

soll er einen Bericht geschrieben haben, in dem er ausführte, daß die Me 109 bereits an das Jagdgeschwader Richthofen ausgeliefert sei. Wieder hatte einer der vielen kleinen und großen Bluffs, mit denen Hitler andere Länder nicht nur über die Luftwaffe, sondern über die Wehrmacht insgesamt täuschte, seine Wirkung getan.

Sehr oft klingelte das Telefon in meinem Büro, und jemand aus dem Reichsluftfahrtministerium forderte Offiziere des Geschwaders für besondere Aufgaben an. Mal sollten sich drei im Gesellschaftsanzug um 19:30 Uhr an der Führerloge in der Staatsoper einfinden, wo Hitler mit einem ausländischen Würdenträger – etwa Mussolini – erschien. Oder ich erhielt Befehl, mehrere gute Tänzer zu einem Ball in der französischen Botschaft zu schicken. Über mangelnde Nachfrage auf gesellschaftlichem Parkett konnten wir uns nicht beklagen.

Als Geschwaderadjutant in Döberitz wurde ich auch mit sieben weiteren Luftwaffenoffizieren in vier Sportflugzeugen nach England delegiert, um der Eröffnung des Flughafens York am 4. und 5. Juni 1937 beizuwohnen. Obwohl wir Offiziere waren, gab es eine Übereinkunft, daß wir in Zivilflugzeugen und ziviler Kleidung teilnehmen sollten. So flog ich mit Oberleutnant Paul-Werner Hozzel in einer Klemm Kl 32 nach London. Man kann das Verhältnis zwischen Royal Air Force und Luftwaffe in jenen Tagen nicht anders als harmonisch nennen. Zwar waren auch französische, belgische und niederländische Piloten nach York eingeladen – aber vom ersten Zusammentreffen an mußte man den Eindruck gewinnen, daß RAF und Luftwaffe besonders freundschaftlich miteinander verbunden waren.

Wir waren gleich am Abend unseres Eintreffens in London von einem höheren RAF-Dienstgrad – einem Group Captain oder Wing Commander – nach Hause eingeladen worden. Dort kamen englische und deutsche Flieger zusammen und unterhielten sich prächtig bei einigen Drinks; klar, daß einer meiner Luftwaffen-Kameraden und ich gefragt wurden, was wir von Hitler und den Nazis hielten. Darauf zu antworten, war in dieser halboffiziellen Situation nicht ganz einfach – aber einer der Briten setzte schließlich den befreienden Punkt, indem er erklärte: *„Macht, was Ihr wollt – nur zieht den Nationalsozialismus bitte nicht auf Bierflaschen und exportiert ihn nach England!“*

Währenddessen drehte einer unserer englischen Freunde am Radio und fand zufällig einen deutschen Sender, der gerade das Deutschlandlied spielte; ihm folgte das Horst-Wessel-Lied. Zu unserer Verblüffung hoben nun unsere englischen Gastgeber ihre rechten Arme zum Führergruß, und wir hatten keine Wahl, als es ihnen gleichzutun; keiner von uns wäre jedoch von selbst auf den Gedanken gekommen, jemals ein Radio zu grüßen, das Nazilieder spielte. So standen nun Engländer und Deutsche mit erhobenen Armen in einem Bungalow am Themse-Ufer, befangen in wechselseitiger Höflichkeit, ohne deren politische Färbung wir alle sicher besser zurechtgekommen wären.

„Was wird uns die Zukunft bringen?“, fragte der Präsident des Yorkshire Aeroclubs am folgenden Tag in seiner Dinner Speech, *„Und was brauchen wir in der Welt von heute am notwendigsten? Darauf gibt es sicher nur eine Antwort: den guten Willen zwischen*



Yorkshire Air Meeting, 4. Juni 1937. Peter-Paul Hozzel, Betty Caswell, Elizabeth Croxford und Wolfgang Falck.



