

## Reichsverteidigung

Ach ja: 20. April 1944. Führergeburtstag. Fünfundfünfzig wird er heute. Ob das ein guter Einstieg in die nächsten fünf Minuten ist?, überlege ich und trete hinaus auf den Appellplatz.

Man muß den Blick nur einmal über das Geviert der angetretenen Gruppe schweifen lassen, um zu erkennen: Große Reden sind fehl am Platze. Hier und da lugt noch ein bekanntes Gesicht hervor: es sind die Gesichter von Mittzwanzigern, die der Krieg mit rohen Schlägen hartgemeißelt hat. Manche dieser Flugzeugführer lernte ich als halbe Pennäler kennen, am Kanal, in Tunesien oder Italien, wie sie stolz, begeistert und grenzenlos zuversichtlich zu ihren ersten Feindflügen aufstiegen. Sie fliegen noch immer: stoisch die einen, verbissen oder pflichtbewußt die anderen, manche kaltblütig, manche unter ständigem Kampf gegen die Angst. Nur ihre Augen sagen alle dasselbe: Mach' uns bloß nichts vor, wenn du unseren Respekt haben willst. Wir fliegen hinter dir her, wohin du befiehlst – aber erzähl' uns keine Märchen.

Die Luftüberlegenheit ist an allen Fronten verloren, auch über dem Reich. Seit Januar setzen die Amerikaner bei ihren Tagesangriffen die P-51 Mustang in großer Zahl ein. Der Langstreckenjäger kann, was Göring vor wenigen Monaten noch als ausgeschlossen abtat: er begleitet die Viermots von ihren englischen Basen über jeden Punkt des Reichsgebiets und zurück, ja manchmal auch in Pendelmissionen bis nach Italien, wo sie auf unseren früheren apulischen Fliegerhorsten neu bestückt werden, um bei nächster Gelegenheit von Süden anzugreifen.

Mit der Mustang können die Amerikaner ihre Angriffstaktik radikal ändern: Sie kämpfen nun die Einflugwege ihrer 8. Luftflotte weit vor den Angriffsspitzen in allen Höhen offensiv frei, während die Bomber selbst immer noch durch unmittelbaren und erweiterten Begleitschutz abgeschirmt werden. Sie wälzen sich inmitten eines engmaschigen Netzes nach Deutschland hinein, das wir kaum noch zerreißen können. Unseren frühen Erkenntnissen am Kanal folgend, sind in einzelnen unserer Jagdgeschwader neue Höhenjagdgruppen aufgestellt worden: Sie sollen die Mustangs in Luftkämpfe verwickeln und so den anderen Gruppen mit ihren Fw 190 den Raum für Frontalangriffe auf die raffiniert gestaffelten Bomberpuls schaffen. Das jedoch bleibt immer öfter graue Theorie. In der

Praxis kommen nämlich mittlerweile auf einen deutschen Jäger sieben amerikanische, und die werden von gut ausgebildeten Flugzeugführern geflogen. Ein amerikanischer Jagdflieger wird im Frühjahr 1944 mit durchschnittlich 400 Flugstunden zu einem Einsatzverband kommandiert, während die deutsche Luftwaffe die Ausbildung immer weiter verkürzte, um den Aderlaß an den Fronten auszugleichen. Vor mir stehen Jungen, die ganze 150 Stunden aufweisen können, von denen allenfalls 30 auf ihrem Einsatzmuster, der Me 109 zu Buche schlagen – in nicht wenigen Fällen jedoch höchstens zehn Stunden. Nur jeder fünfte Nachwuchsjagdflieger überlebt seine ersten zehn Feindflüge; die meisten fallen schon beim ersten oder zweiten Einsatz. Seit Beginn des Jahres hat die deutsche Tagjagd über 1.200 Flugzeugführer verloren. Das ist die Sollstärke von zehn Jagdgeschwadern.

Nicht, daß die Luftwaffenführung untätig geblieben wäre, als nacheinander Hamburg, Wuppertal, Essen, Mannheim, Ludwigshafen und andere Städte in Schutt und Asche gelegt worden waren. Man hat im Februar das Amt des Luftwaffenbefehlshabers Mitte umorganisiert und die „*Luftflotte Reich*“ daraus entwickelt, die von Generaloberst Hans-Jürgen Stumpff befehligt wird. Ihr unterstehen unter anderem vier Jagddivisionen, in denen jeweils die Führung von Tag- und Nachtjagd vereint ist. Eine dieser Jagddivisionen, die siebente, deckt den süddeutschen Raum mit vier Tagjagd- und zwei Zerstörergruppen ab. Die II./JG 53, vor der ich heute auf dem Einsatzhafen Eschborn im Nordwesten Frankfurts stehe, ist eine dieser Gruppen.

