

auch gute Verbindungen zum Kommandanten der Flak, die um den Platz aufgestellt war, zur Platzfeuerwehr, den zivilen Feuerwehren im Umkreis und dem Luftschutz.

Den Kern meiner Aufgabe jedoch sah ich darin, unsere Einsatzbereitschaft so schnell und umfassend wie möglich herzustellen und meine jungen Besatzungen weiter auszubilden. Leider wurden diese Bemühungen immer öfter durch die zunehmenden Angriffe der 8th USAAF bei Tage behindert. Aber wenigstens Anfang April herrschte Ruhe, weil über ganz Westeuropa ein großes Schlechtwettergebiet lag.

In der Nacht vom 20. auf den 21. April flog ich mit Heinz Wilke und Willi Kreimer den ersten Einsatz von Mainz-Finthen aus. Die Royal Air Force kam über den Norden von Holland herein, wandte sich später aber nach Südwesten, um Köln anzugreifen. Die höhere Nachtjagdführung nahm zunächst einen Angriff auf Norddeutschland an, so daß wir in Mainz nicht damit rechneten, eingesetzt zu werden. Meine Gruppe bekam erst den Startbefehl, als in Köln schon die ersten Bomben fielen, und mein eigener Start verzögerte sich wegen technischer Probleme an meiner Me 110 noch mehr, so daß ich erst um 01:39 Uhr abflog, als der Angriff schon in vollem Gange war. Aber vielleicht kam ich noch zurecht, um einen Nachzügler zu erwischen?

Tatsächlich bekam mein Funker gegen 02:42 Uhr mit einem einzelnen Ziel Kontakt, das ganz ruhig seine Bahn nach Nordwesten zu ziehen schien. Wilke wies mich auf seine Höhe ein, aber nun flog ich ständig in einer Wolkenschicht, die sicherlich nicht dicker als 200 m war. Um 02:50 Uhr löste sich vor mir ein Schatten aus dem Grau.

Merkwürdig. Was war denn das für einer? Eine Zweimot ...

Langsam pirschte ich mich näher heran. Schlanker Rumpf, großes Leitwerk, mächtige Motorgondeln. Eine Ju 88 ...?

Allerdings – wieso flog ein eigener Nachtjäger, für den der Krieg in dieser Nacht sicher schon zu Ende war, geradewegs nach Westen? Und das, obwohl wir uns schon im Raum Brüssel befinden mußten? Noch näher ...

Auf 50 m Entfernung war klar, daß da vor uns keine Junkers flog. Dann sah ich auch deutlich, daß sich der linke Propeller meines Vordermannes nicht mehr drehte. Er flog mit nur einem Triebwerk. Das mußte einer von der anderen Seite sein, der versuchte, sich beschädigt nach Hause zu stehlen. Offensichtlich fühlte er sich in dieser Suppe ziemlich sicher, denn er flog unbeirrt weiter geradeaus. Ein Blick nach hinten, und er hätte direkt in die Rohre meiner Bugwaffen geschaut.

Ich ging noch etwas näher heran, zielte auf den intakten Motor und schoß. Das Flugzeug, das ja notgedrungen stark nach rechts getrimmt war, um die links fehlende Motorleistung auszugleichen, kippte über den rechten Flügel ab, ging in einen Sturzflug über und verschwand im Dunst. Ich kreiste noch eine Weile über der Gegend, sah nach etwa vier Minuten unten etwas aufblitzen und dann einen Brand. Nun wurde es ruhig im Funkverkehr; der Großangriff auf Köln war offensichtlich vorüber, und für uns wurde es Zeit, zu landen. Der nächstgelegene Einsatzplatz war St. Trond. Dort setzte ich um 03:15 Uhr auf und meldete meine Begegnung mit der mysteriösen Zweimot.

Am nächsten Morgen kam die Meldung vom Absturz einer de Havilland Mosquito in der Gegend südöstlich von Antwerpen. Das mußte unser Gegner gewesen sein. Die Mosquito galt zu Recht als praktisch nicht bekämpfbar, schon gar nicht durch die Me 110, der sie in 8.500 m Höhe um mehr als 120 km/h Höchstgeschwindigkeit überlegen war; darüber hinaus konnte sie auf eine Einsatzhöhe von 11.000 m steigen und ließ sich generell wegen ihrer Holzbauweise nur schwer durch deutsche Funkmeßgeräte orten. Wenige Exemplare sind überhaupt durch die deutsche Nachtjagd abgeschossen worden, und auch mein Erfolg muß als reiner Zufall betrachtet werden. Wir hatten allerdings einen ganz besonderen Vogel erwischt: Das Flugzeug der 169. Squadron aus Little Snoring in Norfolk war auf einer ‚Serrate‘-Mission unterwegs gewesen. ‚Serrate‘ hieß ein britisches Radargerät, das die Emissionen unserer Lichtenstein B/C und SN-2 auf bis zu 100 km Entfernung erfassen konnte. Die Briten rüsteten ihre Nachtjäger damit aus und positionierten sie an den Flanken der Bomberströme, wo sie sich wie Viermots verhielten, bis ein deutscher Nachtjäger nahe genug herangekommen war, um ihn im letzten Moment seines Ansatzes auszukurven, sich hinter ihn zu setzen und ihn selbst abzuschießen. Eines der Opfer dieser Taktik war ausgerechnet in dieser Nacht Manfred Tischtau geworden, der Kapitän meiner 8. Staffel. Er fiel durch den Angriff einer Mosquito über Altenkirchen im Westerwald, während sein Bordfunker und sein Mechaniker sich noch durch Fallschirmabsprung retten konnten.

