

spürten nicht viel vom Krieg; sie feierten ihren Sonntag wie im Frieden. Das Land ernährte Mensch und Tier wie eh und je, und andere Güter des täglichen Bedarfs standen in so reichem Maße zur Verfügung, daß selbst die Aufkäufe der deutschen Besatzung nicht zu Mangel geführt hatten. Auch auf die Nachtjagdgruppe griff die Sonntagsstimmung über. In der Abenddämmerung war noch einmal das auf- und abschwellige Fauchen der starken Flugtriebwerke über den Platz gerollt, als die Warte sie für den Einsatz wärmten und abbremsten. Die Besatzungen hatten es sich in Liegestühlen vor dem Gefechtsstand bei Kartenspiel, mit Gesprächen oder Lesestoff bequem gemacht; mancher schwieg und dachte wohl an Eltern, Frau, Kinder oder Braut in der Heimat. Andere versanken im Anblick des Sternenhimmels, der allmählich seine Pracht über uns entfaltete, freuten sich an der milden, klaren Nacht, lauschten dem Zirpen der Grillen. Aber wer in die Runde blickte, sah keine Sommerfrischler, sondern junge Männer in Fliegerkombinationen und Pelzstiefeln, die sich Schwimmwesten übergeworfen hatten und Pistolen an den Hüften trugen. Wir warteten auf den Kampf.

Wer schon länger dabei war und eine Witterung für die feinen Vibrationen in einer solchen Gruppe gewonnen hatte, fühlte die Unruhe der älteren Besatzungen. Es lag etwas in der Luft, unbestimmbar zwar, aber unzweifelhaft. Ob die Alten wohl ahnten, was diese Nacht noch bringen würde? Um 23:00 Uhr knackte es im Lautsprecher. Das Knacken stach in die laufende Skatrunde, in die Träume von zuhause und von fernen Galaxien, in die Gespräche über Fußball und Filme wie in Seifenblasen. Das Knacken war die Wirklichkeit. Kein Gedröhn, keine Wochenschau-Fanfare. Ein kurzes, scharfes, tonloses Geräusch, das jedem der Flieger sagte: Achtung. Hier spricht der Krieg.

*„Erste Welle Drei-Minuten-Bereitschaft!“*

Hauptmann Bönsch erhob sich; mit ihm lösten sich die Silhouetten seines Funkers Otto Böttcher und seines Bordmechanikers August Wille aus dem Halbdunkel. Wie immer rief er den Zurückbleibenden ein ‚Hals und Beinbruch‘ zu und begab sich mit seiner Besatzung zur bereitstehenden Ju 88. Sie und die anderen der ersten Welle waren wohl kaum angeschnallt, als vom Turm auf dem Gefechtsstand das Leuchtsignal zum sofortigen Start geschossen wurde. Nach wenigen Sekunden sprangen die Motoren an, und die fünf Maschinen verschwanden mit Vollgas an uns vorbei in der Nacht. Sobald das letzte Flugzeug in der Luft war, erloschen alle Lichter; Dunkelheit und Ruhe lagen wieder über dem Platz. Die Besatzungen der anderen Wellen begaben sich in den Bunker, um nach der Luftlage zu schauen. *„Starke Feindverbände sammeln sich über der Themsemündung. Es ist mit einem schweren Angriff auf westdeutsches Gebiet zu rechnen!“*

Nach 12 Minuten meldete ‚Biber‘, daß die Kommandeursmaschine mit der Bodenstelle Funkverbindung hatte. Dann näherten sich die ersten Feindflugzeuge dem Festland. Es schien, als gelte der Angriff dem Ruhrgebiet; also würden auch unsere Nachtjagdgebiete von den einfliegenden Bombern durchflogen werden. Bönsch und die erste Welle hatten gute Erfolgsaussichten. Wir konnten seinen Funkverkehr mit dem Jägerleitoffizier nicht mithören, was die ohnehin stetig steigende Spannung weiter verstärkte. Was mochte sich

jetzt 70 km nordwestlich von uns über der Nordsee abspielen? 20 Minuten nach dem Start fragte unser Einsatzoffizier telefonisch bei ‚Biber‘ nach, ob die Geräte Feinderfassung hätten.

