der «Wolfsschanze» – Hitler nimmt mich beiseite: «Alles hängt vom Luftschirm ab» – Strengste Geheimhaltung – Vorbereitungen beginnen – Bereitstellung der Jagdkräfte – Begleiterschutzzprobleme – Bestenfalls 252 Jäger verfügbar – Der Tag X – Wetterfragen – Letzte Einsatzbesprechung – Die Engländer merken etwas – Die Sache fängt schlecht an – Bomben auf auslaufende Einheiten – Unternehmen «Donnerkeil» rollt an*
22. **Der Durchbruch** ..... 168-180  
*Eine Nacht voller Ungewissheit – Bei Morgengrauen: Verspätung auf geholt – Nichts rührt sich beim Gegner – Erste Begleitjäger am Verband – Eine im letzten Augenblick entdeckte Minensperre – Tiefstflug und absolute Funkstille – Ein alarmierender feindlicher Funkspruch – Doch englische Führung schenkt eigener Aufklärung keinen Glauben – Meerenge vom Feinde unbehindert erreicht – Verwirrung beim Gegner – Erste Abwehr um 13.16 Uhr – Sämtliche Swordfish abgeschossen – Pausenlose Luftkämpfe – Aus dem Kriegstagebuch des Jägerführers-Bord – Scharnhorst auf Mine gelaufen – Das Wetter wird immer schlechter – Grossartige Leistungen von Piloten und Bodenpersonal – Noch zwei Minentreffer – Sämtliche Schiffe erreichen Heimathäfen – Operation gelungen – Schwere Schock in England – Tapferer Gegner – Ein Erfolg der deutschen Jäger*
23. **Zwischen Norwegen und Afrika**..... 181-189  
*Jagdschutz bis in die norwegischen Fjorde – Probleme der Seekriegführung – Die Atlantikschlacht – Wende durch Radar – Sorgen bei den Alliierten – Der erste Marshall-Plan: Angriff auf Westeuropa – Die ersten amerikanischen Bomben auf Europa – Rommel kämpft am Halfaya-Pass – Schlüsselproblem Malta – Malta-Blitz zündet nicht – Bei Göring in Neapel – Wir geraten hart aneinander – Beim Wüsten-Geschwader – Marseille, der «Flieger von Afrika» – Erschütternde Eindrücke – Ein ungeschminkter Bericht nach oben – El Alamein – Sieg oder Tod! – Auch bei Stalingrad*
24. **Ein Blick auf die andere Seite**..... 190-199  
*Mit 30 Jahren jüngster General der Wehrmacht – Studium der Feindlage – Bombenoffensive gegen das Reich droht – Der englische Anteil am Luftkrieg gegen Deutschland – Harris übernimmt das Kommando – Paris, das erste Ziel – Englisch-amerikanische Kontroverse: nächtliche Flächenbombardierung oder Tagespräzisionsangriffe? – Kompromiss: beides – «Round-the-clock-bombing» – Aufstellung der 8. AAF beginnt – Massenformationsflug über den Ozean – Bomben und Propaganda – 1'000 Bomber greifen Köln, Essen und Bremen an – Vorerst bei Nacht – Luftverteidigung des Reiches wird vordringlich*

