

Unsere Gruppe machte sich mit zwei Reisebegleitern am 24. April 1932 um 19:31 Uhr ab dem Berliner Bahnhof Friedrichstraße mit dem D-Zug Berlin – Dünaburg auf den Weg.¹ Der Zug rollte nach Osten durch die Nacht. Vor der russischen Grenze, an der normalerweise sehr streng kontrolliert wurde, verließen wir den Zug, unsere Fremdenführer gingen voran zur Grenzsperre, ließen ein Losungswort hören, und wir waren drüben. Auf russischen Breitspurschienen ging es weiter nach Moskau, wo wir am 26. April um 13:30 Uhr eintrafen.

In der russischen Hauptstadt wurden wir sehr freundlich empfangen und in einem Haus untergebracht, das nicht in der Innenstadt, sondern in einem Vorort lag: der deutschen Militärmission, die zwar zur deutschen Botschaft gehörte, aber räumlich völlig von ihr getrennt war. Am Nachmittag hatten wir Gelegenheit, durch unsere Gastgeber die Hauptstadt kennenzulernen. Dazu gehörte auch ein Besuch des Lenin-Mausoleums auf dem Roten Platz. Ich war sehr beeindruckt von der endlosen Menschenschlange, die dort verharrte, um eingelassen zu werden und einen Blick auf den Gründer des Sowjetreiches zu erhaschen. Als wir in Begleitung eines Rotarmisten eintrafen, wurde der Besucherstrom sofort gestoppt und wir durften sogleich in die Grabstätte. Dort lag er also, scheinbar schlafend wie Schneewittchen unter zartem Licht: Wladimir Iljitsch Lenin. Sehr beeindruckend.

Nun traten wir den letzten Teil unserer Reise an. Es ging nach Süden an die Grenze zur Ukraine, nach Lipezk, einer Bergbau- und Industriestadt am Woronesch. Bei der Abfahrt am Moskauer Ostbahnhof wurden wir noch einmal eindringlich ermahnt, nicht zu vergessen, daß wir in Rußland seien. „*Hier wird viel gestohlen*“, hieß es, „*passen Sie gut auf Ihre Sachen auf.*“ Einer von uns hatte während dieses Appells seinen Koffer zwischen die Füße geklemmt – und ehe er sich's versah, war der Koffer weg. Der Dieb verschwand sofort in der undurchdringlichen Menschenmenge. Kurz darauf traf es den Kameraden, der mit mir im Abteil reiste. Auf einem Bahnhof, der einen recht hohen Bahnsteig hatte, schauten wir aus dem offenen Fenster nach einer Möglichkeit, Eßbares zu ergattern. Sein Mantel hing beim Fenster an einem Haken. Plötzlich ein Schatten, ein Ruck – und weg war er! So erhielten wir erste Eindrücke von der Sowjetunion.

Am 27. April trafen wir gegen Abend in Lipezk ein. Die Stadt hatte zwei hintereinander liegende Flugplätze: einen größeren und einen kleineren. Auf dem größeren, dem westlichen, lag eine russische Staffel mit schweren Bombern – einmotorigen Doppeldeckern – völlig getrennt von uns, auch in eigenen Unterkünften. Ihr Kommandeur war ein russischer Oberst, und seine rechte Hand ein lettischer Hauptmann namens Ackermann. Wir merkten bald, daß die Letten den Mongolen politisch in nichts nachstanden: Sie waren die willigsten Vollstrecker der Diktatur des Proletariats.

¹ vgl. Hefter, Ekhart: *Jagdfliegerausbildung in Rußland vom 17. IV. 32 bis 20. IX. 32. Tagebuchblätter, aufgezeichnet von Ekhart Hefter, S. 1*



Der geheime Reichwehr-Fliegerhorst Lipezk im Jahre 1932.



Hannes Trautloft (ganz rechts) auf dem Markt von Lipezk.

