

sein Bewenden, denn nun folgte eine längere Schlechtwetterperiode, während der wir nur einmal von Beauvais nach Burntisland starten konnten – und wieder vom Pech verfolgt wurden. Ich befand mich bereits im Zielanflug von Osten, als der Ladedruck des linken Motors meiner He 111 über Fife Ness schlagartig um 0,8 bis 1,2 ata abfiel. Nichts zu machen; wir wurden unsere Bomben über See im Notwurf los und schlichen nach Westerland, wo uns bei der Landung auch noch ein Reifen platzte.

Es vergingen ein paar Tage, bis der Motor wieder lief und wir über de Kooy nach Beauvais zurückkehren konnten. Zeit, ein wenig nachzudenken. Diesmal hatten wir uns noch herauswinden können; niemand warf uns vor, Birmingham nicht bombardiert zu haben. Aber dabei würde es nicht bleiben. Unsere Führung ließ keinen Zweifel mehr an ihren Absichten. Sie wollte Bomben auf England hageln sehen, ganz gleich, ob das Wetter eine anständige Kriegführung erlaubte oder nicht. Wir waren zu viert an Bord, eine verschworene Kampfgemeinschaft, aber konnte man einander so weit trauen, daß absolut sicher war: keiner macht eine Meldung, wenn wir nicht dort abwerfen, wo es befohlen ist? Ich konnte nicht jedes Mal abdrehen, wenn das Wetter schlecht war und andere weniger Skrupel hatten. Der nächste Einsatz würde kommen. Dann, spätestens dann, mußte eine Entscheidung fallen.

Er kam am 05. Dezember auf den Hafen von Portsmouth. Über der Stadt eine geschlossene Wolkendecke, die an einer Stelle rot glühte. Darunter mußte ein Großbrand toben, den andere vor uns entfacht hatten. Brannte da der Hafen? Brannte die Stadt? Nein, so legte ich mir das Ganze zurecht, das mußte der Hafen sein, so brannte nur Treibstoff oder Öl oder anderes, was in Hafengebieten lagert.

Wir warfen einfach in das schimmernde Rot hinein.

Der Rubikon war überschritten. Ich war zu schwach, um mein inneres Nein in konsequentes Handeln umzusetzen. Ich redete mir ein, daß wir Terror mit Terror vergalten. Hatten die Engländer nicht als erste Berlin bombardiert? Hatten sie nicht überhaupt das ganze Unheil selbst auf sich herabbeschworen, das nun über sie hereinbrach? Hatten sie nicht jedes unserer Friedensangebote hohnlachend ausgeschlagen? Und wenn unsere Bomben Zivilisten trafen: Die standen doch hundertprozentig hinter dieser Politik. Die taten doch alles, jeder an seinem Platz, um diesen Krieg gegen uns zu gewinnen ... Wir führten die Befehle aus, wie sie von oben kamen, und ich notierte mir, was sie bewirkten. 09. Dezember 1940, London: Feuerschein durch dichte Wolken. – 11. Dezember, Birmingham: zwei große Brände in der Stadt. – 12. Dezember, Sheffield: ca. 60 Riesentrümpfe. – 22. Dezember, Manchester: über 60 Großbrände. – 23. Dezember: Manchester, 1 × SC 2800, Wirkung wegen Wolken nicht beobachtet ... Es war nicht zu leugnen, daß es uns massenhafte Töten ging, die Wahl der Mittel ließ gar keinen Zweifel daran: Die SC 2800, eine fast drei Tonnen schwere Sprengbombe, erzeugte neben ihrer direkten Wirkung eine Druckwelle, die in weitem Umkreis Mauern zerriß, Fenster eindrückte und Häuser abdeckte. In die solcherart aufgebrochenen Gebäude wurden sogenannte Brandbomben-Schüttkästen geworfen, Behälter mit jeweils 36 Brandbomben. Noch

