

Muskulös und schwarzglänzend stand er da, mit hellwachen, gelbgrünen Augen fixierte er einen scheinbar weit entfernten Punkt. Ein Prachtstück von einer Skulptur! Warum mußte die stolze Raubkatze in Staub und Schweißgeruch eines Feldhauses dahinvegetieren?

„Weil wir sie den Amerikanern geklaut haben“, antwortete Rose, ohne eine Miene zu verziehen.

Der Panther hatte bis Oktober 1959 als Wappentier der 440th Fighter Squadron der USAF vor deren Gefechtsstand auf dem Fliegerhorst Erding gestanden.¹²¹ Als die Staffel aufgelöst wurde, sollte er nach dem Willen ihrer Piloten eigentlich an meine Leute übergeben werden, die ein derart schönes, bronzenes Symbol von Kraft, Eleganz und Wachsamkeit für ihr künftiges Einsatzgeschwader mit Handkuß genommen hätten. Aber dann erschien ein amerikanisches Nachkommando, räumte auf und verfrachtete den Panther zu einer Radar-Führungseinheit der US Air Force nach Freising. Dort wurde er nahe der Wache auf ein paar Stahlplatten abgesetzt, wo ihn einer meiner Flugzeugführer, Olt. Gerhard Ladewig, zufällig wiederentdeckte.

Das konnte kein Dauerzustand bleiben.

Am Abend eines nebligen November-Freitags fuhr Ladewig unter dem Vorwand, einen deutschen Offizierskameraden zu besuchen, in die amerikanische Kaserne ein. Wie erwartet, war die Wache nur noch mit einem Soldaten besetzt. Ladewig wechselte ein paar Worte mit dem Mann im Wachlokal, peilte die Lage und stellte fest, daß der Panther von dort aus nicht gesehen werden konnte. Damit wurde Phase zwei eines generalstabsmäßig geplanten Vorhabens möglich. Über eine Nebenwache gelangte ein VW-Pritschenwagen des künftigen AG 52 heimlich, still und leise im Dunkel bis in die Nähe des Panthers, während gleichzeitig ein Fünftonner des Geschwaders an der Wache vorfuhr, dessen Fahrer den amerikanischen Wachsoldaten radebrechend nach dem Weg zu irgendeinem Ziel fragte. Auch das folgende Wendemanöver des Lastwagens beanspruchte die Aufmerksamkeit des hilfsbereiten Wachsoldaten voll und ganz. Als der Fünftonner weg war, war ebenso der Pritschenwagen mit dem Panther weg, und unser GI suchte frohen Herzens wieder seine warme Wachstube auf, ohne auch nur einen Blick zurück zu werfen. Er mußte dann nur noch einmal heraustreten, um für den legal wieder ausfahrenden Olt. Ladewig den Schlagbaum zu öffnen und ihn mit einem zackigen Gruß zu verabschieden.

„Im Freisinger Anzeiger erschien eine Woche nach dem Unternehmen ein Artikel mit der Schlagzeile ‚Sechs Zentner schwerer Bronzepanther spurlos verschwunden! Polizei steht vor einem Rätsel‘, erinnert sich Ladewig in der Geschwaderchronik. „Zu Weihnachten 1959 schickten wir dem amerikanischen Kommandanten in Freising eine

¹²¹ Er soll angeblich die eine Hälfte eines Pantherpaares gewesen sein, das bis 1945 vor dem Berliner Reichsluftfahrtministerium gestanden hat – so steht es jedenfalls in der Firmenzeitschrift von Messerschmitt-Bölkow-Blohm: MBB intern, Nr. 11/1984, S. 3.

*Steff-Katze als Ersatz mit der gleichzeitigen Versicherung, daß es dem Panther wohl ergehe. Absender: Anonym, Hauptpostamt München.*¹²²

Die Raubkatze hat es dann wirklich gut gehabt bei uns. Als wir in der zweiten Jahreshälfte 1960 nach Eggebek verlegten, kam sie mit und fand zunächst ein vorbereitetes Plätzchen an der Fliegerhorst-Wache. Dort hatte die Bauleitung ein Fundament für sie errichten lassen, aber ohne Befestigungsmöglichkeit. Nach einiger Zeit mußten wir feststellen, daß irgend jemand versucht hatte, den Panther zu bewegen. Gefahr im Verzuge! Noch einmal nahmen wir ihn in Gewahrsam, ehe er in seinem Sockel bombenfest verankert werden konnte. Von dort grüßte er jeden, bis das AG 52 nach Leck verlegte, wo er ebenso prominent und unverrückbar aufgestellt wurde.