Der östliche Teil des Flugplatzes stand unter deutschem Befehl, mit Major Müller, einem deutschen Kommandeur, deutschen Offizieren und deutschen Flugzeugführern. Die Unterkünfte waren neue Holzbaracken, in denen wir Zweibettstuben erhielten. Ich zog in Baracke VII, Stube 7 mit Günther Lützow ein. Es gab eine elegante Offiziersmesse in einem hübschen Garten und eigene Stallungen. Die waren notwendig, weil wir auf eigene Nahrungsquellen angewiesen waren und Traktoren zur Pflege des Rollfeldes fehlten; alles mußte mit Pferden erledigt werden. In den Werften arbeiteten deutsche Werkmeister, deren Gefolge durchweg aus russischen Zivilisten bestand. Unsere Flugzeuge wurden sorgfältig in einem eigenen Hangar unter dem wachsamen Auge des Oberwerkmeisters Paul gehalten, und ihm unterstand auch die Ausbildung der russischen Mechaniker und Warte durch deutsches Personal – Teil des geheimen Abkommens, das Generaloberst Hans von Seeckt im Jahre 1923 mit der Roten Armee getroffen hatte, um gegen die Bestimmungen des Versailler Vertrages Militärflugzeugführer für die Weimarer Republik ausbilden zu können.²

Günther Lützow notierte erste Eindrücke in seinem Tagebuch: *„Unser Fluglehrer: Bollmann. Seit 26 hier. Stammt aus der Gegend von Bremen... Ruhig, freundlich und selbstverständlich uns gegenüber. Schätzungsweise 27 Jahre alt. Sein direkter Vorgesetzter: Herr Dick, Leiter Abteilung J (Jagdflieger). Gefällt mir neben Bollmann und Müller am besten. Zurückhaltend und bescheiden. Immer freundlich. Stationsleiter: Herr Müller. Fabelhaft! ... Wie ein bescheidener Künstler, der einen großen Namen hat. Freundlich zu jedermann, kein durchbohrender Blick, alles selbstverständlich und diktiert von einem großen Willen und Ernst. Tadellos! Überhaupt: Wir werden nicht behandelt wie kleine Jungens, auch nicht wie große Kanonen, aber man hat doch das beruhigende Gefühl, daß alles nur für unsere Weiterausbildung und Förderung da ist.“*³

Wir waren auch hier der Lehrgang K 31 und wurden vom Personal der Fliegerschule als „Jungmärker“ bezeichnet, weil wir am Beginn unserer Ausbildung als Jagdflieger standen, während man unter „Altmärkern“ aktive Offiziere der Reichwehr verstand, die bereits militärische Flugerfahrung besaßen und zur Auffrischung nach Lipezk kommandiert wurden.⁴ Bevor wir jedoch wieder fliegen durften, hatten wir fast zwei Wochen Bodendienst zu verrichten, von Aufräumarbeiten über russischen Sprachunterricht,

² Das Geheimabkommen entstand aus den Vereinbarungen zu den deutsch-sowjetischen Wirtschaftsbeziehungen, die im Vertrag von Rapallo am 16. April 1922 festgelegt worden waren. Die Fliegerschule nahm im Frühsommer 1925 den Flugbetrieb auf. Siehe dazu Thiele, Oliver: Lipezk. Die Geschichte des deutschen Fliegerausbildungs- und Erprobungszentrums in Rußland, in: ÖFH-Nachrichten, Sonderheft Nr. 9, o. O., o. J.

³ Lützow, Günther: Tagebuch Lipezk 1932, Eintrag vom 27. April 1932.