Während Wolfgang Falck sich an der Klemm KI 26 D-EZIM auf das Luftrennen vorbereitet, fliegt der Jenaer Hans Wendel in seiner Bü-133 Jungmeister ein Kunstflugprogramm, das in der englischen Presse Schlagzeilen macht.

den Völkern der Welt. Ein Treffen dieser Art, bei dem sich Männer und Frauen verschiedener Nationen für eine gemeinsame Sache zusammenfinden, leistet einen Beitrag zur Vermehrung jener menschlichen Tugenden, ohne die allein das Gesetz des Dschungels regieren würde.“¹⁷

Es waren wahrhaft sonnige Tage. Wir Deutsche nahmen an einem Luftrennen in York teil, das ich als Zweiter hinter einem Zwillingspaar beendete; die beiden Schwestern überflogen kurz vor mir die Ziellinie. Dort ergab sich auch meine Freundschaft zu Peter Woodhouse, einem Squadron Leader der Royal Air Force; wir hatten sofort einen Draht zueinander und beschlossen, uns so bald wie möglich wieder zu treffen. Peter kam tatsächlich einige Wochen darauf mit einer Abordnung der Royal Air Force zu einem Flugtag nach Frankfurt am Main, und wir verbrachten eine wunderbare Zeit zusammen. Im Sommer 1939, so verabredeten wir beim Abschied, würden wir gemeinsam Urlaub machen. Welch' unschuldiger, jugendlicher Leichtmut! Während sich bereits schweres Wetter über Europa zusammenbraute, wechselten wir noch Briefe miteinander und versuchten, unsere Pläne zu retten. Im Frühsommer 1939 war uns beiden klar, daß wir allenfalls noch auf neutralem Boden zusammenkommen konnten, etwa in Belgien oder Holland. Dann brach der Krieg aus, und unsere Verbindung riß ab. –

Knapp zwei Wochen nach unserer Rückkehr verfaßte ich für das Geschwader einen Bericht über das Yorker Flugmeeting, der auch heute noch recht gut die Atmosphäre jenes Sommers wiedergibt:

„Mit außerordentlich herzlicher Gastfreundschaft und Zuverlässigkeit wurden wir Deutschen behandelt und überreichlich bewirtet, so daß in Kürze ein sehr kameradschaftliches Verhältnis zwischen Engländern und Deutschen entstand; es war zunächst fast herzlicher als zwischen den einzelnen Gruppen Deutscher, die sich bisher fremd waren.

(...)

Die Gastfreundschaft der Engländer ist bewunderungswürdig. Wir waren zu Allem eingeladen, was nur denkbar ist, sogar die Zeitung mit den Berichten über das Meeting wurde uns kostenlos zugestellt. (...) Auch mit den Offizieren der R.A.F., mit denen wir im Laufe der Tage zusammenkamen, verband uns sofort ein Band herzlichster Kameradschaft und neben der Anerkennung, die immer wieder der deutschen Fliegerei gezollt wurde, wurde von allen Seiten der warme Wunsch nach engerer und gemeinsamer Zusammenarbeit und Freundschaft zwischen englischen und deutschen Flugzeugführern laut.

(...)

Bei einem Empfang und Civic Luncheon im Mansion House, das der Lord Mayor von York gab, hielt dieser eine längere, sehr herzlich gehaltene Rede an die Gäste. Da die Deutschen zahlenmäßig die stärkste Mannschaft waren, antwortete für uns Herr Gerbrecht in warmen Worten. Wegen der fortgeschrittenen Zeit wurden keine weiteren Reden

¹⁷ zit. n. Air Rally's Part in Increasing World Goodwill, in: *The Yorkshire Evening Press*, June 5, 1937.
Übersetzung: Kurt Braatz

zugelassen, was die Franzosen als Provokation auffaßten und ihr Mißfallen über die un-gastliche Behandlung den Engländern zum Ausdruck brachten.

Aufgrund dieses Zwischenfalles, den uns die Engländer mitteilten, baten sie uns um des lieben Friedens willen, gemeinsam mit ihnen die Franzosen zu hofieren, was in Form eines gemeinsamen Abends in einem der Hotels geschah. Die Engländer machten uns gegenüber kein Hehl aus ihrer grundsätzlichen Abneigung gegen die Franzosen und die dortigen Vertreter insbesondere, während sie zu den Belgiern, die ebenfalls Fliegeroffiziere waren, einen herzlichen Ton fanden.

(...)

Überall fanden wir herzlichste Aufnahme und wärmste Sympathie wurde uns deutschen Fliegern entgegengebracht, und es ist nur zu wünschen, daß wir in Deutschland unseren englischen Fliegerkameraden einen ebenso herzlichen Empfang und angenehmen Aufenthalt in Frankfurt bereiten können.“¹⁸

Wieder heimgekehrt, folgte ich als Adjutant unbeirrt meiner Pflicht, das Geschwader als gesellschaftliche Größe zu etablieren. Major von Massow, unser Kommodore, dessen Ehefrau baltischem Adel entstammte, wollte im Winter 1937/1938 zwei festliche Bälle veranstalten. Es wurden Luftwaffen- und Heeresgeneräle dazu eingeladen, Gauleiter, Minister, Prinzen, Fürsten und sonstige Zelebritäten. Meine Aufgabe bestand in der Planung und reibungslosen Durchführung dieser Großereignisse.