„Jawohl“, lautete die Antwort, „*der Kommandeur befindet sich im Ansatz über der Küste.*“

Gespannt beobachteten die Besatzungen im Gefechtsstand die Lagekarte und warteten auf neue Nachrichten. Wenige Minuten später meldete ‚Biber‘ einen Abschluß durch Bönsch. Der würde nun zum Funkfeuer zurückkehren, um sich erneut ansetzen zu lassen.

Und dann läutete das Telefon Sturm.

Es war der Jägerleitoffizier von ‚Biber‘. „*Ihr Kommandeur ist ungefähr acht Kilometer östlich unserer Stellung abgestürzt*“, meldete er.

„Was? Wiederholen Sie!“

„*Ihr Kommandeur ist ungefähr acht Kilometer östlich von ‚Biber‘ abgestürzt.*“

Lähmendes Entsetzen. 01:25 Uhr, registrierte ich wie benommen.

„*Unser Würzburg-Riese hat ihn einwandfrei führen können*“, erläuterte der Leitoffizier, „*als plötzlich ein zweites Ziel im Gerät auftauchte, dessen Kurs aber nicht verfolgt werden konnte. Unmittelbar darauf beobachtete unser Ausguck ein kurzes Feuergefecht genau dort am Himmel, wo der Riese den Jäger führte, und den Absturz einer brennenden Maschine. Mit dem Riesen wurde festgestellt, daß der Jäger schlagartig an Höhe verlor, bis er aus dem Gerätekegel verschwunden war ...*“

Auf dem Gefechtsstand sekundenlang kein Laut. Das schummerige Licht zeichnete die ratlosen Mienen der Anwesenden noch schärfer. Fieberhaft versuchte jeder für sich, aus den Worten des Jägerleitoffiziers jene Ungewißheiten herauszuklauben, die noch Raum für Hoffnung ließen. Bönsch war abgestürzt, daran konnten kaum noch Zweifel bestehen. Er war zuvor beschossen worden. Das war besorgniserregend genug, denn für den Nachtjäger gab es nur selten eine Verwundung. Entweder kam man unverseht oder überhaupt nicht vom Kampf zurück. Schußwechsel gab es nur auf kürzeste Distanz. Dann in die Garbe des Vierlings-Heckstandes eines Bombers oder vor die Rohre eines britischen Nachtjägers zu geraten, bedeutete das Ende.

Aber der Kommandeur hatte doch den Luftkampf schon gut überstanden! Er hatte doch abgeschossen und flog zum Funkfeuer zurück! Die abgeschossene Besatzung hatte doch schon allerhand Kampferfahrung! 10 Abschlußstriche prangten auf dem Leitwerk von Bönschs Ju 88; vor wenigen Minuten hatte er seinen 11. Luftsieg errungen. Solche alten Hasen lassen sich doch nicht so leicht von der Konkurrenz überrumpeln! ...<sup>34</sup>

<sup>34</sup> *Herbert Bönsch hatte tatsächlich eine Halifax der 76. Sqn. mit der taktischen Kennung MP-B angegriffen und dabei den oberen Rumpfschützen des Bombers tödlich getroffen, war aber wohl gleichzeitig von dessen Heckschützen erschossen worden. Die schwer beschädigte Halifax gelangte noch zur englischen Küste zurück, mußte dort aber von ihrer Besatzung aufgegeben werden. Siehe [www.lostbombers.co.uk](http://www.lostbombers.co.uk) unter dem 31. August 1942*