25. **Als die Geburtsstunde der Reichsverteidigung schlug ....** 200-208  
*«Erfant terrible» der Luftwaffe – Zusammenstöße mit Göring werden heftiger – Bescheidene Anfänge der Reichsverteidigung – Deutschlands Lage fordert Luftangriffe heraus – Der Gedanke der Objektverteidigung – Wer alles schützen will, schützt nichts – Lichtblick Nachtjagd – «Himmelbett»-Verfahren – «Gefechtsopernhäuser» – Zusammenfassung der Tag- und Nachtjagdführung – Herbst 1943: fünf Jagddivisionen – Nachtjagd im Osten – Sorglosigkeit der obersten Führung*
26. **Hinter dem jüngsten Bombentrichter her .....** 209-221  
*Spatz fordert Luftherrschaft über Deutschland – Steigende britische Einsatzstärken, sinkende Verlustquoten – Asse der deutschen Nachtjagd – Versäumte Gelegenheit: Fernnachtjagd – Anfangs auch einzelne britische Tagesangriffe – Spezialbomben auf Talsperren – Erste Erfahrungen mit Tages-Viermot-Bombern – Bewaffnungsprobleme – Rätselhafte Begegnung mit einer Spitfire – Rommels Sturm auf Alexandrien verzögert Anlaufen der USA-Bombenoffensive gegen das Reich – Landung in Nordafrika – Begegnung mit Darlan – Ich fliege nach Tunis – Luftversorgung unter katastrophalen Verlusten – Jägerführung von Sizilien aus – Ein Höhenflug ohne Sauerstoff – Räumung Siziliens*
27. **Das Haus ohne Dach.....** 222-230  
*1943: Deutschland an allen Fronten im Rückzug – Festung Europa – Das Dach wurde verheizt – Erster USA-Tagesangriff gegen Reichsgebiet – Periphere oder zentrale Verteidigung? – Speer fürchtet für seine Rüstung – Milchs Jäger Programm – 7'600 Jagdflugzeuge in acht Monaten – Die «Moskito»-Plage – Jagdkräfte aus Osten und Süden für Reichsverteidigung – Auch Nachtjäger und Zerstörer werden eingesetzt – Erprobungskommando 25 – Gefahr noch nicht gebannt, aber wir atmen auf*
28. **Hamburg – Schicksalsstunde der Luftwaffe .....** 231-239  
*Taktische und technische Neuerungen des Gegners schlagartig und massiert eingesetzt – Unser Radar ausgeschaltet – Primitives aber wirkungsvolles Düppelverfahren – Der Bomber-Strom – Verheerende Wirkungen – Britische Nacht- und amerikanische Tagesangriffe lösen einander ab – Die Opfer – Die Komponenten des anglo-amerikanischen Erfolges – Der Krieg ist verloren – Die deutschen Möglichkeiten – Radikale Umstellung auf Defensive erforderlich – Besprechung im Führerhauptquartier – Einmütigkeit und feste Entschlossenheit: Luftüberlegenheit über dem Reich muss zurückerobert werden – Entscheidungsvolle Stunde – Hitler befiehlt: Nicht Defensive, sondern Vergeltung! – «Angriffsführer England»*
29. **Von einer Krise in die andere.....** 240-248  
*Nadelstiche gegen Vernichtungsschläge – Die «wilde Sau» – Helle Nachtjagd – Personalsorgen – Nur 800 von 70'000 Offizieren für die Jagdwaffe – Ausbildungsfragen – Leistungsniveau sinkt ab*



– Verbandsführermangel – Materielle und personelle Reserven je hl en – Göring wirft der Jagdwaffe Versagen vor – Ein Führerbefehl: Kampfswagen-Kanone für Jagdflugzeuge – Auf Burg Veltenstein tobt der Reichsmarschall – Ich bitte um Frontverwendung – «Genehmigt!!»

30. **Im Kampf mit Feind und Führung** ..... 249-262

«Bis auf Weiteres im Amt» – Göring wird aktiv – «Der Reichsmarschall führt» – «Luftangriff auf die Festung Köpenick» – Aetherwellen-Krieg – Horchdienst – Neue britische Methoden – Intensivierung des Nachtlufkrieges – Nürnberg – Battle of Berlin Schlechtwetter-Bombardierungen – Hohe Verluste bei forcierten Abwehr-Einsätzen – Das Ende der «wilden Sau» – Tagesangriffe die grössere Gefahr – Ziel: unsere Flugzeugproduktion – Jägerstab Speer – Erster Angriff auf Schweinfurt – Inspektionsflüge im luftkampfklaren Jagdeinsitzer – Und was dabei passiert – Wir treffen einen Viermot-Verband über der Nordsee – Ein schulmässiger Abschuss – Zerstörer-Einsätze – Entscheidende Luftschlacht Schweinfurt – Viermot-Schreck überwunden – Doch jetzt erweitern amerikanische Begleitjäger ihren Operationsradius