Seit den harten Schlägen, die in der dritten Februarwoche gegen die deutsche Flugzeugindustrie geführt wurden, hat man sich auch darauf besonnen, daß man jetzt Jagdflugzeuge braucht, und direkt bei Rüstungsminister Speer den sogenannten „*Jägerstab*“ geschaffen, der nur eine Aufgabe hat: die Produktion von Jägern durch erhebliche Zufuhr personeller und materieller Ressourcen gewaltig zu steigern. Eine löbliche Absicht, allein: sie deckt sich nicht mit Hitlers Auffassung, daß die Alliierten nur durch Vergeltungsangriffe in die Knie zu zwingen seien. Die Produktion von Bombern läuft verstärkt weiter; sie müssen schon auf den gleichen Plätzen, auf denen sie gebaut worden sind, wieder verschrottet werden, weil das Benzin für ihren Einsatz fehlt.<sup>86</sup>

Und nicht zuletzt ist man auf Taschenspielertricks verfallen – das untrügliche Anzeichen dafür, daß man sich von Fakten nicht mehr beirren lassen will: Weil in den letzten Monaten so viele erfahrene Staffelkapitäne gefallen sind, erhöht man die Sollstärke der Staffeln von 12 auf 16 Flugzeugführer. Gleichzeitig werden hinter Hitlers Rücken Staffeln von der Ostfront abgezogen und den Jagdgruppen der Reichsverteidigung angegliedert. So streckt man sich nach einer Decke, die immer an irgendeiner Stelle zu kurz geraten ist. Es ist salonfähig geworden, sich zu belügen und den Blick instinktiv vor der Wirklichkeit zu schützen; verantwortlich für die Misere sind immer die anderen. Am leichtesten macht es sich der Oberbefehlshaber der Luftwaffe selbst: seine Sündenböcke sind die Jagdflieger.

---

<sup>86</sup> vgl. Galland, a.a.O., S. 279

„Ein großer Teil unserer Jäger, die Jugend, wird durch die alten müden Hengste mit und ohne Eichenlaub verdorben“, deklamiert er auf dem Obersalzberg am 7. Oktober 1943, „Diese alten fetten Kakadus, die ich aus dem Weltkrieg kenne und hasse, möchte ich entfernt haben! Ich hätte längst einige Geschwaderkommandores und Gruppenkommandeure vor ein Kriegsgericht stellen müssen.“<sup>87</sup>

Ich muß an Egon Mayer denken, der am 2. März über Montmedy im Luftkampf gegen vielfache Übermacht amerikanischer Jäger gefallen ist, nachdem er 102 Luftsiege am Kanal errungen hat, darunter 25 gegen Viermots. Und an ein Schreiben des Ministeriums, das seit zwei Wochen auf jeder Fliegerhorst-Kommandantur ausgehängt ist:

„Der Herr Reichsmarschall hat sich gelegentlich eines kürzlichen Besuches bei den Jagdverbänden in abfälliger Weise über den schlecht gepflegten, nachlässigen und vielfach unvorschriftsmäßigen Anzug der Jäger geäußert und entsprechende Abhilfe gefordert... Besonderer Wert muß von den Vorgesetzten aller Dienstgrade auf das Tragen des vorschriftsmäßigen Anzuges gelegt werden und die vorhandenen Auswüchse energisch bekämpft werden. Hier handelt es sich besonders um das Tragen bunter Schals, von Lederwesten, Fliegerpelzstiefeln und sonstigen Sonderbekleidungsstücken außerhalb des Flugdienstes...“<sup>88</sup>

Der Herr Reichsmarschall ist immer korrekt gekleidet, ich habe es selbst 1940 in Beaumont-le-Roger bewundern können: die bordeauxroten Lacklederstiefel und die taubenblaue, goldbetreßte Uniform werde ich sicher nie vergessen. Aber er fliegt nicht gegen den Feind wie der unvorschriftsmäßige Haufen, der an diesem 20. April 1944 vor mir steht und etwas Intelligentes hören will über die Lage, unseren Kampfauftrag und meine Auffassung von meiner neuen Aufgabe. Vielleicht wäre es einfacher für mich, wenn Michalski noch neben mir stünde und mir zumindest rhetorisch den roten Teppich ausrollen würde. Zu ihm, dem ehemaligen Kommandeur, haben diese Männer aufgeschaut, aber man hat ihn schon weggeholt, um den Stab eines neuen Jagdgeschwaders z.B.V. aufzustellen, und auch der Kommandore ist fern: Bennemann liegt mit dem Stab und den beiden anderen Gruppen des Geschwaders noch irgendwo in Oberitalien.

„Männer der zweiten Gruppe“, sage ich, nachdem alle gerührt haben, „ich bin euer neuer Kommandeur.“

Und mehr gibt es vorerst nicht zu erklären.

Eine Jagdgruppe ist so aufgebaut, daß sie weitgehend selbständig agieren kann. Sie besteht nach der neuen Arithmetik des Reichsluftfahrtministeriums aus vier Staffeln zu je 16 Flugzeugführern, aber um diese 64 Mann an den Feind zu bringen, bedarf es einer gewaltigen Infrastruktur. Da gibt es einen Gruppenstab von ungefähr 10 bis 15 Mann; eine Stabskompanie, die Werft-, Nachrichten-, Kfz- und Flakzug sowie technisches und

<sup>87</sup> zit. n. Steinhoff, Johannes: *In letzter Stunde. Verschwörung der Jagdflieger*. München/Leipzig: List 1974, S. 160f.