Die zweite Welle für ‚Biber‘ erhielt ihren Startbefehl. Stumm gingen die Besatzungen zu ihren Maschinen. Jeder von uns sagte sich wohl: C'est la guerre – so ist der Krieg. Aber wer nicht völlig abgestumpft ist, kann sich niemals daran gewöhnen, daß Kameraden, mit denen er vor Minuten noch gesprochen hatte, nie mehr zurückkehren werden. So kalt und brutal, wie der Tod zwischen uns fuhr, um wahllos zwei, drei Mann mitzunehmen, konnten die Überlebenden gar nicht zurückbleiben: in diesen Lagen befällt selbst den Mutigsten und Leichtsinnigsten eine schwer zu bezwingende Furcht, eine Ahnung, daß das Sterben doch nicht so weit weg ist und doch nicht nur immer die Anderen trifft. Es bedurfte schon guter Nerven, dann gefaßt in ein einsatzklares Flugzeug zu steigen, seine trüben Gedanken abzuschütteln und sich nüchtern aufs Handwerk zu konzentrieren: die Maschine, das Fliegen, die Luftlage, das Aufspüren und Bekämpfen des Gegners.

Nicht weniger schlecht ging es denjenigen, die auf dem Gefechtsstand zurückgeblieben waren und sich fast verzweifelt an Hoffnungen klammerten, die Stück für Stück zu Staub zerfielen. Hieß Absturz wirklich schon Tod? Hatten Bönsch und seine Besatzung nicht vielleicht doch noch mit ihren Fallschirmen abspringen können? Aber der eigene Verstand wußte es besser und meldete sich unbarmherzig zu Wort: Vergiß es. In diesem Fall hätte der Funker auch noch Zeit gehabt, der Bodenstelle den Ausstieg anzukündigen.

Nach einer Stunde kam von einer Flakstellung die Meldung, daß ein Suchkommando den Aufschlagsort von Bönschs Ju 88 gefunden hatte. Das Flugzeug war aus etwa dreieinhalbtausend Metern Höhe fast senkrecht am Rande des Dörfchens Poortugaal südlich von Rotterdam auf die Straße gestürzt und hatte einen tiefen Trichter ins Erdreich gerissen. Nur die Flächenenden, so wurde berichtet, lägen rechts und links neben dem Trichter. Vom Rumpf und den Motoren sei nichts zu sehen, da Gas- und Wasserleitungen unter der Straße durchschlagen wurden und das entströmende Gas in Brand geraten war. Über den Verbleib der Besatzung konnte nichts festgestellt werden. Also weiter hoffen, daß die Männer abspringen konnten, wenn auch diese Hoffnung kaum mehr der Rede wert war. Im Stillen warteten wir noch auf das Wunder: darauf, daß plötzlich das Telefon schrillte und Bönsch sich von irgendwoher meldete, um einen Fahrer anzufordern. Wir warteten bis zum Morgenrauen, bis in den Vormittag hinein. Vielleicht, daß ein Lazarettarzt anriefe, um uns zu sagen, daß bei ihm drei Flieger ..., schwerverletzt ...

Vergebens.

Die Führung der Gruppe übernahm vorläufig der bisherige Kapitän der 9. Staffel, Heinrich Prinz zu Sayn-Wittgenstein. Persönlich hatte ich ihn noch nicht kennengelernt, aus den Gesprächen meiner Kameraden jedoch schon manches über ihn gehört. Er war noch bis zum Beginn des Ostfeldzugs Bomberpilot gewesen und hatte in der Nacht, in der Bönsch gefallen war, seinen 15. bis 17. Luftsieg erzielt, wodurch er unmittelbar vor der Auszeichnung mit dem Ritterkreuz stand. Sayn-Wittgenstein galt als aufstrebender Stern am Nachthimmel und war erklärter Liebling der Propaganda. Seine Erfolge, so wußten allerdings Flugzeugführer zu berichten, die es wissen mußten, beruhten auf einer sehr bezeichnenden Taktik: Er bliebe bei Feindeinflügen stets so lange am Boden, bis klar sei, welche