31. **Dazwischen lag Deutschland** ..... 263-275

Dringlichkeitsstufen der alliierten Bombenoffensive – Amerikanische Erkenntnis: Luftüberlegenheit ist nur mit Jägern zu erkämpfen – Göring glaubt nicht an weitreichende amerikanische Begleitjäger – Im Herbst 1943 sind sie da – Reichseinflüge ohne Jagdschutz sind für die Amerikaner nach einer Reihe deutscher Abwehrerfolge untragbar geworden – Krise in alliierter Luftkriegführung – Wir fassen neue Hoffnung – Schwere der Krise von uns nicht erkannt – Genug eigene Probleme – Geschwaderegefüge zerrissen – Schwächen der Zerstörer – Wachsende amerikanische Angriffsstärken – Die zweite Luftfront – Pendelbombardierungen – Wetterschwierigkeiten – Erschütternde Verluste – In Schleissheim geht es hart auf hart – Ich knalle mein Ritterkreuz auf den Tisch

32. **Die Geissel Gottes** ..... 276-285

Schwerste Belastungen im Winter 1943/44 – Unvorstellbare Steigerung der Luftangriffe – Vernichtungsschläge gegen Berlin – Verbissener Widerstandswille – 1944, das Jahr der höchsten Flugzeugproduktion! – Neues Jäger Programm – Ich verlange absolute Priorität für Jagdwaffe – Vergeblich – Bomber bis zum Erlahmen – Der neue amerikanische Begleitjäger P 31 «Mustang» – Wir bilden Gefechtsverbände – Die Epoche der Abschwünge – Eine katastrophale Entwicklung – Letztes Glied einer Kette von Fehlern und Irrtümern – Stärkeverhältnis 1:7 – Das Ende der Zerstörerwaffe – Die Sturmjäger – Ablehnung der Selbstaufopferung – Hervorragende Bewährung – Eine beschämende Parade: 800 B-17 fliegen an mir vorbei – Ich schieesse eine von ihnen ab – Und werde von Mustangs nach Hause gejagt

33. **Die Invasion, der Anfang vom Ende** ..... 286-300

*Zähes Bemühen um Verstärkung der Jagdwaffe – Erster Versuch einer Reserveneubildung – Invasion warf alle Pläne über den Haufen – Warum nicht vom Mittelmeer aus? – Eisenhower kommt nach London – Vorbedingung: Luftwaffe ausschalten! – Auch Amerikaner gehen zeitweilig zu blinder Flächenbombardierung über – Schwere Belastung für unsere Jäger – Verbesserte Taktik – Grossangriff auf unsere Flugzeugindustrie – «Die grosse Woche» – Wirkung vom Gegner überschätzt – Amerikanische Jäger werden offensiv – Invasionsvorbereitungen – Eisenbahnziele – Gegen V-Waffen-Basen – Todesstoss für die Luftwaffe: die alliierte Benzin-Offensive – Ab September 44: Kraftstoffmangel untragbar – 11. Mai, Beginn der unmittelbaren Invasionsvorbereitungen – 100 deutsche Jäger gegen 12 837 Invasionsflugzeuge – Ungewissheit über die Landung – Verzögerte Stichwortausgabe*