Das war nicht einfach. Am betreffenden Abend baute ich mich jeweils rechts vom Eingang in der Empfangshalle auf und hatte die Gästeliste zur Hand. Derart bewaffnet, begrüßte ich die eintreffenden Gäste und flüsterte ihre Namen sofort Herrn und Frau von Massow zu, so daß die beiden wußten, mit wem sie sich bekanntmachen würden. Das lief unablässig und unter voller Konzentration: „Guten Abend, Sir..., herzlich willkommen, Gauleiter..., euer Exzellenz...“, ein Auge fest auf den neuen Gast geheftet, aus den Augenwinkeln des zweiten nach dem Eingang spähend, wer wohl als nächstes käme, und mit dem dritten sicherstellen, daß die von Massows sich jederzeit im Bilde befanden und überhaupt wohlfühlten.

Zu einem dieser Bälle waren Damen eingeladen, von denen einige – Gott weiß, aus welchen Gründen – den Handkuß verweigerten. Ich ergriff eine Hand, und sie wurde in vollendeter Eleganz weggezogen; ich ergriff die nächste, und auch sie entwand sich meinem Versuch, der Etikette genüge zu tun; die dritte jedoch konnte ich mit einer leichten Verbeugung in die Nähe meiner Lippen führen. Aber was war das? Die ungewöhnlich starke Behaarung des Handrückens kitzelte mich in der Nase, und ich blickte verdattert auf. Sie gehörte General Gustav Kastner, dem Chef des Luftwaffen-Personalamtes. Der Rest war Gelächter – und die fröhlich kolportierte Meinung, Falck sei so ehrgeizig, daß er sogar die Hand eines Luftwaffen-Großkopfertens küsse, nur um befördert zu werden.

¹⁸ *Bericht über das International Aviation Meeting in York vom 4. 6. – 6. 6. 37. Döberitz, 17. Juni 1937. – Das Treffen in Frankfurt, von dem am Ende meines Berichts die Rede ist, fand unter reger britischer Beteiligung im August desselben Jahres statt.*

Der April 1938 brachte Manfred von Richthofens 20. Todestag und mir damit eine neue organisatorische Herausforderung. Zu diesem Anlaß erschienen alle seine ehemaligen und noch lebenden Kameraden in Uniform; ich ließ seinen roten Fokker-Dreidecker aus dem Berliner Zeughaus nach Döberitz bringen, und da wir die ersten Messerschmitt Me 109 erhalten hatten, arrangierte ich das alte und das neue Jagdflugzeug des Geschwaders sehr eindrucksvoll zu beiden Seiten des Richthofen-Denkmals auf unserem Fliegerhorst. Hermann Göring, letzter Kommandeur des alten Richthofen-Geschwaders, kam selbst, hielt die Begrüßungsrede und inspizierte das Geschwader. Am Ende des Treffens fanden sich alle auf dem Invalidenfriedhof zur Kranzniederlegung an Richthofens Grab ein.

Zu meinen Obliegenheiten gehörte auch die Verwaltung des Rudolf-Berthold-Hauses im Kleinen Walsertal. Das Haus, ein Besitz des Reservehauptmanns Josef Veltjens, der im Ersten Weltkrieg als Jagdflieger 37 Luftsiege erzielt hatte, den Pour le Mérite trug und nun bei uns im Geschwader diente, stand uns mitsamt dem umgebenden Grundbesitz als Ferienhaus zur Verfügung. Veltjens sorgte sogar für ein Rentnerehepaar, das dort die Hausmeister-Tätigkeiten wahrnahm. Nicht nur die Flugzeugführer mit ihren Familien, auch das Bodenpersonal konnte dort sommers wie winters Urlaub machen, was von allen begeistert angenommen wurde und den Zusammenhalt außerordentlich förderte.¹⁹

Da wir nun als erstes Geschwader der Luftwaffe auf die Messerschmitt 109 umgerüstet wurden, meinte unser Kommodore Gerd von Massow, daß es seine Pflicht sei, das neue Jagdflugzeug als erster zu fliegen. So machten wir beide uns mit der Bahn auf den Weg zu den Messerschmitt-Werken nach Augsburg, um uns auf den revolutionären Tiefdecker einweisen zu lassen. Zuvor hatten wir schon die ähnliche Me 108 in Döberitz geflogen, um uns mit so neumodischen Besonderheiten wie einer geschlossenen Kabine und einem Einziehfahrwerk vertraut zu machen. Auch die hohe Flächenbelastung der 108 und ihr daraus resultierender steiler Gleitwinkel waren gewöhnungsbedürftig und eine gute Vorbereitung auf das, was uns in der fünfmal stärkeren und doppelt so schnellen Me109 erwarten würde.