<sup>88</sup> *Nachlässiger Anzug fliegender Verbände*, in: *Flugplatzkommando A Langendiebach, Kommandanturbefehl Nr. 13 vom 31. 3. 1944*, in: BA/MA RL 21/57

allgemeines Personal umfaßt mit rund 260 Köpfen; vier Staffeln mit je 16 Flugzeugführern und rund 110 Mann Bodenpersonal, also insgesamt über 770 Offiziere, Unteroffiziere, Mannschaften und Beamte. Der Gruppenkommandeur, meist im Range eines Majors, trägt die Verantwortung für alle.

Um ihm die Arbeit zu erleichtern, hat der General der Jagdflieger am 16. März 1944 ein 22seitiges Konvolut *„Richtlinien für die Aufgaben und Pflichten eines in der Reichsverteidigung eingesetzten Gruppenkommandeurs“* herausgegeben. *„Es interessiert jeden Flugzeugführer, in welchem Raum der Einsatz voraussichtlich erfolgt“*, steht dort beispielsweise, oder: *„In Kenntnis Deines eigenen Standortes ... bist Du in der Lage, Deine Gruppe an den Feind zu führen.“* Ich erfahre dort auch: *„Der Erfolg Deiner Gruppe in der Luft hängt in hohem Maße von der Einsatzbereitschaft der Nachrichtenmittel und einer einwandfreien Führung vom Boden aus ab“*, und natürlich: *„Gekämpft wird bis zur letzten Patrone! Du brichst den Luftkampf nur dann ab, wenn alle Munition verschossen, der Kraftstoff verbraucht, Du oder Dein Flugzeug nicht mehr kampffähig sind. Achte beim Rückflug auf feindliche Jäger, vor allem in Platznähe und beim Einschweben.“*<sup>89</sup>

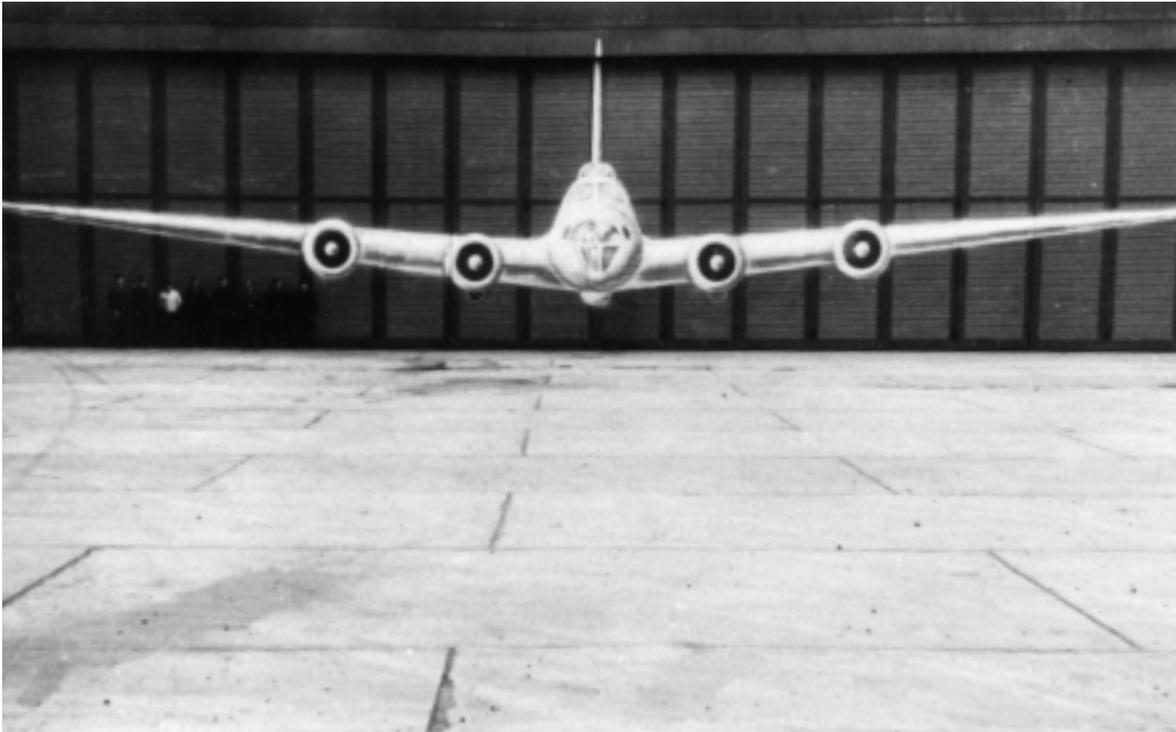
Dieses bemerkenswerte Vademecum zum Endsieg unter dauerhaftem Verschuß zu halten, ist eine meiner ersten Amtshandlungen. Das Vertrauen meiner Flugzeugführer auf die Weisheit der höheren Führung ist schon erschüttert genug.