heute habe ich die Nacht vor Heiligabend über Manchester deutlich vor mir – den diffus glühenden Hochnebel über der Stadt, nachdem unsere erste Angriffswelle schon mehrere große Feuersbrünste entfacht hatte, das Hochschnellen unseres Flugzeugs, als es von seiner Last mit einem Schlag befreit wurde, die krepierenden Flakgranaten im Dunkel. Und es schien kein Ende zu nehmen: 03. Januar 1941: Bristol, Brände in der Stadt. – 04. Januar: Avonmouth. – 17. Januar: Swansea, vier Großbrände, zehn Brände

Wir erreichten die Grenzen unserer psychischen und körperlichen Belastbarkeit. Die ewige Nacht-, Schlechtwetter- und Blindfliegerei unter der Sauerstoffmaske laugte aus und zerrte an den Nerven. Werner Koss, ein Freund aus Kriegsschultagen, Flugzeugführer der 1./KG 26, stürzte in einer dieser Nächte nur zehn Minuten vor der Landung von einem Englandeinsatz aus unbekannter Ursache ab. In den Trümmern seiner Maschine fand man noch eine intakte SC 2800, ohne daß je geklärt wurde, warum er sie nicht abgeworfen hatte. Helmut Roch, mit dem Koss und ich in Brandis und Tutow ausgebildet worden waren, mußte aus dem Einsatz gezogen werden, weil er beim nächtlichen Rückflug aus England Herzprobleme bekam und um ein Haar in eine Hochspannungsleitung geflogen wäre. Sie waren nicht die einzigen.

Der 13. Februar 1941 kam fast wie eine Erlösung dazwischen: Nachmittags um vier wurde ein Geleitzug vor Aberdeen gemeldet, den wir bewaffnet aufklären sollten. Kurz nach halb fünf hoben wir in Aalborg-West mit Kurs auf Schottland ab. Es kam wie so manches Mal: wir fanden die Schiffe nicht, zumal bereits Dunkelheit herrschte. Wahrscheinlich hatte dem Konvoi unsere Anflugzeit gereicht, um nach Aberdeen zu gelangen – also konnte es doch nicht verkehrt sein, dort mal vorbeizuschauen ... In 100 Metern Flughöhe preschten wir von See her geradewegs auf die Stadt zu, deren Hafenanlagen wir wie unsere Westentaschen kannten: von Südwesten schlängelt sich der Dee durch die Stadt in die Nordsee, unmittelbar vor seiner Mündung hat man ihn verbreitert und mit Kaianlagen befestigt, von seinem Nordufer erstreckten sich zwei breite Hafenbecken ins Stadtgebiet hinein. Voraus war bereits die Silhouette Aberdeens zu sehen; Grimm machte alles zum Abwurf der acht 250 kg-Bomben bereit.

Bevor uns die Flak auf der Hafenanlage gefährlich werden konnte, waren wir schon mit gut 350 km/h über sie hinweg. Ein schneller Rundblick – Pech! Keine großen Pötte an den Kais. Dann also die Lagerhallen, die auf unserem Flugweg aufgereiht lagen wie Perlen an einer Schnur. Die Schächte unserer Heinkel waren längst offen. Bomben los! Hinten unter uns knallte es fünf Mal. In meinen Kopfhörern vernahm ich einen Fluch und einen Befehl. Grimm verschwand blitzschnell nach hinten. Eine der scharfen Bomben war im Bombenmagazin hängengeblieben und mußte auf Gedeih und Verderb ins Freie, sonst würde sie uns selbst ins Jenseits befördern. Mit vereinten Kräften gelang es meiner Besatzung, sie loszuwerden, gerade als ich das Hafengebiet verließ und in den Tiefstflug über die südliche Innenstadt drückte, um der Flak ein möglichst schlechtes Ziel zu bieten. Die Bombe fiel, als vor mir eine Kirche auftauchte. Ich konnte die Menschen auf ihrem Vorplatz deutlich erkennen.