⁴ Entsprechend wurde der Lehrgang vor uns als K 30 und jener nach uns als K 32 geführt. Die K 31 bestand in Lipezk aus Hans-Jürgen Aschmann, Max Collmann, Ekhart Hefter, Wolf-Dietrich von Houwald, Walter Kienzle, Günther Lützow, Günther Radusch, Ralph von Rettberg, Hannes Trautloft und mir. Etwas später stießen noch sieben Mann von der Marine und drei „Altmärker“ zu uns, die als Lehrgang B ebenfalls zu Jagdfliegern ausgebildet wurden. (vgl. Thiele, Lipezk, a.a.O., S. 10)

Sport, Schießen und theoretischen Unterricht bis hin zum Fallschirmlegen. Am 8. Mai jedoch stand „*Empfang von Sonderbekleidung*“ auf dem Programm, und wir erhielten Kopfhäuben, Fliegerkombinationen und Stiefel. Tags darauf drehten wir unsere ersten Platzrunden in doppelsitzigen Heinkel HD 17, und nachdem wir wieder eingeflogen waren, konnten wir auf Einsitzer umsteigen. Der erste, der uns anvertraut wurde, war die legendäre Fokker D VII, der erfolgreichste deutsche Jäger des Ersten Weltkriegs: ein nicht gerade schnelles, aber wunderbar leichtes, steigfähiges und wendiges Flugzeug. Die D VII stand nun schon über 13 Jahre nicht mehr im Truppendienst, ja mehr noch: im Versailler Friedensvertrag war sogar ausdrücklich festgelegt worden, daß jedes deutsche Exemplar dieses Typs an die Entente auszuliefern oder zu verschrotten sei. Wenn man sie flog, ahnte man, warum das den Siegern so wichtig gewesen war.

Zwei Tage nach dem ersten Herumtoben mit der Weltkriegsmaschine – am 19. Mai – wurden wir auf die Fokker D-XIII eingewiesen, Eineinhalbdecker mit kurzen Unterflügeln, die von einem englischen Napier-Lion XI V-12-Motor angetrieben wurden. Die Maschinen waren spanisch beschriftet, wurden von deutschen Piloten geflogen und von sowjetischen Mechanikern gewartet. Sie waren damit eine Art Eurofighter der frühen dreißiger Jahre. Dazu war es gekommen, weil der Versailler Vertrag den Deutschen verbot, Luftstreitkräfte zu unterhalten. Offiziell hatte also ein südamerikanischer Staat die Flugzeuge in Holland bestellt, wo sie verpackt und auf einen Dampfer verfrachtet wurden. Dessen Kapitän muß aber ein lausiger Navigator gewesen sein; jedenfalls kam der Frachter nicht in Südamerika, sondern im Hafen von Leningrad an. Dort wußte niemand, was man mit den großen Kisten anfangen sollte, die er geladen hatte, und weil sie nur im Weg herumstanden, hievte man sie auf einen Güterzug, der zufällig nach Lipezk abdampfte. Da wurden die Flugzeuge nun ausgepackt und montiert und mußten schließlich von irgendwem geflogen werden...

Der eigentliche Witz aber ist, daß all dies der Entente keineswegs verborgen blieb. Wir wußten, daß wir fortwährend unter der Beobachtung eines Briten und eines Franzosen standen, die sich in Lipezk aufhielten, machten uns aber nicht viel daraus. Defekte Motoren wurden in die Originalkisten von Napier verpackt und nach England zurückgeschickt, wo sie drei oder vier Wochen später eintrafen; von dort erhielten wir sie instandgesetzt und originalverpackt zurück. Was in Deutschland als streng geheim galt, war bei jenen, denen die Geheimhaltung galt, ein ziemlich offenes Geheimnis.

In jenem Sommer traf eine Erprobungsgruppe aus dem brandenburgischen Rechlin in Lipezk ein, um hier alles auf Herz und Nieren zu testen, was unter den Augen der Entente in Deutschland nicht getestet werden konnte: neue Flugzeugtypen, Triebwerke, Waffen, Zieleinrichtungen, Bomben, Navigationsinstrumente, Funkgeräte und anderes. Mit der deutschen Erprobungsgruppe kamen auch 15 oder 20 Offiziere der Roten Armee aus Moskau. Sie hatten das verbriefte Recht, an allen Versuchen teilzunehmen, alles zu beobachten und anzufassen, Fotografien und Kopien zu machen – kurz: sie waren Teil des Teams. Hin und wieder mußten wir während unseres Flugdienstes russische Offiziere

an den Füßen aus unseren Flugzeugen herausziehen, weil sie irgendwo tief im Rumpf gerade etwas untersuchten oder fotografierten.