Mit unserem schwarzen Panther war natürlich auch eine Vorentscheidung gefallen, was das Geschwaderwappen betraf. Im Frühjahr 1961 wählten wir im Rahmen eines Geschwaderwettbewerb den Entwurf des Feldwebels Delius und des Stabsunteroffiziers Blume aus: den Kopf eines schwarzen Panthers, der vom stilisierten Lamellenverschluß eines Kamera-Objektivs umkränzt wird. Rechts unten in dem ansprechenden Motiv war eine ‚52‘ plaziert. Von nun an zierte das Emblem unsere Flugzeuge, bis irgendwann 1962 ein Befehl des Führungsstabes der Luftwaffe an alle Einsatzverbände ging, mit dem wohl Linie in das wuchernde Abzeichenunwesen gebracht werden sollte. Dessen letzter Absatz endete mit der unmißverständlichen Einschränkung: Keine Mickymäuse und dergleichen! Kein Viehzeug, welcher Provenienz auch immer! Nein, Fü L wünschte ‚Heraldisches‘ zu sehen, ließ aber völlig im Dunkeln, was man sich darunter vorzustellen habe. Nur soviel stand fest: Unser Panther war damit zum Abschluß freigegeben.

Wir residierten schon einige Zeit in Eggebek und übten magnetische Anziehungskraft auf die politische Prominenz des Umlandes aus, die verständlicherweise stolz und glücklich war, in dem strukturschwachen Landstrich einen fliegenden Verband willkommen heißen zu dürfen. Als der Befehl eintraf, hatten wir gerade zwei Bundestagsabgeordnete zu Gast, mit denen wir abends bei einigen Gläsern Bier zusammensaßen. Die Herren wollten unter anderem wissen, was sie in der Bundeshauptstadt für uns tun könnten, und da brachten wir die Sache auf den Tisch. Wir müssen ’raus aus diesem Bonner Befehl, daß wir nur Heraldisches im Schilde führen dürfen, beschwor ich sie mit kräftiger Unterstützung meiner Mannen, wir haben doch schon unseren Panther! Sonst haben wir nichts. Nicht einmal Abschlußstriche könnten wir uns auf die Maschinen malen, wenn der Russe käme, denn wir seien ja nur Aufklärer ...

Die Mandatsträger erkannten sofort die volle Tragweite des Problems. Sie seien als Abgeordnete des Deutschen Bundestages zur freien Fahrt auf allen Strecken der Bundesbahn berechtigt – also, wenn ich es für nötig hielte, selbst und schnellstmöglich beim Inspekteur gegen diesen unsensiblen Befehl einzuschreiten ... Da gäbe es einen Nacht-

122 *Aufklärungsgeschwader 52: Chronik. Leck 1994, S. 23.*

schnellzug von Flensburg an den Rhein ... Ich dürfe in dieser wichtigen Sache gerne ihre Freifahrkarten in Anspruch nehmen ...

Noch in derselben Minute ließ ich mich mit dem Büro unseres obersten Luftwaffenoffiziers verbinden. Das war kein anderer als der Generalleutnant Werner Panitzki. Klar, daß ich zunächst bei seinem Adjutanten hängenblieb.

„Ich muß morgen vormittag den Inspekteur sprechen!“

„In welcher Angelegenheit?“

„Das ist einsatzmäßig eine so dringende und vertrauliche Sache, daß ich ihn persönlich und unter vier Augen sprechen muß.“

„Jaaa – vielleicht kann ich ihnen ...“

„Nein, das können sie nicht. Sie können nur für mich eine Sprechzeit vereinbaren, morgen vormittag.“ –

„Na, Cescotti“, begrüßte mich Panitzki am folgenden Morgen, *„was treibt sie denn so Dringendes zu mir?“*

Ich packte ohne Umschweife aus. Die Geschichte unseres Panthers, den Befehl des Führungsstabes, alles. Panitzki lehnte sich zurück und nickte mehrfach gedankenschwer. Der Ernst der Lage war ihm offensichtlich bewußt.

„Der Panther bleibt auf ihren Flugzeugen!“, erklärte er kurz und bündig, nachdem ich geendet hatte. *„Alles andere lassen sie mal meine Sorge sein.“*

Wo immer das AG 52 in seiner folgenden, über 40jährigen Geschichte Spuren hinterließ, waren es die Spuren eines schwarzen Panthers. Später hat es zwar Maschinen oder Einheiten mit mehr oder weniger geschmackvollen Tiger-Mustern auf den Maschinen gegeben, die sich in der NATO Tiger Association zusammenschlossen und uns gerne zu ihren jährlichen Treffen einluden – aber das AG 52 blieb der einzige deutsche Luftwaffenverband mit einem richtigen Wappentier. Und wenn ich ‚richtig‘ schreibe, so ist beispielsweise die stilisierte, sofort als flugunfähig erkennbare Eule des AG 51 nicht damit gemeint ...