Verdammt ...

Es wurde nicht viel gesprochen auf dem Heimflug, den wir von vornherein für Stavanger-Sola geplant hatten. Um 22:10 Uhr setzten wir dort auf. Unser Gruppenkommandeur Oberstleutnant Hermann Busch saß noch auf dem Gefechtsstand des Horstes. Ich kannte ihn nun fast ein dreiviertel Jahr, schätzte ihn sehr als Vorgesetzten und wußte, daß er auch von mir nicht das Schlechteste hielt, denn Mitte November 1940 hatte er mir seine schriftliche Halbjahres-Beurteilung eröffnet: *„Offener, grundständiger Charakter mit bescheidenem, zurückhaltendem Wesen ... Ausgezeichnete Leistungen als Kommandant und Flugzeugführer ... Tadelloses, soldatisch gut erzogenes Auftreten und Benehmen, das zeitweise den nur äußeren Anschein der Zaghaftigkeit hat. Wird sich bei weiter gleichbleibender Haltung und Leistung zu vorbildlichem Offizier entwickeln. Beliebter Kamerad ...“*⁵⁰

Mit ihm würde ich reden können über das, was uns da gerade passiert war; ihm konnte ich mich anvertrauen.

„Herr Oberstleutnant, darf ich Sie eine Minute unter vier Augen sprechen?“

„Bitte, Cescotti, selbstverständlich. Was gibt's?“

„Wir hatten über Aberdeen einen Fehlwurf – eine SC 250, die im Magazin verklemmt war und erst gelöst werden konnte, als eine Kirche westlich des Hafengebiets in den Trefferbereich geriet. Das sitzt mir ziemlich in den Knochen. Hoffentlich haben wir keine Menschen getroffen. Bloß keine Kirchgänger ...“

Die Augen des sonst so beherrschten Mannes fixierten mich ärgerlich. *„Sie müssen jetzt endlich mal Soldat werden, Cescotti!“*, preßte er scharf hervor. *„Und zur Kenntnis nehmen, daß der Engländer nicht die geringsten Hemmungen hat, nachts im Tiefstflug durch die Straßen von Bremerhaven zu fegen und auf alles zu schießen, was sich bewegt. Das müssen Sie sich mal vorstellen! Ich weiß das! Da brauchen Sie nicht zu bedauern, daß Sie im Notwurf die Falschen getroffen haben könnten!“*

Nachts im Tiefstflug durch die Straßen einer verdunkelten Stadt: als Flieger wußten wir beide nur zu gut, daß das Ammenmärchen waren. Es hilft auch heute nichts, darauf zu verweisen, daß das Bomber Command der Royal Air Force zwei Jahre später systematisch begann, die deutsche Zivilbevölkerung mit einem Bombenterror zu überziehen, der jenen der deutschen Luftwaffe um ein Vielfaches übertraf. Geschichte läßt sich nicht gegeneinander aufrechnen; die Verwerflichkeit des britischen Bombenterrors mindert die Verwerflichkeit des deutschen nicht im Geringsten. Ich war 1940 und 1941 am Drücker gewesen. Ich hätte mich dem Zwang zum Töten Unschuldiger nur durch Befehlsverweigerung entziehen können und wäre dafür zwar schwer bestraft, möglicherweise hingerichtet worden – aber es wird mich bis zum Ende meiner Tage beschämen, daß ich meine damaligen Befehle befolgte. Jahrzehnte später, als Offizier der Bundeswehr in Kanada und England, habe ich erlebt, daß sich Menschen demonstrativ von mir abwandten, wenn sie

50 I./KG 26, der Kommandeur: Beurteilung Lt. Roderich Cescotti vom 14. November 1940.

Der Zweite Weltkrieg



Nach Rückkehr vom Feindflug über dem Trondheimfjord.