Es gilt vor allem, den Teufelskreis aus mangelhafter Ausbildung und hohen Verlusten zu durchbrechen: Weil so viele junge Jagdflieger über Deutschland fallen, kommen die Schulen mit dem Ausbilden nicht mehr nach. Daher wird immer wieder die Jagdfliegerausbildung verkürzt, was umgehend zu höheren Verlusten im Einsatz führt. Wir müssen Mittel und Wege finden, die Überlebenschancen der 19- und 20jährigen zu erhöhen, die uns – selbstbewußt, idealistisch und brennend vor Kampfgeist – zugeführt werden. Das Wichtigste, was ich diesen Jungen geben kann, sind erfahrene Kapitäne. So hole ich zunächst Günter Seeger von der III. Gruppe zu mir. Seeger fliegt so lange wie ich an der Front, wurde nach über 40 Luftsiegen mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet und zum Leutnant befördert, schont sich auch im fünften Kriegsjahr nicht – ist aber bei alledem ein abgeklärter Mann, der ein Auge darauf hat, daß seine Flugzeugführer wieder unversehrt zurückkehren. Er übernimmt die 4. Staffel. Zudem lasse ich die Frontalansicht einer Boeing B-17 Fortress in Originalgröße auf ein Hallentor malen, um den unerfahrenen Fliegern ein wenig von der Angst zu nehmen, wenn wir die Bomber angreifen, und ihnen ein Gefühl für die richtige Schußentfernung zu geben. Wenn wir von den Einsätzen zurückkehren, fliegen wir regelmäßig simulierte Frontalangriffe auf das Hallentor.

Meinen Staffelpolitänen und Flugzeugführern vermittele ich, daß Angriffsgeist kein Selbstzweck sein kann. Wir müssen unter der drückenden alliierten Luftüberlegenheit anerkennen, daß wir nurmehr in der Lage sind, zufällige Schwächen des Gegners blitz-

---

<sup>89</sup> General der Jagdflieger, Inspekteur der Tagjäger, Br. B. Nr. 4223/44 geh.: *Richtlinien für die Aufgaben und Pflichten eines in der Reichsverteidigung eingesetzten Gruppenkommandeurs*, in: BA/MA RL 4/238



Mentales Training. Die Fortress auf den Hallentoren in Eschborn.

schnell auszunutzen und uns aus dem Staube zu machen, sobald er seine Kräfte auf uns wirft. Das hat wenig mit dem schneidigen Rangehen zu tun, wie es der Stab des Generals der Jagdflieger fordert; aber es hilft auf Dauer weder uns noch den Menschen in den Bunkern und Kellern, die wir schützen sollen, wenn Einsatzerfahrung, kaum daß sie gewonnen wurde, schon wieder blindlings geopfert wird.

Es ist unter diesen Umständen nicht leicht, die Grenze zwischen Vernunft und Feigheit zu ziehen, aber ich kann – auch aus Überzeugung – nicht dulden, daß einem Kampf ausgewichen wird, in dem es eine faire Chance gäbe. Am 7. Mai 1944 greifen die Amerikaner mit über 900 B-17 und B-24 die Reichshauptstadt sowie Ziele im Raum Münster-Osnabrück und Bahnanlagen in der Nähe von Lüttich an. Meine Gruppe wird zweimal durch Alarmstart auf die Einflüge angesetzt, und zwar im Verband mit einer Jagdgruppe eines anderen Geschwaders, die auf einem Flugplatz im Taunus liegt und uns an diesem Tage unterstellt ist. Nachdem wir vom ersten Einsatz zurückgekehrt sind, bespreche ich unsere möglichen taktischen Ansätze für den zweiten, der sich bereits abzeichnet, mit dem Kommandeur der fremden Gruppe. Und tatsächlich: als wir wieder in der Luft sind, ergeben sich ringsum Möglichkeiten zur Feindberührung – aber die andere Gruppe scheint sie nicht zu sehen. Ich stoße hinüber, wackele mit den Tragflächen, versuche die Gruppe zu den Feindverbänden hinzuführen – aber sie fliegt unbeirrt ihren Kurs. So kommen auch wir am Ende nicht rechtzeitig heran und müssen wieder in Eschborn landen, ohne im Kampf gewesen zu sein.

Wütend lasse ich mich mit der Führung der Gruppe verbinden, die mir unterstellt worden ist: Man solle die Flugzeugführer antreten lassen; in einer Viertelstunde sei ich auf dem Platz, um den verpatzten Einsatz mit ihnen durchzusprechen. Dann klettere ich schnurstracks wieder in meine Messerschmitt und mache mich – immer noch geladen – auf den Weg. Der Himmel hatte doch voller Thunderbolts gehtagen – wer die sehen wollte, der konnte sie auch sehen. Ich werde nicht eher lockerlassen, als bis völlig klar ist, warum die Gruppe nicht angegriffen hat. Bei aller Vorsicht: wir sind nicht zum Spazierenfliegen und Kneifen da.