Die Besatzung der von mir abgeschossenen Mosquito, Flight Lieutenant G. R. Morgan und Flight Sergeant D. Bentley, konnte ebenfalls abspringen und geriet verwundet in deutsche Kriegsgefangenschaft.⁸⁶

Zwei Nächte später flog ich mit meinen Männern schon den nächsten Einsatz bei einem Angriff auf Düsseldorf. Auch dabei gelang der Abschluß einer Lancaster, die sich noch auf dem Einflug befand und ihre Bomben nicht ans Ziel bringen konnte.⁸⁷ In der Nacht vom 27. auf den 28. April flog die Royal Air Force nach Süden ein und wandte sich über dem Elsaß nach Osten. Damit waren die Einsatzbedingungen von Finthen aus günstig. Die Wolkendecke wies große Lücken auf, die Sicht war relativ gut und der Anflug zum vermuteten Angriffsobjekt im Süden nicht weit. Startzeit in Finthen um 00:10 Uhr; nach einer Stunde Erfassung des ersten Ziels in 5.200 m Höhe, Ansatz durch Wilke, der um 01:18 Uhr zum Sichtkontakt mit einem auf Ostkurs einfliegenden Bomber führte. Ich befand mich gerade über einem großen Wolkenloch, also schien ein Angriff von unten mit ‚schräger Musik‘ am günstigsten. Aber: konnte ich der Bewaffnung und dem Visier trauen?

⁸⁶ Siehe dazu Williams, David P.: *Night Fighters. Hunters of the Reich Vol. I.* Stroud: Tempus 2001, S. 187.

⁸⁷ Wahrscheinlich eine Lancaster der 550. Sqn aus North Killingholme, Kennung BQ-D, nach britischen Unterlagen beim Einflug von einem Nachtjäger angegriffen und 5 km südöstlich Spa (Belgien) aufgeschlagen. Siehe <http://www.lostbombers.co.uk/bomber.php?id=3579>.

Nach dem Desaster vom 28. März – damals noch als Kapitän der 8./NJG 3 –, als es mir mit drei Versuchen nicht gelungen war, eine scheunentorgroße Viermot über mir abzuschießen, war nun endlich das Visier der Schrägbewaffnung gründlich in Augenschein genommen worden, und meine neue Gruppenwerft glaubte, die Ursache der Fehlschüsse gefunden zu haben. Bei der Me 110 war das Reflexvisier, das ja über dem Kopf des Piloten angebracht sein mußte, am Deckel der Pilotenkabine befestigt. Wollte man in die Kabine gelangen, mußte man deren Dach mitsamt Visier hochklappen, und fädelt sich der Pilot dann auf seinen Sitz ein, streifte er fast zwangsläufig diese Konstruktion, womit sie sich verschob. Um das künftig zu vermeiden, war die gesamte Aufhängung des Visiers für die Schrägbewaffnung verstärkt worden. Nun mußte sich zeigen, ob das die richtige Maßnahme gewesen war.

Ich schob mich unter den Bomber, zielte aber wegen der früheren Erfahrungen nicht sehr sorgfältig, sondern schoß um 01:19 Uhr aus ungefähr 150 m Entfernung in seine beiden Tragflächen. Die Wirkung war derart durchschlagend, daß ich unsere Me 110 gerade noch zur Seite reißen konnte. Die Lancaster explodierte, ihre Einzelteile regneten brennend knapp an mir vorbei nach unten und kamen nur etwa eine Minute später bei Lépages-sur-Vologne in der Nähe von Epinal zu Boden.⁸⁸

Wir suchten weiter nach Osten, weil dort Abschüsse zu sehen waren. 13 Minuten nach unserer letzten Feindberührung meldete sich Wilke.

„Herr Hauptmann, ich habe ein Ziel voraus, aber höher.“

„Gut, ich steige!“

Wilke führte mich weiter nach. Um 01:43 Uhr entdeckte ich den Bomber, wollte auch diesmal von unten angreifen, bemerkte aber nach der ersten Salve, daß unter mir mittlerweile wieder eine helle, geschlossene Wolkendecke lag. Ich brach den Angriff ab, war aber wohl doch schon entdeckt worden, denn als ich mich nun von hinten an den Bomber heranzuschleichen versuchte, bekam ich sofort Abwehrfeuer, wenngleich ohne Wirkung. Ich mußte mich dreimal absetzen und dreimal erneut anfliegen, bis ich endlich um 01:49 Uhr aus etwa 150 Meter Entfernung gut sitzende Treffer in der linken Tragfläche anbringen konnte.