Wir verbrachten eine wundervolle Zeit in Lipezk, mit täglichem Flugdienst, soweit es das Wetter erlaubte, und täglichem Sport einschließlich Schießen. Wir schossen mit allem: Pistolen, Gewehren, Flinten, leichten und schweren MG, auf feste und bewegliche Ziele und Tontauben. Wir spielten auch Tennis – wobei sich Hannes Trautloft als fast unschlagbarer Crack erwies, sehr zum Kummer meines Stubenkameraden Günther Lützwow – und hatten abends Ausgang, wofür uns eine Art Lieferwagen mit zwei Sitzbänken auf der Pritsche zur Verfügung stand. Im Kurpark spielte oft eine russische Militärkapelle, und am hell erleuchteten russischen Offizierskasino in der Innenstadt konnten wir beobachten, wie die Rotarmisten mit ihren Damen das Leben ebenso genossen wie wir. Der Park war eingezäunt, und von draußen starrte die russische Bevölkerung ehrfürchtig auf das pralle Leben. Im Vergleich dazu hatte sie so gut wie nichts, um ihren täglichen Bedarf zu decken. Es war erschütternd, diese krassen sozialen Unterschiede zu sehen.

Persönliche Verbindungen zu russischen Zivilisten waren uns untersagt, aber gelegentlich knüpften wir sie dennoch. Nach einiger Zeit trafen wir uns mit russischen Mädchen, woraus sich bald die eine oder andere feste Freundschaft ergab. An alledem war jedoch absolut nichts Zweideutiges. Sie waren einfach großartige Mädels und Kameradinnen, die an unseren Aktivitäten regen Anteil nahmen. Wir mochten uns und hielten auch Händchen, aber darüberhinaus waren sie tabu. Regelmäßig trafen wir sie in einem Bootshaus am Woronesch, wo wir uns zum Schwimmen aufhielten und hin und wieder auch einmal eine Bootsfahrt machten; im Schlepptau der Boote dümpelten dann Sektflaschen, die auf diese Weise gut gekühlt wurden. In jener Zeit kam ich einem Mädchen namens Olga etwas näher. Ihr Vater war Universitätsprofessor in Kiew, und sie studierte dort. Obwohl sie anfangs kein Wort deutsch sprach, verstanden wir uns hervorragend; aber wann immer wir uns trafen, hatte sie wieder einen ganzen Schwung deutscher Vokabeln gelernt, so daß sie bald zehnmal besser deutsch sprach als ich russisch.

Obwohl die Kontakte offiziell verboten waren, kamen sie den Sowjets nicht ungelegen. Unsere Mädchen erhielten regelmäßig Besuch von Leuten der GPU – des russischen Geheimdienstes –, wurden befragt, worüber sie sich mit uns unterhalten hatten und erhielten darüberhinaus auch bestimmte Fragen, die sie uns stellen sollten. Wir knobelten dann gemeinsam an den richtigen Antworten, und so war jeder zufrieden.

Eines Tages jedoch eröffnete mir Olga, daß ihre Mutter zu Besuch käme, und das alarmierte mich dann doch. Die russischen Mädchen waren aus nur zu verständlichen Gründen bestrebt, einen Deutschen zu heiraten: es war die einzige Chance für sie, der Hölle ihres Landes zu entkommen. Einige Angehörige des deutschen Flugplatzpersonals waren bereits mit Russinnen vermählt und nahmen sie übrigens später auch nach Deutschland mit. Aber Olga und ich waren noch viel zu jung, um ernstlich daran zu denken. Ich wollte mich noch überhaupt nicht fest binden, und schon gar nicht an eine Russin. Von diesem Tag an ging ich nicht mehr durch den Park und suchte nur noch selten das Bootshaus auf.