Dort vorn taucht der Platz auf. Voller Zorn nehme ich das Gas heraus und schwebe zur Landung ein. Die Messerschmitt sinkt tiefer und tiefer, überfliegt den Rollfeldrand, ich nehme ihre lange Nase hoch – aber was ist das? Warum setzt sie sich nicht auf die Räder...?

Ich habe mich noch nicht zu Ende gewundert, da kreischt und schrappt der Zusatztank unter dem Rumpf über die befestigte Landebahn, und zu beiden Seiten meines Flugzeugs gischtet hochoktaniges Flugbenzin in dichten Wirbeln über den Platz. Der Propeller läßt ein metallisches Dangeln hören, bis nur noch ein einziges seiner Blätter vor mir aufragt und sich zu mir hingebogen hat, als wolle es mir schadenfroh zuwinken. Brandhahn zu! Zündung aus! Fang' jetzt kein Feuer! – Ich habe vergessen, das Fahrwerk auszufahren...

Mit unbewegten Mienen verharren die Flugzeugführer im Stillgestanden, als ich endlich vor ihnen stehe. Meinen Ton allerdings habe ich wohlweislich entschärft. –

Die Flugzeugführer meiner Gruppe rufe ich nach jedem Einsatz zusammen, um alle Einzelheiten des Feindfluges zu analysieren. Es kommt mir sehr darauf an, daß jeder versteht, was sich in den letzten 60 Minuten um ihn herum abgespielt hat: daß die Jungen aus den Wertungen und Diskussionen der Erfahrenen herausfiltern, wie man taktische Situationen richtig erfaßt und sie zu seinen Gunsten nutzt. Jeder wird ermuntert, seinen Beitrag zu diesen Nachbesprechungen zu leisten – ob er gestern erst von der Fliegerschule kam oder schon seit Jahren seine Staffel führt. Wer hat den Gegner zuerst gesehen?, eröffne ich meist die Debatte, und dann: In welcher Position befand sich die Gruppe zum Gegner und seinem Begleitschutz, und was habe ich gemacht? Hätte es Alternativen zu meinem Ansatz gegeben, bessere vielleicht sogar? Wie hat sich der Gegner verhalten, als wir angriffen? Wie kam es zu unseren Verlusten, wie zu unseren Erfolgen?... Am Ende fasse ich die Schlußfolgerungen zusammen. So bildet sich allmählich ein gemeinsames Verständnis vom Gruppeneinsatz, und vor allem: die Fähigkeit, mitzudenken und in der Vereinzelung des Gefechts selbständig Entscheidungen treffen zu können, die dem einzelnen den Hals retten. Es ist nun fünf Jahre her, daß Assi Hahn mich lehrte, meinen eigenen Kopf zu benutzen. Nichts schafft bessere Voraussetzungen, davonzukommen.

Um unser Wissen abzurunden, nehme ich Verbindung zum Dulag Luft in Oberursel auf, das nur 10 Autominuten von unserem Einsatzhafen entfernt liegt. Es ist ein Durchgangslager für abgeschossene alliierte Flieger: Jeder Brite oder Amerikaner, der deutschen Boden aus der Luft lebend erreicht, wird in Oberursel vernommen und dann in ein Gefangenenlager gebracht. Höflich frage ich an, ob es möglich sei, einen der Gefangenen für einen Tag auszuleihen; wir würden aus einem Gespräch mit dem Mann gern einsatztaktische Lehren ziehen. Die Vernehmungsspezialisten in Oberursel sind sofort einverstanden; sie wollen nur dabei sein.

Am 9. Mai treffen sie mit einem Lieutenant Colonel norwegischer Abstammung ein, der mit seiner P-47 Thunderbolt von der Flak abgeschossen worden war. Er macht einen sehr aufgeschlossenen Eindruck, ohne sich allerdings plump ausfragen zu lassen. Wir führen ihn über unsere Liegeplätze, und da er Jagdflieger ist wie wir, interessiert er sich brennend für unsere Messerschmitts.

*„Würden Sie mir erlauben, mich einmal in eine Ihrer Maschinen zu setzen, Captain?“*

Ich habe nichts dagegen. Während er sich in der Me 109 einrichtet und ich mich auf die linke Tragfläche hinaufgezogen habe, fachsimpeln wir über die Sicht aus der Kabine, über Leistungsdaten, Waffen und Munition.