Oberstleutnant Hermann Busch.

um meine Aufgaben im Zweiten Weltkrieg wußten. Nicht viele, aber immerhin einzelne. Nicht die Kameraden der Luftstreitkräfte, mit denen wir nun im selben Bündnis den Frieden sicherten, aber deren Ehefrauen. Es ist mir nie gelungen, mich seelisch dagegen zu panzern oder mich gar darüber zu empören. Ich trage diese Schuld. –

Inzwischen hatte sich im Gesamtgeschehen dieses Krieges einiges ereignet, das auch auf unser Geschwader wirkte. Der Mittelmeerraum entwickelte sich zum Krisenherd. Deutschlands italienischer Bündnispartner stand in Nordafrika am Rand einer Niederlage gegen die Engländer und brauchte deutsche Waffenhilfe, die ihm unter der Führung des Generals Erwin Rommel geschickt wurde. Das bedeutete, daß die Nachschubwege zwischen Italien und Tripolitanien, die permanent durch britische See- und Luftstreitkräfte bedroht waren, gesichert werden mußten, und daher war die II. Gruppe des KG 26 bereits im Januar 1941 nach Sizilien verlegt worden, wo sie nun in Catania und Comiso auf Beute lauerte. Ihre 6. Staffel hatte bereits auf Lufttorpedo-Einsatz umgeschult, nachdem die jahrelang verschleppte Entwicklung der Waffe endlich zu einem halbwegs einsatzfähigen Ergebnis geführt hatte. Der Rest der Gruppe sollte zügig folgen, und auf Torpedoeinsatz lief auch die Zukunft jener Geschwaderteile hinaus, die vorerst in Nordeuropa verblieben. Das waren der Geschwaderstab, die I. und die III. Gruppe. Sie waren in gewisser Weise führungslos, denn auch der Stab des X. Fliegerkorps lag nun am Mittelmeer.

Luftkriegsstrategisch herrschte in unserem Einsatzraum weiterhin Konfusion. Spätestens Ende Februar 1941 war Hitler klar, daß er England weder durch Angriffe auf seine Städte noch durch solche auf Industrie und Infrastruktur nachhaltig schwächen konnte, und nun war es auch allmählich an der Zeit, den Aufmarsch für ‚Barbarossa‘ zu beginnen. Er befahl also, den Schwerpunkt der Operationen von Luftwaffe und Marine wieder auf die Vernichtung von Handelsschiffsraum zu legen, forderte gleichzeitig aber auch, „... die *Schlüsselpunkte der Luftrüstungsindustrie einschließlich Flak-Industrie sowie der Pulver- und Sprengstoffherzeugung systematisch zu zerstören.*“ Das verstand er unter Konzentration der Kräfte. Selbst angenommen, die beiden Teilstreitkräfte hätten ihre Kräfte konzentriert, so wäre jedoch durchschlagender Erfolg höchst unwahrscheinlich gewesen. Die Briten verfügten Anfang 1941 über eine Gesamttonnage von 19,7 Millionen BRT Handelsschiffsraum. Davon hätte man zwischen Sommer 1940 und Frühjahr 1941 mindestens 7,5 Millionen Tonnen vernichten müssen, um sie auch nur in die Nähe von Ressourcenknappheit zu bringen.⁵¹ Luftwaffe und Marine waren dafür in keiner Hinsicht gerüstet.