Fliegerhorst Lipezk, Baracke VII, Stube 7: Wolfgang Falck und Günther Lützow, August 1932.



Das Bootshaus der K 31 am Woronesch.

Zum ersten Mal feierten wir auch den 1. Mai. Wir erlebten gewaltige Aufführungen, Militärparaden und Umzüge der Werktätigen, endlose Heere Uniformierter und überall rote Fahnen. Das machte tiefen Eindruck auf uns; so etwas hatten wir noch nie gesehen. Im Jahr darauf, als die Nationalsozialisten in Deutschland die Macht übernommen hatten, wurde auch dort der 1. Mai mit dem gleichen Pomp gefeiert, und unseren Mitbürgern verschlug es die Sprache. „*Hat man jemals schon so etwas gesehen?*“, hieß es überall, „*ist das nicht phantastisch?*“ – „*Ein alter Hut*“, konnten wir kontern, „*das kennen wir aus der Sowjetunion. Der einzige Unterschied besteht darin, daß dort die Fahnen rot sind mit einem gelben Hammer und einer gelben Sichel, und hier haben die roten Fahnen einen weißen Kreis mit einem schwarzen Hakenkreuz darin.*“ Tatsächlich glichen sich die Inszenierungen und die Euphorie sehr weitgehend: Musik, Fahnen, Jugend, Arbeiter und volltönende Reden. Die Gemeinsamkeiten waren ebenso frappierend wie die wenigen Unterschiede.

Der Flugdienst bestand aus einem exzellenten Ausbildungsprogramm; in meinen Fluglehrern Fritz Bollmann, Walter Kneiser und dem Lehrgangleiter Dick hatte ich sehr gute Instrukturen. Wir erhielten eine gründliche Kunstflug-Auffrischung auf der Fokker D VII, schossen auf Luft- und Bodenziele, machten zahlreiche Luftkampfübungen, flogen Mann gegen Mann, Kette gegen Kette und Staffel gegen Staffel und warfen Bomben. Wie hart wir uns die Jagdfliegerei erarbeiteten, gibt ein Tagebucheintrag Günther Lützows wieder:

„Flugdienst. 4.000 m Kette gegen Kette. Luftkampf gegen Fips Radusch. Halb und halb. Natürlich viel zu lange, dabei nichts gesehen. Erstens muß man kämpfen, zweitens den Führer im Auge behalten, drittens die Front und den Wind beobachten, viertens den Rücken decken gegen plötzliche Angriffe eines zweiten Gegners. Fliegen können ist selbstverständlich, schießen können unbedingt notwendig, aber das Wichtigste ist doch das Sehen: Wenn ich den Gegner nicht sehe, kann ich ihn nicht anfliegen, ihn nicht vernichten. 20 Minuten haben wir gebraucht, bis wir uns in 3.000 m über Lipstroi wieder versammelt hatten!!!“⁵

Am 7. Juli waren wir zu Luftkampfübungen Kette gegen Kette in der Luft, als mein Flugzeug plötzlich mit furchtbarem Krachen und Splintern eine „*feindliche*“ Maschine berührte. Instinktiv kurvte ich weg, erholte mich vom ersten Schrecken und versuchte, mir ein Bild vom Schaden zu machen. Der Motor lief noch, aber der Baldachin des Oberflügels war weggerissen worden und der Kühlmittelbehälter des Triebwerks fehlte ebenso. Auch einige Tragflächenstreben waren verbogen. Ich fühlte einen starken Drang, mit dem Fallschirm abzuspringen, bemerkte aber andererseits, daß das Flugzeug noch zusammenhielt. Also blieb ich sitzen und landete getreu dem alten Seefahrergrundsatz, daß der Kapitän sein sinkendes Schiff nicht verläßt.