*„Offen gestanden“, sagt er ohne erkennbare Arglist, „würde ich gerne einmal eine Platzrunde in einer Messerschmitt fliegen. Es wird wohl das letzte Mal in diesem Krieg sein, daß ich ein Jagdflugzeug steuern kann...“ –*

Nun ja. Ich kann mir vorstellen, wie ihm zumute ist. Wir könnten die Waffen entladen und das Flugzeug enttanken, sodaß es für fünf bis zehn Minuten Flugzeit reicht – aber nein, das ist mir dann doch zu heikel. Ich habe jedoch eine andere Idee:

*„Das darf ich Ihnen leider nicht gestatten. Aber wenn Sie noch einmal fliegen wollen, dann können wir das gemeinsam tun. Ich habe einen Fieseler Storch, ein Verbindungsflugzeug, das ihnen auch gefallen wird.“*

Er nickt begeistert. Was ich vorschlage, ist streng verboten, aber das kümmert mich nicht sonderlich. Vor einigen Tagen habe ich mit meiner Frau, die bei mir in Schwalbach einquartiert ist, in aller Frühe einen Rundflug mit dem Stieglitz des Gruppenstabs über Frankfurt gemacht und weiß: meine Männer halten dicht.

Wenige Minuten darauf sind wir mit dem Storch in der Luft und fliegen nach Oberursel zum Durchgangslager. Ich überlasse ihm die Steuerung. Dann treiben wir uns ein wenig über dem Vordertaunus herum und nehmen schließlich Kurs auf den Eschborner Platz. Dort unten an der Tankstelle sind schon seine Bewacher und meine Stabsleute zu erkennen, wie sie heraufschauen – und da reitet mich der Teufel. Ich lande gegen den Wind über eine Halle hinweg genau vor die Tankstelle. Der Storch hängt sich wie ein Kinderdrachen in die Brise, plumpst vor der Halle auf den Beton, rollt ein paar Meter – und steht. Der Amerikaner ist so verdattert, daß er die Landestrecke zu Fuß abschreitet. 30 Meter: das hat er noch nicht gesehen.

Dies ruft den Oberleutnant Hans-Heinz Pfannschmidt aus dem Gruppenstab auf den Plan, der früher als Einflieger bei Fieseler beschäftigt war und den Storch in- und auswendig kennt. Er erbieht sich, die Oberurseler Vernehmungsoffiziere zum gleichen Rundflug mitzunehmen. Pfannschmidt gibt Vollgas, läßt den Storch von den Bremsen schnellen und hängt ihn mit einem waghalsigen Kavaliertart an den Himmel. Ich hätte nicht so spektakulär landen sollen, sage ich mir, als er zum Dulag Luft abfliegt; jetzt will er als ehemaliger Werkspilot zeigen, daß er es genauso gut kann. Dabei weiß ohnehin jeder, daß Pfannschmidt ein sehr guter Flieger ist.

Die Minuten vergehen, ohne daß der Storch zurückkehrt. Irgendwann schrillt das Telefon. Pfannschmidt ist beim Umkreisen des Oberurseler Lagers abgestürzt, wohl weil er das Flugzeug überzog. Seine Begleiter sind sofort tot, er selbst erliegt fünf Tage später seinen schweren Verletzungen.

Am 11. Mai starten wir zweimal gegen Angriffe der 8<sup>th</sup> USAAF. Beim ersten Mal kommt es nicht zur Feindberührung, aber abends treffen wir die Viermotorigen und ihren Begleitschutz über den Ardennen. Günter Seeger gelingt der Abschluß einer Fortress, bevor wir nach fast zwei Stunden Flugzeit in Diedenhofen landen müssen, weil unser Treibstoff knapp wird. Dort treffen wir auf Teile des JG 1, das auf denselben Verband angesetzt war. Die Jagdflieger warten auf ihren Kommodore, der mit hohem Fieber hinter seinem Geschwader hergeflogen war, nachdem der Reichsmarschall ihn der Laurigkeit geziehen hatte. Ich kenne den Mann und weiß, daß er sich bis zum Letzten einsetzt. Zu diesem Zeitpunkt ist er bereits tot – gefallen im Luftkampf über St. Vith. Es ist Walter Oesau.<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> vgl. Steinhoff, *In letzter Stunde, a.a.O.*, S. 132f.

Dann kommt der 12. Mai – der Tag, an dem ich zum zweiten Mal mit dem Fallschirm abspringen muß. Auch diesmal geht es gut, obwohl der Motor meiner Messerschmitt durch den Rohrkrepiierer der 3 cm-Kanone in Brand geraten ist und ich erst nach langen, bangen Sekunden die Kabinenhaube abwerfen kann.<sup>91</sup> Am Tag darauf – die Gruppe hat inzwischen nach Biblis südlich von Darmstadt verlegt – wird Günter Seeger im Raum Neumünster abgeschossen. Amerikanische Bomberverbände fliegen mit ungefähr 750 Viermotorigen unter starkem Begleitschutz nach Norddeutschland ein, um Eisenbahnanlagen und Industriebetriebe in Tutow, Stettin, Stralsund und Osnabrück anzugreifen. Meine Gruppe hat nach langem Anmarsch nördlich von Hamburg Feindberührung mit dem Begleitschutz jener Bomberdivisionen, die nach Stralsund und Stettin unterwegs sind. Wir sehen Seeger und seine „weiße 13“ noch in einer wüsten Keilerei mit einem Rudel Thunderbolts und Mustangs, aber dann verliert sich seine Spur. Und in Biblis wartet seine Verlobte auf ihn.