34. **«Wo bleibt die Luftwaffe?»** ..... 301-318

*Lückenloser alliierter Luftschild – Desorganisierte Nachrichtenverbindungen – Überführung von Verstärkungen und Reserven unter ungünstigen Verhältnissen – Hohe Verluste bei Verlegung – Operative Nachteile – Die ersten Feindflugplätze auf dem Festland – Totale Luftherrschaft des Gegners behindert Aufmarsch – Nachschub wird paralytisch – Schwerste Zerreihsprobe der Jagdwaffe – Wir verkriechen uns in die Wälder – Auffrischung und zweite Reserveneubildung – Bombenoffensive gegen das Reich geht trotz Invasion weiter – Neue Benzin-Gross-Offensive – V-Waffen-Beschuss Londons beginnt – 2'000-Tonnen-Vergeltungsangriff auf Berlin – Eröffnung der dritten Luftfront? – Roosevelt bittet um Luftstützpunkte in der Sowjetunion – Das Desaster von Poltawa – Sinkende deutsche Produktion – 7'700 t Bomben auf St. Lö – Zusammenbruch der Normandie-Verteidigung – Verlustreiche Luftkämpfe – 300 Flugzeuge pro Woche verloren – Schwere Belastungen auch für alliierte Flieger – Luftwaffe noch nicht tot – 700 Jäger in Reserve – Inspektion der Frontverbände – Führerbefehl: Reserven in Rückzugsbewegung werfen – Speer und ich versuchen, Gegenbefehl zu erwirken – Hitler wirft uns hinaus*

35. **Der «grosse Schlag»** ..... 319-334

*Hitler will die Jagdwaffe auflösen – Umstellung von Jäger- auf Flakproduktion – Jägerreserve verbrennt im Rückzug aus Frankreich – Auflösungserscheinungen – Gegner hält uns für erledigt – RAF-Bomber fliegen wieder bei Tag – Neuordnung in der Rhein-Basis – Vorbereitung für einen «grossen Schlag» – Alliierter Vormarsch kommt am Westwall zum Stehen – Italien, Balkan, Ostfront – Warschau, letzter Akt westöstlicher Luft-Kooperation – Einsatz der V-Waffen und ihre Bekämpfung – Montgomerys Vorstoss im Norden – Luftlandung bei Arnheim gescheitert – September 1944: 4103 Flugzeuge, die höchste Monats Produktion des Krieges! – Dritte Jägerreserve wächst an – Alliierte Erkenntnis: deutsche Moral nicht zu brechen – Immense Steigerung der Bombenangriffe – Lahmlegung*

von Kraftstoff Versorgung und Verkehr muss zum Erstickungstod der Kriegsproduktion führen – Der «grosse Schlag» soll Wende bringen – 3'700 Jäger stehen bereit! – Die Führung behält die Nerven – Aber sie meinte einen ganz anderen «grossen Schlag» als ich – Aufmarsch zur Ardennen-Offensive – Wo bleibt der Sinn dieses Krieges? – Warum nicht mit dem letzten Aufgebot gegen die Rote Armee? – Ein letzter Gewalteinsatz verschlingt die Reste der Substanz

36. **Was hatten wir für Möglichkeiten!** ..... 335-348

Als «General der Jagdflieger» amtsenthoben – Rückblick ohne Bitterkeit – Führungskrise in der Luftwaffe – Was wird aus dem «Angriffsführer England»? – Bomber, in Klammern: Jott wie Jäger – Göring vergattert die Jagdwaffe – Luftwaffen Parlament in Gatow – Lützow bringt unsere Forderungen vor – Die «Jäger-Meuterei» – Ich soll einen Düsenjäger-Verband aufstellen – Generalleutnant und Staffelpitän – Geschichte der Düsenjägerie – Die Me 163 – Der verhängnisvolle Entwicklungsstopp von 1940 – 1'000 Stundenkilometer! – Einsatz zur Objekt-Verteidigung – Der erste Düsenjäger: Me 262 – Mein erster Flug im Düsenflugzeug – «Es ist, als wenn ein Engel schiebt» – Fernschriftliche Meldung: Ein ganz grosser Wurf!