Was dann geschah, trieb mir kalte Schauer den Rücken hinab. Der riesige Bomber bäumte sich geradezu auf wie ein urweltliches Horrorwesen, das den Fangschuß erhalten hat. Er stieg steil in den Nachthimmel, hätte fast eine Art Salto vollendet und stürzte schließlich senkrecht ab. Südwestlich von Straßburg traf er auf den Boden auf.

Weit im Südosten waren inzwischen Detonationen von Flak-Granaten und aufblühende Brände zu sehen. Das mußte das angegriffene Objekt, wohl Friedrichshafen sein. Auf dem Wege dorthin bekam Wilke die dritte Erfassung dieses Einsatzes. Das Ziel flog noch einige hundert Meter höher, aber er führte mich so routiniert heran, daß ich den ein-

⁸⁸ *Lancaster der 166. Sqn., Kennung AS-J2. Alle sieben Besatzungsmitglieder fielen bei dem Absturz, vgl. <http://www.lostbombers.co.uk/bomber.php?id=2259>.*

fliegenden Bomber um 02:28 Uhr vor uns erkannte. Der Himmel unter mir war wolkenlos, weshalb ich einen weiteren Versuch mit der Schrägbewaffnung unternahm, der nach wenigen Treffern erfolgreich war: ohne Verzögerung ging die Lancaster brennend in einen Sturzflug über und zerschellte eine Minute später bei Langenschiltach nordwestlich von Friedrichshafen. Die ‚schräge Musik‘ war nun offenbar richtig justiert.⁸⁹

Wir waren bei dieser Verfolgung bis tief nach Oberschwaben hineingeflogen und konnten nun einen Blick auf das Ziel des Bomber Command werfen. Schweigend starrten wir in die Brände, die der Angriff hinterlassen hatte. Nun würden da unten die ersten Schutzräume geöffnet werden, oft nichts weiter als schlecht vorbereitete Hauskeller. Die wenigen Männer, die es noch hier in der Heimat gab, weil sie zu alt oder untauglich für die Front waren, würden herauskommen und versuchen, vor den Flammen zu retten, was noch zu retten war. Man würde nach Verschütteten graben und Leichen einsammeln. Jahrzehnte später konnte man im Kriegstagebuch des Bomber Command über diese Nacht lesen, daß sie von „... *herausragendem Erfolg*“ gewesen sei: „67 Prozent der bebauten Fläche Friedrichshafens konnten völlig verwüstet werden.“⁹⁰ Und dies, obwohl die Royal Air Force von den Vereinigten Stabschefs lediglich den Auftrag erhalten hatte, die Produktion von Panzermotoren und -getrieben bei Maybach und ZF zu unterbinden. Das konnte jedoch nur gelingen, indem man versuchte, die ganze Stadt dem Erdboden gleichzumachen, denn die britischen Bombenschützen waren nun einmal Flächen- und keine Punktziele gewohnt.

Nach einiger Zeit konnte ich mich aus dem Bann des Entsetzens lösen, in den mich der Anblick der brennenden Stadt geschlagen hatte. Die Briten mußten ja zurückfliegen; im Süden lag die Schweiz, deren Neutralität zwar nicht immer respektiert wurde, aber wahrscheinlich zog sich die Masse der Bomber auf Nordkurs zurück. Wir versuchten, Anschluß an sie zu erlangen, aber vergebens. Schließlich wurde es Zeit, zu landen. Wir entschieden uns für Mannheim-Sandhofen, hielten uns dort für 25 Minuten zum Tanken auf und waren um 03:40 Uhr in Finthen zurück. Fünf Erfolge in einer Woche: das war ein guter Einstand als Gruppenkommandeur. Ob das meine III./NJG 5 insgesamt anstachelte, weiß ich nicht zu sagen, aber mit großer Genugtuung bemerkte ich, daß nun auch andere regelmäßig Erfolge erzielten. Der Oberleutnant Erhardt kehrte von Einflügen auf Köln, Mannheim und Düsseldorf mit seinen ersten Luftsiegen zurück, Oberleutnant Keller schoß beständig ab, zuletzt alleine drei Viermots während eines Angriffs auf Stuttgart, ebenso Leutnant Wagner, und auch der Fahnenjunker-Oberfeldwebel Herbert Altner konnte bereits eine wachsende Anzahl von Erfolgen vorweisen.

Wenige Tage später kam der Befehl herein, daß die III./NJG 5 nach Laon-Athies in der Picardie zu verlegen habe. Für einen Moment war ich versucht, mit meinem Schicksal

⁸⁹ *Lancaster der 103. Sqdn. aus Elsham Wolds. Zwei Mann ihrer englisch-kanadischen Besatzung überlebten und gerieten in deutsche Kriegsgefangenschaft.*
Siehe <http://www.lostbombers.co.uk/bomber.php?id=4039>.

⁹⁰ *Middlebrook/Everitt, a. a. O., S. 501*