Dennoch nahmen wir zuversichtlich und im Rückblick auf die vergangenen Monate auch erleichtert den See-Luftkrieg wieder auf. Noch immer litt unser Einsatz unter den Animositäten zwischen Luftwaffe und Marine. Es gab für beide nicht einmal Kartenmaterial mit einheitlichem Gradnetz, wodurch schon die Weitergabe simpler Aufklärungsergebnisse in die Irre führen konnte. Die Zusammenarbeit auf Truppenebene allerdings

⁵¹ siehe Neitzel, a. a. O., S. 53–57.

war durch den gemeinsamen Willen geprägt, das Beste zu geben, was sicher auch daran gelegen hat, daß Kommandeure wie Hermann Busch und Martin Harlinghausen in der Marine großgeworden waren. Sie kannten die Denkwelt eines Seeoffiziers und wurden auf der anderen Seite des Zaunes respektiert. Die ersten Wochen des Jahres 1941 blieben weitgehend brotlose Kunst. *„An der britischen Ostküste nahm die Zahl der Angriffe in den ersten vier Monaten des Jahres 1941 stark zu, während die Erfolge zurückgingen“*, analysiert der Historiker Sönke Neitzel. *„Die Luftwaffe operierte in dieser Zeitspanne in der Irischen See erfolgreicher als an der Ostküste und im schottischen Raum. In der Irischen See kam auf vier angegriffene Schiffe ein versenktes. An der Ostküste und im schottischen Raum war dies lediglich bei jedem zehnten der Fall.“*⁵² Immerhin hatten wir auch nur wenige Verluste zu beklagen. Nur am 19. Februar kam die Besatzung Lt. Erwin Hoffmann vom Feindflug nicht zurück. Ihr letzter bekannter Standort in der Nacht auf den 20. Februar war östlich Peterhead gewesen, von wo sie sich mit einem brennenden Motor nach Stavanger zurückzuschleppen versuchte, dann aber wohl doch auf die eiskalte See hatte niedergehen müssen. Fünf Stunden suchten wir nach Anbruch des Tages vergeblich nach den vier Mann. Sie waren wie durch ein Wunder von Engländern entdeckt und aus dem Wasser gefischt worden; nur ihr Bordmechaniker Uffz. Fritz Große hatte nicht überlebt.

Mein erster Einsatz auf Seeziele im Jahr 1941 fand am 03. April statt. Vor Aberdeen war ein britischer Geleitzug entdeckt worden, den wir von Stavanger aus noch bei Tageslicht angreifen konnten, wenn wir ihn denn fanden. Start um viertel vor drei nachmittags, Kurs 240°, rund 500 Kilometer über die Nordsee. Bei nur drei Kilometern Sicht, strammem, böigem Wind mit hohem Seegang und einer geschlossenen Wolkendecke in allenfalls 200 Metern Höhe hatten wir endlich einmal das Glück der Tüchtigen: 25 Kilometer nordöstlich von Montrose stießen wir auf den Schiffsverband, pickten uns einen Frachter heraus und drückten um 16:32 Uhr zum ersten Angriff auf die Wellen hinab. Grimm hatte vier SC 250 mit einem Wurfabstand von 20 m vorgewählt, und ich glaube nicht, daß irgend jemand auf dem Schiff das Unheil sah oder hörte. Es ging alles rasend schnell. Ein Treffer krachte in die Bordwand, aus einem weiteren Volltreffer mittschiffs schoß eine Feuersäule senkrecht in den trüben Himmel, und dort brach der 4.000-Tonner auch nach höchstens zehn Sekunden auseinander. Keine Abwehr, keine Rettungsboote. Er verschwand, als hätte es ihn nie gegeben.

Ich machte sofort auf der Hinterhand kehrt, kurvte auf das nächste, etwas größere Frachtschiff ein, entschied mich für die 500-Kilo-Sprengbombe, die wir noch mitführten und versuchte, den Kahn ins Reflexvisier zu bekommen, während uns bereits die Leuchtschurgeschosse eines Fla-MG entgegenzischten. Einen Sekundenbruchteil bevor ich die Bombe werfen wollte, krachte und splitterte das Glas vor mir, und ich verspürte einen schneidenden Schmerz an meiner linken Schläfe. Der Schreck fuhr mir dermaßen in die

⁵² *ibd.*, S. 68.