Wir können ihr nur berichten, was wir gesehen haben; nicht mehr und nicht weniger. Günter Seeger ist als Jagdflieger mit allen Wassern gewaschen und hat sich nicht zum ersten Mal gegen vielfache Übermacht durchgeschlagen, aber es ist ein Gebot der Menschlichkeit, dieser jungen Frau keine falschen Hoffnungen zu machen. Ich habe in den letzten Wochen zu viele Verlustmeldungen unterzeichnen müssen, in deren rechter Spalte genau das geschrieben stand, was wir eben wieder bei Hamburg erlebt haben. Wir müssen einfach gegen zu viele antreten, und noch immer werden es täglich mehr. Selbst für die Erfahrensten unter uns tickt unaufhaltsam die Uhr.

Nach einigen Tagen trifft Günter Seeger wieder in Biblis ein. Er hatte seine Messerschmitt mit zahlreichen Treffern östlich Neumünster bauchlanden müssen. Sofort waren zwei Mustangs über ihm gewesen und hatten die Maschine mit Bordwaffen beharkt. Er hatte in einem günstigen Augenblick das Kabinendach aufgerissen und war über die deckungslose Marsch um sein Leben gerannt – nur weg von dem durchsiebten Jagdflugzeug; aber der zweite Anflug der Amerikaner hatte schon nicht mehr der Messerschmitt, sondern ihm geglont. Nach endlosen Minuten konnte er endlich zwischen Hecken und Entwässerungsgräben verschwinden.

Der Luftkrieg ist erbarmungslos geworden. Stück für Stück ist der Ehrenkodex zerfallen, unter dem wir noch über England, dem Kanal und Afrika kämpften. Es wurde fair auf Leben und Tod gefochten: Man schoß nicht auf Wehrlose, und wer sich nicht an die ungeschriebenen Regeln der Ritterlichkeit hielt, schloß sich hüben wie drüben aus der Kampfgemeinschaft aus. Aber seit einiger Zeit häufen sich Angriffe auf Flugzeugführer, die notlanden mußten, und immer öfter erleben wir auch das widerlichste aller Verbrechen, das Flieger einander antun können: daß Abgesprungene am Fallschirm erschossen werden.

Am 24. Mai muß Günter Seeger schon wieder bauchlanden. Nach einigen ruhigeren Tagen werden wir gegen einen Großeinflug auf Berlin angesetzt und stoßen zwischen

---

<sup>91</sup> vgl. das erste Kapitel: *An einem Tag im Frühling*.



Günther Seeger

Stendal und Brandenburg auf den Verband, der aus 616 Fortresses der 1<sup>st</sup> und 2<sup>nd</sup> Bombardment Division besteht. Als wir Feindberührung haben, ist nirgendwo Jagdschutz zu sehen, und ich führe die Gruppe sofort in einen Frontalangriff, der allerdings mißlingt, weil die Amerikaner geschickt eine flache Schiebekurve fliegen, als sie uns kommen sehen. Ich erhalte beim Durchflug durch den Bomberverband und dem folgenden Angriff von hinten Treffer in mein Kühlsystem, kann aber mit stehendem Motor auf einem Einsatzhafen bei Stendal landen, wo der zerschossene Kühler ausgetauscht wird, sodaß ich noch abends wieder auf unserem neuen Platz bei Oettingen eintreffe. Seegers 438. Fronteinsatz jedoch endet auf einem Acker bei Pritzerbe, wo er seine zerschossene Maschine hinwerfen muß und sich böse am Kopf verletzt, weil er bei der harten Landung mit der Stirn ans Reflexvisier schlägt. *„Luftkampf mit Mustang und Thunderbolt“* steht in seinem Flugbuch: er hatte wohl das Pech, doch noch an den Begleitschutz zu geraten.<sup>92</sup>

Als ich in Oettingen ausrolle, erwartet mich bereits ein Major aus dem Führerhauptquartier, der seinen Besuch schon vor einiger Zeit angekündigt hatte. Auf meine Frage, was ich denn für ihn tun könne, hatte er damals nur ausweichend geantwortet; er habe eine Flugzeugführer-Belehrung durchzuführen und mich im Übrigen unter vier Augen zu sprechen.

*„Es ist noch so schön hier draußen“*, lade ich ihn ein, *„lassen Sie uns doch einen kleinen Spaziergang machen und dabei besprechen, was zu besprechen ist.“*

Frohgemut klemmt er sich seine dicke Aktenmappe unter den Arm, und wir schlendern durch den milden Frühlingsabend. Als wir außer Sicht- und Hörweite der anderen sind, kommt er zur Sache.