⁵ Lützow, a.a.O., Eintrag vom 19. Juni 1932



Ekhart Hefter.

Mein Unfallgegner war Ekhart Hefter gewesen, der über unsere Ausbildung ein minutiöses Tagebuch führte. Sein Eintrag von diesem Flug gibt recht genau wieder, was sich zugetragen hatte:

„Heute Kette gegen Kette. Führer: wir selbst. Zweiter Start Falck als Führer, rechts ich, links Radusch. Wir kamen gut an den Gegner heran und kamen auch etwa 15 min. zum Kampf. Ich hatte keinen Gegner und sah schließlich Lützow und Falck im Kampf verwickelt. Meine Position war etwa 50 m höher als die beiden. Falck wurde von Lützow gejagt, worauf ich meinem Kettenführer zu Hilfe kommen wollte. Ich stieß also auf Lützow herunter und bald krachte es an meiner rechten Fläche. Ich sah, daß ich mir ein schönes Stück der Fläche abgeschlagen hatte und suchte natürlich sofort das Weite. In der ersten Sekunde nach dem Krach, der dumpf und scharf dröhnte, überlegte ich eigentlich gar nicht. Dann wurde mir klar, was passiert war, und ich sah immer mißtrauisch nach der lädierten Fläche. Dann schnallte ich mich in aller Gemütsruhe los, um im Falle eines Abmontierens klar zu sein. Ich merkte aber, daß alles hielt, und konnte nun meine Aufmerksamkeit auf die Lage der Maschine und die Landung konzentrieren. Langsam und gemütlich schwebte ich mit wenig Gas hienieden, mußte aber das erste Mal durchstarten, weil sich die Maschine ohne Gas nicht auf beiden Rädern landen ließ. Ich flog also noch eine elegante Kurve, auch über den Startwagen, um mich den Untenstehenden anzumelden und die Landebahn freizubekommen. Dann setzte ich mit viel Gas und viel Gepolter hin, hatte aber meinen Vogel heil unten. Allgemeines Gelächter bei Monteuren und Kameraden, Glückwünsche vom deutschen Personal und Amtsmienen bei der Leitung.

Von meiner Fläche fehlte buchstäblich 1 m und bis zum Verwindungswinkelhebel waren es noch 10 cm. Also 100%ig Schwein! Falcks Vogel war auch nicht unrecht zuge richtet. Er hatte die Baldachinflügel Nase abgeschlagen und die linken Baldachinstreben vollkommen eingedrückt. Ebenfalls hatte die Wasserleitung und der Tank sein Teil ab bekommen, so daß das Wasser nett lief. Er hatte beim Zusammenstoß meine ganzen Splitter ins Gesicht bekommen und außerdem spritzte das Wasser unentwegt. Seine Latte hatte erstaunlicherweise nichts abbekommen. Ihm war es genauso ergangen wie mir. Wir hatten uns beide nicht gesehen und hatten uns dann auch beide losgeschnallt.

(...)

(Beim Nachmittagsunterricht, W. F.) einleitende Rede zu unserem Zusammenstoß. Es ist fabelhaft, mit welchem Verständnis hier Brüche behandelt werden. Wir bekamen sogar Belobigungen für unser überlegtes, korrektes und ruhiges Handeln. Immerhin war meine Kurbelei doch etwas leichtsinnig und hätte nur allzuleicht schiefgehen können...“⁶

Nach so viel Dusel war eine ordentliche Geburtstagsfeier fällig. So fanden wir uns abends Arm in Arm im Offizierskasino wieder, von Kameraden umringt und singend: „Am siebten siebten zwounddreißig, op ewig ungedeelt...“⁷

⁶ Hefter, a.a.O., S. 19

⁷ Ekhart Hefter stürzte als Flugzeugführer der Legion Cóndor am 28. September 1936 über Vitoria in Spanien tödlich ab.