Glieder, daß ich auslöste. Feldwebel Grimm, mein Beobachter, hatte aufgepaßt wie ein Schießhund, warf sich sofort vor mich und zog die Steuersäule zu sich herüber:

„Alles klar, Herr Leutnant! Ich hab' die Maschine!“

„Geh' jetzt bloß nicht aufs Wasser!“ konnte ich noch zurückgeben. Dann wurde ich ohnmächtig.

Als ich nach einiger Zeit wieder zu mir kam, war der Schmerz weg. Grimm flog einen sauberen Strich nach Osten, Oßwald lag quer vor mir und bediente die Ruderpedale mit den Händen, aber ich blutete wie ein Schwein. Die linke Gesichtshälfte, die Kopfhaut, Hals und Fliegerkombi – alles eine einzige Sauerei. Nach kurzer Prüfung einigten wir uns auf einen Streifschuß, denn ich hatte keinerlei Ausfallerscheinungen, versorgte mich notdürftig, ließ mir die Steuersäule wieder herüberschwenken und lenkte die kerngesund vor sich hinbrummende Heinkel nach Stavanger zurück. Nicht schlecht, wozu so ein Verwaltungsjurist und Regierungsrat imstande ist, wenn er gefordert wird, dachte ich mit einem Seitenblick auf Grimm. –

Moll und Oßwald schilderten wortmächtig, was sich nach dem verfrühten Abwurf der SC 500 hinter uns getan hatte. Sie war am Achterschiff unseres Frachters im Wasser explodiert, hatte dessen Heck so weit herausgehoben, daß sein Vorschiff vollständig unterschritt und ihn dann mit voller Wucht ins nächste Wellental zurückkrachen lassen. Normalerweise überlebt das kein Schiffsrumpf, aber im Tohuwabohu der folgenden Minuten konnten unsere Hinterleute keine weiteren Beobachtungen mehr machen. Die Bestätigung kam schließlich vom Abhördienst der Marine, der seine Protokolle vom gegnerischen Schiffsfunkverkehr mit Position und Uhrzeit unserer Angriffsmeldungen verglich. Demnach hatten wir den belgischen Frachter ‚Emile Francqui‘ mit 5.859 BRT so schwer beschädigt, daß er sich nach eigenem Funkspruch um 23:40 Uhr bei Bell Rock auf Strand setzte, SOS funkte und vollgelaufene Laderäume meldete. So erhielten wir den Angriff auf das erste Schiff als Versenkung anerkannt und die ‚Emile Francqui‘ als schwer beschädigt.

Die Sache hatte Jahrzehnte später zwei Nachspiele. Das erste ergab sich in den 1970er Jahren während einer meiner integrierten NATO-Verwendungen, als ich bei-läufig im Gespräch mit einem mir sehr verbundenen belgischen Offizier auf diesen Tag zu sprechen kam. Er reagierte äußerst ungehalten auf meine Schilderung und war auch durch die eindeutigen Bestimmungen des Kriegsvölkerrechts nicht davon zu überzeugen, daß mein Angriff auf ein belgisches Schiff in einem britischen Konvoi tolerabel gewesen sei. Das zweite Nachspiel fällt ins Jahr 2012 und die Erstellung dieses Manuskripts. Die Nachrecherchen förderten nämlich zutage, daß die ‚Emile Francqui‘ gar nicht unser Opfer gewesen war, sondern wahrscheinlich der britische Kohlenfrachter ‚Garnie‘. Ihn hat seine siebenköpfige Besatzung tatsächlich dort auf Grund gesetzt, wo die Marine im Januar 1941 den Funkverkehr mitgehört hatte. Die ‚Emile Francqui‘ wurde am 16. Dezember 1942 als Teil des Geleitzugs ON 153 im Nordatlantik von U-621 versenkt, während sie sich auf der Fahrt von Liverpool nach St. John auf Neufundland befand. Von den 87 Personen an Bord kamen 46 ums Leben. –