37. **Die Düsenjäger-Tragödie** ..... 349-363

Eine einmalige Chance – Auch Göring überzeugt – Hitler verweigert seine Zustimmung – Fertigung der Me 262 um 1½ Jahre verzögert – Erst Ende 1943 Vorführung – Hitler: «Kann dieses Flugzeug Bomben tragen?» – «Das ist endlich der Blitzbomber!» – Mir ist eine Me 262 lieber als fünf Me 109 – Neues Lufrüstungsprogramm: 1'000 Me 262 monatlich – Hitler lehnt ab – Bomber-Produktion bleibt vordringlich – Vom Fliessband auf den Schrotthaufen – Me 262 wird «Schnellst-Bomber» – Er soll die Invasion abschlagen – Als sie kommt, ist nicht einer einsatzbereit – Erste Einsätze Ende August 1944 – Zwitter der Luftwaffe – Das IX. Fliegerkorps – Ein heimliches Turbojäger-Erprobungskommando – Jagdflieger fallen Hitler auf die Nerven – .....verbiete ich. Der Reichsmarschall.» – Spaatz: «Tödliche deutsche Düsenjäger» – Himmler regt endlich Aufstellung des ersten Turbo-Jagdverbandes an – Glänzende Erfolge – Nowotny gefallen – «Volkssturm zur Luft»

38. **Die Letzten** ..... 364-376

«Volks-Jäger», He 162 – Warum nicht mehr Me 262? – In zweieinhalb Monaten vom Projekt zum Serienanlauf – Noch einmal Umstellung der alliierten Luftstrategie – Kampf den deutschen Düsenjägern – Vorbereitungen auf Malta zur Konferenz von Jalta – Unternehmen «Clarion» beendet den alliierten strategischen Luftkrieg – Aufstellung meines Verbandes «J. V. 44» – Einsatz von München-Riem aus – Das letzte Mal bei Göring – Unser Flugplatz Riem unter ständigen Luftangriffen – Jetzt endlich auch noch Raketen-ausrüstung – Ich schiesse zwei Marauder mit einer Raketen-Salve ab – Mein letzter Einsatz – Und noch einmal abgeschossen – Aus dem Turbo-Jäger in den Bombentrichter – Das Ende in Salzburg

### *Verzeichnis der Bildtafeln:*

- 1 Als Sonntagsflieger über den Vorstädten von Buenos Aires
- 2 Pulqui II rollt an zur Vorführung
- 3 Tiefflieger gegen die Rojos, meine He-51-Staffel
- 4 Me 109 entscheidet die Luftüberlegenheit im spanischen Bürgerkrieg
- 5 Eine Rotte Me 109
- 6 Me-110-Zerstörer-Verbände werden als «Jäger-Elite» der Luftwaffe aufgestellt
- 7 Stuka Ju 87 im Angriff
- 8 Die englische Küste bei Dover, aufgenommen von Cap Gris Nez aus
- 9 Unmittelbar nach schwerem Luftkampf über England
- 10 Einsatzbesprechung am Kanal
- 11 Hitler spricht mit mir über England
- 12 Eine grosse Hoffnung, die sich nicht erfüllte: Zerstörer Me 110
- 13 Göring: «Die Jäger sind verantwortlich für die Bomberverluste über England»
- 14 Jabos gegen England
- 15 Udet am Kanal
- 16 Staatsbegräbnis für Udet
- 17 Feldflugplatz des J. G. 26 bei Wissant
- 18 1941: Endlich kommt die FW 190 an die Front
- 19 Was ein Jagdflieger im FW-190-Einsitzer vor sich hat
- 20 Überreichung der Brillanten
- 21 Stukas unterstützen das Afrika-Korps
- 22 Hans-Joachim Marseille |
- 23 Me 110, Nachtjagdflugzeug mit «Geweih»-Antenne für Bordsuchgerät
- 24 Die Me 109, genannt «Beule»
- 25 1'000 km/h überschritten: Mai 1941 Raketen-Jäger Me 163
- 26 «Es ist, als wenn ein Engel schiebt»
- 27 «Eine Me 262 ist mehr wert als fünf Me 109»
- 28 «Das ist endlich der Blitzbomber...»
- 29 Mein treuer I. Flugzeugwart: Unteroffizier Meyer
- 30 Jeder zahlenmässigen Übermacht des Gegners überlegen

### *der Karten:*

- Luftschlacht um England 1940, S. 377  
Kanal-Durchbruch der deutschen Schlachtkreuzer am 12. 2. 42, S. 378  
Angriff auf Schweinfurt und Regensburg, S. 379  
Graphische Darstellung der Bombenabwürfe, S. 380  
Flugzeugproduktion 1940–44, S. 381

### *Fotos:*

Al Titulo; F. Zschäckel, Buenos Aires; Ullstein, Berlin; Karl Lüttgen, Waldkirch i. Br.