Man sparte bei Messerschmitt nicht mit Warnungen vor den Tücken des empfindlichen Vogels und des kleinen Werksflugplatzes, vor dessen östlicher Grenze sich auch noch ein Bahndamm querlegte, in den schon so mancher hineingelandet sei – gar nicht zu reden von Kopfständen, Überschlügen und anderen, zuweilen fatalen Kapriolen. Der Weg zur Beherrschung dieses modernsten aller Flugzeuge erwies sich in der Tat als dornenreich: nicht nur wegen der erwähnten Eigenheiten, sondern auch wegen des mächtigen Holzpropellers dieser frühen Baureihen der Messerschmitt, dessen Präzessionsmoment einen beim Start böse überraschen und mit Macht aus der Bahn ziehen konnte. Wer dann nichts

¹⁹ Zu Josef Veltjens und Rudolf Berthold, der als Jagdflieger Veltjens' Lehrmeister war und 1920 als Freikorpsführer ermordet wurde, siehe Zuerl, Walter: *Pour-le-Mérite-Flieger. Heldentaten und Erlebnisse. Reprint von 1938, Steinebach: Zuerl 1977, S. 56 – 69 und 456 – 460.*



20. Todestag Manfred von Richthofens. Göring schreitet die Front der alten Richthofener ab...



...und enthüllt einen Gedenkstein im Fliegerhorst Döberitz.

Jagdfieger



Die schnell veralteten Heinkel He 51 im Hintergrund sind beim Jagdgeschwader Richthofen 1938 durch die neue Messerschmitt Me 109 ersetzt.

weiter als ein Fahrwerksbein brach, durfte sich rühmen, glimpflich davongekommen zu sein. Aber von Massow und ich schafften den Sprung vom offenen Doppeldecker in die Zukunft der Jagdfliegerei ohne Zwischenfall.

Noch in Augsburg erhielt von Massow einen Anruf des Reichsluftfahrtministeriums: er möge sich unverzüglich beim Chef des Luftwaffen-Personalamtes, dem von mir mit Handkuß bedachten General Kastner einfinden. Keine Frage: nun, nachdem er sich auf die Me 109 eingeflogen hatte, würde er wohl zum Oberstleutnant befördert werden. Voller Stolz kehrten wir nach Döberitz zurück. Bester Stimmung nahmen wir von dort den nächsten Zug in die Reichshauptstadt, und von Massow, sonst nicht gerade spendierfreudig, ließ sich sogar dazu hinreißen, im Speisewagen eine Flasche Wein zu ordern.

Wir begaben uns nach der Ankunft schnurstracks zu Kastners Büro im Ministerium, wo wir auch tatsächlich mit großem Hallo und reichlich vieldeutigem Grinsen begrüßt wurden. Major von Massow wurde in Kastners Zimmer gebeten, und ich nahm irgendwie verwundert, aber arglos im Vorzimmer bei dessen Adjutanten Platz.

„*Falck*“, meinte Kastners Adjutant trocken, „*mit Ihrem Anzug stimmt etwas nicht.*“

Ich blickte an mir herab, konnte aber nichts entdecken, was peinlich gewesen wäre oder gegen die Kleiderordnung verstoßen hätte. Noch immer ahnungslos, fragte ich zurück, worauf er anspiele.

„*Ihr Ärmelband.*“

„*Mein Ärmelband? Was ist damit?*“

„*Es ist falsch beschriftet. Völlig falsch.*“

Nun verstand ich überhaupt nichts mehr. Auf dem Ärmelband stand „*Jagdgeschwader Richthofen*“, wie es sich gehörte.

Der Adjutant schüttelte in gespielter Bedauern seinen Kopf. „*Jagdgeschwader Richthofen – das ist passé, mein Lieber. Da muß seit neuestem ‚Jagdgeschwader Muckelchen‘ draufstehen.*“

„*Warum denn das!?*“

„*Ja, wissen Sie denn nicht, warum Sie hier sind?*“

„*Nein*“, bekannte ich entgeistert.