Nachtjagdräume besonders intensiv durchflogen würden. Dann ließ er rücksichtslos die dort bereits jagenden Besatzungen zurückbefehlen, um selbst als deren ‚Ablösung‘ zu starten und Beute zu machen. Die ihn kannten, waren sich nicht sicher, ob krankhafter Ehrgeiz oder manisch übersteigertes Selbstbewußtsein der Grund für solches Verhalten waren.<sup>35</sup> Bleibt man bei den statistischen Fakten, so wurde er nach Wolfgang Schnauer und Helmut Lent der dritterfolgreichste Nachtjäger des Zweiten Weltkriegs und damit wohl der gesamten Luftkriegsgeschichte, ausgezeichnet mit Eichenlaub und Schwertern zum Ritterkreuz.

Schon am Morgen nach dem Ausbleiben Bönschs ließ er mich zu sich rufen – ein drahtiger, 25jähriger Hauptmann, den seine über Nacht gewachsene Befehlsgewalt offensichtlich nicht bedrückte. Ich blickte in ein schmales Gesicht mit dünnen Lippen und Augen ohne Wärme.

„Zorner“, kam er ohne Umschweife zur Sache, *„nehmen Sie sich ein paar Mann und fahren Sie da hin, wo man Bönschs Maschine gefunden hat. Besichtigen Sie die Bescherung. Ich erwarte von Ihnen den einwandfreien Nachweis, daß die Besatzung gefallen ist!“*

Auch das noch.

Warum ich?, fragte ich mich in einer kurzen Aufwallung von Widerwillen. Warum ausgerechnet einer, der erst vor ein paar Wochen zur dieser Einheit versetzt worden ist? Obwohl ich als Flugzeugführer kein heuriger Hase mehr war, beschäftigten mich die vergangenen Stunden noch gewaltig. Mit drei Mann vom Bodenpersonal und dem notwendigen Werkzeug machte ich mich auf den Weg. Die Fahrt ging durch blühendes, friedliches Land unter strahlend blauem Sommerhimmel. Unter einem solchen Himmel beginnen Romanzen; unter einem solchen Himmel singt und tanzt man, schreibt Gedichte oder bringt glücklich die Ernte ein. Unter einem solchen Himmel kriecht man nicht in einem Aufschlagbrand, bevor das Leben überhaupt begonnen hat ...

Es war Montag vormittags, ein blauer Montag im doppelten Sinne, denn die Holländer schienen gewohnt zu sein, montags, wenn überhaupt, erst nachmittags zu arbeiten. In den Dörfern sah man noch viele sonntäglich gekleidete Bewohner. Die Ortschaften machten auch an Werktagen einen feiertäglichen Eindruck. Rechts und links der Straße blitzblanke Einfamilien-Häuschen, blumentumrankt, jedes mit großem Glaserker, in dessen Scheiben sich die Sonne spiegelte. Auf einem Dorfplatz sogar ein Karussell, eine Schiffschaukel, Schieß- und Zuckerbuden, umringt von vielen vergnügten Menschen. Die zahlreichen Flüsse und die Nebenarme des Rheins säumten Angler.

Dann stand ich vor der Absturzstelle. Soldaten der benachbarten Flakeinheiten hielten die neugierigen Dorfbewohner fern. Das Feuer war inzwischen gelöscht worden. Ein widerlich süßlicher Geruch nach Leuchtgas und Benzin lag über dem Trichter. Zur Hälfte stand er voll knallgelbem Wasser. Die Färbung rührte offensichtlich von einem der Farb-

<sup>35</sup> Anmerkung des Herausgebers: Wolfgang Falck, Schöpfer der Nachtjagd und zeitweiliger Vorgesetzter Sayn-Wittgensteins, hat im Gespräch bestätigt, daß der Prinz diese egozentrische Taktik pflegte und bedauert noch heute, daß er dafür nicht disziplinarisch zur Rechenschaft gezogen werden konnte.