### *Zeichnung der Karten:*

Peter Zimmermann, Buenos Aires

## Quellennachweis

- Dr. Karl Ploetz*: Auszug aus der Geschichte – A. G. Ploetz-Verlag, Bielefeld  
*Werner Baumbach*: Zu spät? – Dürer Verlag, Buenos Aires  
*Günther Bloemertz*: Dem Himmel am nächsten – H. M. Hieronimi, Bonn  
*Werner Bross*: Gespräche mit Hermann Göring – Chr. Wolff, Flensburg – Hamburg  
*Winston Churchill*: *Memoiren* – J. P. Toth Verlag, Hamburg  
*Pierre Clostermann*: Die grosse Arena – Alfred Scherz Verlag, Bern  
*Dokumentensammlungen*: HQ Army Air Forces: Defeat – Circulo Aeronautica, B'Aires  
Britische Regierung: Roof over Britain  
USA-Regierung: Estudio Estadouniense sobre el Bombardeo Estrategico  
Wesley Frank Craven - J - James Lea Cate: The Army Air Forces in World War II, Bd. 1-3  
*Dwight D. Eisenhower*: Amtlicher Bericht des Alliierten Oberbefehlshabers für Europa über den Einsatz der Luftwaffen des alliierten Expeditionskorps während der Zeit vom 6. Juni 1944 bis 8. Mai 1945, Interavia Bern  
*Fritz von Forell*: Mölders – Sirius Verlag, Salzburg  
*J. F. C. Fuller*: Der II. Weltkrieg 1939-45 – Humboldt-Verlag, Stuttgart  
*Guy Gibson*: Enemy Coast Ahead – Circulo de Aeronautica, B'Aires  
*William Wister Haines*: Command Decision – Circulo de Aeronautica, B'Aires  
*Will Heilmann*: Alarm im Westen – Verlag L. Leberecht, Waiblingen/Württ.  
*Ralph Ingersoll*: Top Secret – Harcourt, Brace and Co., New York  
*Albert Kesselring*: Soldat bis zum letzten Tage – Athenäum Verlag, Bonn  
*Heinz Knoke*: Die grosse Jagd – Verlag C. Bösendahl, Rinteln  
*Eitel Lange*: Der Reichsmarschall im Kriege – Curt E. Schwab, Stuttgart  
*B. H. Liddell Hart*: Die Verteidigung des Westens – Europa Verlag, Konstanz-Zürich, Wien  
*B. H. Liddell Hart*: Jetzt dürfen sie reden – Stuttgarter Verlag GmbH., Stuttgart  
*Wilfred v. Oven*: Mit Goebbels bis zum Ende – Dürer-Verlag, B'Aires  
*Pierre Paquier*: La Bataille Aérienne d'Angleterre – Charles Lavauzelle & Cie, Paris  
*Carlos Washington Pastor*: Interception – Circulo de Aeronautica, Buenos Aires  
*Enrique Pavon Pereyra*: Perón – Ediciones Espino, Buenos Aires  
*H. J. Rieckhoff*: Trumpf oder Bluff? – Interavia, Genf  
*Hans Rumpf*: Der hochrote Hahn – E. S. Mittler & Sohn, Darmstadt  
*Alfons Schertl*: Am Himmel blieb keiner – Olympia-Verlag, Nürnberg  
*Alexander P. de Seversky*: Entscheidung durch Luftmacht – Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart  
*Milton Shulman*: Die Niederlage im Westen – C. Bertelsmann, Gütersloh  
*Hans Speidel*: Invasion 1944 – Rainer Wunderlich Verlag Hermann Leins, Tübingen und Stuttgart  
*Siegfried Westphal*: Heer in Fesseln – Athenäum Verlag, Bonn  
*Desmond Young*: Rommel – Limes Verlag, Wiesbaden