Und dann erfuhr ich die Wahrheit. Die etwas exaltierte Ehefrau unseres Kommodore besaß einen putzigen Yorkshire-Terrier – einen Staubwedel, wie der Berliner solche Vierbeiner zu nennen pflegt –, der ihr kürzlich entlaufen war. Zutiefst verzweifelt über den herben Verlust, hatte sie daraufhin in der Berliner Zeitung eine Suchanzeige aufgegeben, die mit der fett gesetzten Zeile „*Muckelchen, wo bist Du?*“ zwar nicht die Aufmerksamkeit des so angeflehten Streuners erregte, aber dafür im Ministerium für reichlich Furore sorgte. Frau von Massow hatte nämlich nicht vergessen, genau anzugeben, wo der Abtrünnige wieder abzugeben sei: „*Frau von Massow, per Adresse Kommodore Jagdgeschwader Richthofen.*“

Eine Zeitungsanzeige für solch private Zwecke mit der Anschrift des Kommodore unseres ruhmreichen Jagdgeschwaders zu verziern, war nicht nur in höchstem Maße dé-

goutant, sondern schlichtweg verboten. Statt zum Oberstleutnant befördert zu werden, holte sich von Massow einen scharfen Anpfiff bei General Kastner ab. Wir entschwandten ebenso schnell, wie wir ins Ministerium eingelaufen waren, nur daß wir uns bei unserem Abgang ziemlich klein und elend vorkamen.

Am Abend des 11. März 1938 fand im Haus der Flieger der große Ball des Generalfeldmarschalls Göring statt. Zahlreiche ausländische Diplomaten und Militärattachés waren eingeladen worden. Auch uns vom Jagdgeschwader Richthofen hatte man im großen Gesellschaftsanzug dorthin befohlen, wo wir uns eine halbe Stunde vor Beginn in einem bestimmten Saal einzufinden hatten. Über dem Anzug trugen wir einen langen Mantel, den wir „*Beamtenmantel*“ nannten. Die preußischen Beamten trugen nämlich Offiziersuniformen und -mützen, aber ihre Schultern und Kragen zeigten, daß sie tatsächlich Zivilisten waren. Um das im wahrsten Sinne des Wortes zu bemänteln, trugen sie Offiziersmäntel und verbargen damit den Unterschied. Wachen präsentierten und grüßten nämlich vor Offizieren, aber nicht vor zivilen Staatsdienern.

Wir fuhren also in Gesellschaftsanzug und Umhang nach Berlin und wurden in dem ominösen Saal vorab darüber informiert, daß die Wehrmacht morgen früh nach Österreich einmarschieren werde. Österreich werde künftig als „*Ostmark*“ des nunmehr „*Großdeutschen Reiches*“ geführt werden. Der Ball habe jedoch abzulaufen wie geplant, und unsere strategische Aufgabe bestehe darin, die weiblichen Gäste aus den ausländischen Missionen und Botschaften sowie die anwesenden Offiziere und Attachés des Auslandes durch Tanz und Konversation so zu beschäftigen, daß sie nicht zusammenkommen und untereinander über die neue Lage diskutieren könnten. Es war recht amüsant, Gruppen von zwei oder drei internationalen Militärs oder Diplomaten bald nach Beginn des Balls zu beobachten, wie sie flüsternd die Neuigkeit austauschten und über mögliche Folgen sprachen. Hier und da wurde plötzlich einer zum Telefon gerufen, um bald wieder zurückzukehren und weiterzuflüstern. Wir taten unser Bestes, die aktuelle Politik vom Ballgeschehen fernzuhalten, und oberflächlich betrachtet befand man sich in einer unbeschwerten Veranstaltung. Aber unter der Oberfläche brodelte es gewaltig.

Punkt ein Uhr wurde uns befohlen, den Ball zu verlassen und zu unseren Einheiten zurückzukehren. Nie werde ich vergessen, wie wir im Schein der Straßenlampen zu unseren Wagen schlenderten. Wir kamen an einer Litfaßsäule vorbei, die mit einem großen Spendenaufruf beklebt worden war. „*Auf Deinen Pfennig kommt es an*“, las ich im Vorbeigehen. Gerade hatten wir die Prunkveranstaltung unseres Oberbefehlshabers verlassen, auf der sich kulinarische Köstlichkeiten häuften und der Champagner in Strömen floß. Für die Privilegierten des Dritten Reiches. Die Masse des deutschen Volkes kannte noch immer andere Existenzbedingungen.

Zufällig hatten wir in Döberitz die Kunstflugstaffel der österreichischen Luftwaffe mit ihren Fiat CR-32 zu Gast. Sie flog nicht eher wieder nach Hause zurück, als bis ihre Jagdflugzeuge mit deutschen Hoheitszeichen versehen worden waren. Das geschah innerhalb weniger Stunden.