Heinrich Prinz zu Sayn-Wittgenstein (Mitte).

beutel her, die zu unserer Seenotausrüstung gehörten: mit ihnen konnten wir uns sichtbar machen, wenn wir im Wasser trieben. Rechts lag im benachbarten Garten ein großes Stück der einen Tragfläche, dort drüben, auf der Böschung eines Kanals, die andere Fläche, hinter dem Trichter ein Stück des Leitwerkes: ein Bild, als hätte eine Riesenfaust das Flugzeug mit voller Wucht in den Boden gerammt. Den Rest barg die Erde unter dem breiigen Gelb.

Reiß' Dich zusammen, redete ich mir zu, das ist nicht das erste Mal, daß Du so was mitmachst. Denk' an den Absturz in Oschatz; denk' an die Ju 52 auf dem Semmering mit den acht verbrannten Kameraden; denk' an die Besatzung, die in Manching am Funkfeuer herunterfiel. Es half wenig; ich wußte, daß dieses Sterben hier mit nichts zu vergleichen war, was ich bisher erlebt hatte. Alle die Toten zuvor hatten eine Mahnung hinterlassen für die Lebenden: kontrollierter zu fliegen, besser zu planen, Risiken nicht zu unterschätzen. Wer wollte, konnte aus ihren Schicksalen lernen. Die Besatzung Bönsch hinterließ nur eine Lehre: daß alle Umsicht, alle Meisterschaft und alle Kampferfahrung nicht mehr vor dem Tode an der Front schützten.

Damit wir Sayn-Wittgensteins Befehl nachkommen konnten, mußte zunächst das Wasser aus dem Trichter geschöpft werden. Obwohl die Wasserleitung abgestellt war, dauerte es doch eine ganze Weile, bis die ersten verbogenen und gestauchten Rumpfteile aus dem Wasser ragten. Noch immer rann aus dem durchschlagenen Wasserrohr ein dünner Strahl Restwasser. Als auch das entfernt war, standen wir in fast vier Metern Tiefe. Wir machten uns nun daran, die Blechreste auseinanderzureißen, um herausfinden zu können, ob die Einstiegs Luke am Boden der Kabine und das abwerfbare Kabinendach noch vorhanden waren. Das war aber gar nicht einfach, denn der hintere Rumpf der Ju 88 ragte wie der Balg einer eingedrückten Ziehharmonika aus der tiefsten Stelle des Trichters heraus, und wir mußten uns bis nach vorne durcharbeiten. Nach mehreren Stunden hatten meine Helfer und ich Blechreste des Rumpfes, die Fetzen des Rumpftanks, ein Gewirr von Kabeln und Kupferdrähten, Teile der Funkgeräte, Splitter der Kabinenscheiben und dergleichen weggeräumt und festgestellt, daß sowohl die Boden Luke als auch das Kabinendach an Ort und Stelle verblieben waren: ein eindeutiger Beweis dafür, daß niemand mehr versucht hatte, das abstürzende Flugzeug zu verlassen. Herbert Bönsch, Otto Böttcher und August Wille mußten irgendwo in diesem Chaos aus Metallstreben, Instrumenten, Waffen und Funkgeräten verkeilt sein.

Ich war froh, die Besichtigung damit abschließen zu können und gab die Unfallstelle zur Reparatur der Leitungen und zum Verfüllen des Trichters frei. Hier blieb kein Raum mehr für Ungewißheiten. Dessen durfte ich sicher sein, bis mich Prinz zu Sayn-Wittgenstein anlässlich meiner entsprechenden Meldung am Abend eines Besseren belehrte.

„*Sie haben Ihren Auftrag nicht erfüllt, Zorner*“, sagte er lakonisch, als ich meinen Bericht beendet hatte. Ich war wie vom Donner gerührt.