Bis es soweit war, gab es jedoch noch viel zu tun. Die Verhältnisse in Erding waren alles andere als erquicklich. Ein kleiner Teil meines Geschwaders war auf dem Fliegerhorst untergebracht, die meisten Männer jedoch in einer Freisinger Kaserne gut 20 Kilometer entfernt. Mitte 1960 wurde etwas näher, in Langengeisling, das sogenannte Nordlager bezugsfertig, eine Gruppe von Steinfeldhäusern, in das die Freisinger Teile umziehen konnten. Das war immer noch vier Kilometer weit weg und – vorsichtig ausgedrückt – sehr rudimentär ausgestattet. Dennoch gab es kaum Gemurre. Fast alle waren davon begeistert, Aufbauarbeit leisten zu können. Von Anfang an achtete ich darauf, daß so viel wie möglich geflogen wurde, damit Flugzeugführern und Technikern die Arbeit an und in den Maschinen in Fleisch und Blut überging. Ich selbst hielt mich zurück, teils um meinen Leuten auf den wenigen verfügbaren Maschinen so viele Stunden wie möglich zukommen zu lassen, teils, weil mich die Fülle meiner Aufgaben am Boden hielt. Zehn Starts auf der F-84F, insgesamt 14:30 Stunden Flugzeit – mehr war im ersten Halbjahr 1960 nicht drin.

Soldat im westlichen Bündnis



Ceskottiskaja.



Leck, im Frühjahr 1961. Der Panther ist gelandet. Links Roderich Cescotti und Hptm. Helmut Rose.



Mit höchstem Segen – das Geschwaderwappen des AG 52 auf einer der ersten RF-84F.

Dennoch ereilte uns am 20. April 1960 der erste Unfall: Stuffz. Ludwig-Josef Obermeier mußte nach Triebwerksausfall bei Haimhausen in der Nähe von Dachau in 13.000 Fuß Höhe aus seiner F-84F aussteigen – und zwar manuell, weil er den Sicherungsstift seines Schleudersitzes vor dem Start nicht gezogen hatte. Als er von dem Flugzeug freikam, schlug er gegen dessen Seitenrudersflosse und brach sich dabei das Schlüsselbein.¹²³ Solche Begebenheiten prägten das Unfallgeschehen jener Jahre, ja selbst noch bis in die Starfighter-Ära hinein: Wartungs- und Bedienungsfehler dürften die Ursachen von 90 Prozent aller Menschen- oder Materialverluste gewesen sein. Wir alle taten uns schwer damit, daß 15 Jahre stürmischer Entwicklung an uns vorbeigelaufen waren, und das schlug sich auch in der Statistik nieder. So ist bis heute wenig bekannt, daß die Unfallrate der F-84 pro 10.000 Flugstunden in der deutschen Luftwaffe erheblich höher lag als jene der F-104, obwohl nur die Starfighter-Krise in aller Munde war. Wir zahlten in der Frühzeit viel Lehrgeld.

Der bitterste dieser Zahltagte fiel auf den 25. Juni 1960. Mein Technischer Offizier, Hptm. Kurt Tanzer, und einer meiner Fluglehrer, Olt. Hans-Ludwig Seseke, brauchten Instrumentenflugstunden. Damit das zügig ging, planten sie einen Flug von Erding nach Südeuropa und wieder zurück mit Landungen auf mehreren Flugplätzen. Sie nahmen sich zwei T-33 des Geschwaders und zwei amerikanische Fluglehrer – die Captains. R. Melton und T. E. Miller – und zogen los. Unter anderem stand auch Son Sant Joan auf Mallorca, der heutige Flughafen Palma auf ihrem Programm. Auf dem Streckenabschnitt dorthin flogen die beiden Amerikaner als *pilots in command* mit den beiden Deutschen auf den Rücksitzen. Sie hatten einen Instrumentenflugplan aufgegeben, ihn aber kurz vor Erreichen der spanischen Insel über Funk aufgehoben, weil das Wetter so herrlich war, und sich auf einen Sichtanflug geeinigt. Die Zweierformation näherte sich der Insel von Nordwesten, wo sich über den Bergen noch ein wenig Staubewölkung festgekrallt hatte. Jenseits dieser Wolken waren die Bucht von Palma und der Platz zu erkennen, also fiel wohl die Entscheidung, mit gleichmäßiger Sinkrate durch die Spitzen der Bewölkung anzufliegen.

Die beiden T-33 hinterließen zwei rußige Flecken in einer Felswand, keine zwanzig Meter entfernt voneinander. Als ich über drei Jahre später, im September 1963, aus dem portugiesischen Ota kommend in Son Sant Joan landete, waren sie noch deutlich zu sehen. Von den Maschinen und den vier Piloten blieb nicht mehr viel übrig. Ludwig Seseke, ein Lehrersohn, war einer meiner kanadischen Flugschüler gewesen, ein hervorragender Mann, der gerade selbst die Fluglehrerberechtigung erworben hatte; Kurt Tanzer, ein Jahr jünger als ich, hatte im Zweiten Weltkrieg 143 Abschüsse erzielt, mehrere schwere Luftkampf-Verwundungen überlebt und im Dezember 1943 das Ritterkreuz erhalten.

Am 10. Oktober 1960 setzte ich – mittlerweile als endgültiger Kommodore des Geschwaders – ein Vorkommando von Erding nach Eggebek in Marsch, um unsere Ver-

¹²³ Nach weiteren ähnlichen Vorfällen wurden die Besatzungen verpflichtet, beim sogenannten *Last Chance Check* – dem letzten Überprüfen des Flugzeugs vor dem Rollen auf die Startbahn – den dort bereitstehenden Technikern die Pins ihrer Schleudersitze zu zeigen.