„*Ich hatte Ihnen befohlen, einwandfrei den Verbleib der Besatzung festzustellen*“, schob er nun in unmißverständlichem Vorgesetztentonfall nach, „*und das heißt, daß Sie von jedem Besatzungsmitglied mindestens irgendein Stück, das von diesem am Körper mit-*

*geführt wurde, finden müssen. Nach Möglichkeit haben Sie die Erkennungsmarken zu bringen. Wenn diese Beweismittel nicht vorliegen, kann ich die Besatzung nur als vermißt und nicht als gefallen melden. Vielleicht ist Ihnen klar, wodurch sich die rechtlichen Folgen in dem einen und dem anderen Fall unterscheiden.“*

Ich war kein Jurist. Ich war Flugzeugführer und bis vor wenigen Stunden der Kamerad dieser Männer gewesen; ich wußte auch ohne Beweisstück nur durch logisches Schließen, daß sie tot waren, und ich wußte, daß es ganz im Ermessen des Prinzen zu Sayn-Wittgenstein lag, die Totenruhe zu achten oder sich in Spitzfindigkeiten zu ergehen.

*„Jawohl, Herr Hauptmann“, gab ich – um Fassung bemüht – zurück, „aber es ist doch als einwandfrei feststehend zu betrachten, daß die Besatzung die Maschine nicht verlassen hat. Ich bin der Ansicht, daß das doch genügen sollte, um die Besatzung für tot zu erklären. Sie haben die Unfallstelle nicht gesehen. Es wird nur bei äußerst rohem und pietätlosem Vorgehen möglich sein, aus diesem Gewirr von Maschinen- und Leichteilen, die sich da in die Erde gebohrt haben, irgend etwas herauszusuchen, wodurch Ihre Forderung erfüllt werden könnte ...“*

*„Mein lieber Zorner“, unterbrach er mich, „auf Ihre Meinung kommt es leider in diesem Fall gar nicht an. Ich betrachte den Tatbestand als nicht genügend geklärt, um die Besatzung als gefallen zu melden. Sie fahren daher morgen früh noch einmal zur Unfallstelle und suchen so lange, bis Sie durch irgend etwas einwandfrei bewiesen haben, daß die drei Mann tot sind.“*

Trauer, Wut und Verzweiflung brodelten in mir hoch. Seine Haltung, sein Ton, sein Benehmen ließen keinen Zweifel daran, daß es völlig zwecklos war, weiter zu argumentieren. Sollte ich das Ansinnen ablehnen? Das hätte er als Befehlsverweigerung ausgelegt. Und die Ausführung dieser Barbarei einem anderen übertragen, während ich vor dem Militärrichter gestanden hätte.

Am nächsten Morgen stocherten meine Helfer und ich wieder im Schlamm. Der Bürgermeister von Poortugaal hatte es nicht eilig gehabt mit der Instandsetzung der Straße und der Leitungen. Nur ein paar Schaufeln Erde waren schon in den Trichter geworfen worden. Mühselig legten wir die Kabine frei, die bei einer unversehrten Ju 88 ungefähr 2,20 m lang ist, hier aber auf 40 cm zusammengepreßt war. Das Metall von den menschlichen Überresten zu trennen, die es barg, war ohne Gewalt unmöglich. Mit unsagbarer Überwindung griffen wir nach Kreuzhacke und Brecheisen, bogen und zertritten an Aluminium und menschlichen Eingeweiden, wühlten in Blut und Textilfetzen, bis wir gefunden hatten, was Sayn-Wittgenstein für notwendig hielt: von Otto Böttcher einen Siegelring, von August Wille eine Schulterklappe, von Herbert Bönsch Fragmente des Soldbuchs und die Erkennungsmarke.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Sayn-Wittgenstein scheint auch dies nicht genügt zu haben: Seine Namentliche Verlustmeldung, erhalten geblieben bei der Deutschen Dienststelle in Berlin (WASt.), führt den Bordfunker August Wille nicht als gefallen, sondern lediglich als vermißt auf.