*„Ich habe hier drei Umschläge für Sie, Hauptmann Meimberg“*, erläutert er, indem er die Aktenmappe öffnet, *„von denen jeder mit einem eigenen Kennwort beschriftet ist. Diese Umschläge sind streng geheim und sorgfältig unter Verschluss zu halten, bis Ihnen eines der Kennwörter durchgegeben wird. Danach öffnen Sie bitte unverzüglich den betreffenden Umschlag und führen die Befehle aus, die Sie darin finden. Die beiden anderen Umschläge sind dann zu vernichten.“*

*„Können Sie mir einen Hinweis darauf geben, um was für eine Art von Unternehmung es sich bei diesen Befehlen handelt?“*

*„Jawohl. Wir rechnen mit einer großangelegten Invasion alliierter Truppen. Dafür kommen mehrere Stellen in Betracht. Entweder kommt der Feind aus dem Südosten, und zwar unter Umgehung der Alpen aus dem ungarisch-rumänischen Raum, oder er setzt in Skandinavien an, oder er landet an der nordfranzösischen Küste.“*

*„Und welche Möglichkeit hält man für die wahrscheinlichste, wenn ich fragen darf?“*

Der Major hebt die Schultern: *„Genau weiß man das natürlich nicht; eine Landung an der französischen Kanalküste wäre wohl das Nächstliegende. Aber wo auch immer der*

<sup>92</sup> Flugbuch Seeger, Flüge Nr. 1706 und 1715

*Feind versucht, Fuß zu fassen, Herr Hauptmann – es ist von höchster Bedeutung, daß Sie sich exakt an die Weisungen halten, die Sie in dem betreffenden Umschlag finden. Sie wissen ja, wie das ist: In einer solchen Lage bekommt man plötzlich Befehle von überallher; jeder Horstkommandant, jeder Fliegerführer, jeder Luftgau, in dessen Zuständigkeitsgebiet Sie mit Ihrer Gruppe landen, wird versuchen, Sie für sich zu vereinnahmen. Lassen Sie sich auf nichts dergleichen ein. Sie haben einen Führerbefehl, und der lautet im Kern: Erreichen Sie den Ihnen zugewiesenen Einsatzflugplatz so schnell wie möglich.“*

Nun ist es also soweit. Im Süden stehen die Alliierten bereits vor Rom, hier bei uns greifen sie seit Monaten gezielt die Treibstoff- und die Rüstungsindustrie an, und seit einigen Wochen sind es immer häufiger Verkehrsknotenpunkte, auf die ihre Bomben herunterhageln. Klar, daß der logische nächste Schritt kommen muß.

„*Hat man eine Vorstellung, wann es soweit sein wird?*“, frage ich den Major, als er mir die drei Umschläge übergibt.

„*Vermutlich in den nächsten Tagen. Aber wann auch immer: vergessen Sie nie, sich wortgetreu an die Befehle zu halten, die ich ihnen ausgehändigt habe. Lassen Sie sich durch nichts und niemanden davon abhalten.*“

Gleich am nächsten Tag werden wir wieder gegen Einflüge amerikanischer Bomberverbände angesetzt, die Angriffe auf Verkehrsziele im Raum Straßburg und in Südwestdeutschland fliegen. Wir treffen bei Nancy auf die Fortresses und ihre Mustang-Eskorte; Oberfeldwebel Herbert Rollwaage und ich schießen je einen der Begleitjäger ab, während es gelingt, die Gruppe über eine längere Strecke bei den Bombern zu halten. Wir greifen immer wieder an. Über Gérardmer fällt Unteroffizier Hans Häußler im Abwehrfeuer der B-17, Unteroffizier Arnold Sottopietra muß bei Gerbépal mit dem Fallschirm abspringen, und nördlich von Offenburg kann Rollwaage um 12:30 Uhr einen der Bomber zu Boden schicken.<sup>93</sup> Sie kommen nun täglich durch unseren Einsatzraum, meist mit ungefähr 1.000 Maschinen und vielen hundert Begleitjägern. Erst gegen Ende des Monats kehrt trotz des guten Wetters eine tückische Ruhe ein. Nun konzentriert sich die 8<sup>th</sup> USAAF auf die Normandie, die Bretagne und deren Hinterland. Der Major aus dem Führerhauptquartier wird wohl recht behalten mit seiner Vermutung, daß sie in Frankreich landen werden.

So ist uns noch vergönnt, einige Tage die Sonne zu genießen. An einem Nachmittag, als keine Einflüge mehr gemeldet sind und die Gruppe auf Zweistunden-Bereitschaft zurückgestuft wird, lasse ich die Flugzeugführer ihre Badesachen holen und gehe mit ihnen zu dem kleinen Oettinger Schwimmbad am Fließchen Wörnitz. Es sollen unbeschwerte Stunden werden. Wir paddeln und toben aus Herzenslust wie eine Bande Jugendlicher im Ferienlager. Aber dann kommt mir doch die fixe Idee, die Burschen zu fordern. Das Sprungbrett, das in Mannshöhe übers Wasser ragt, scheint mir genau das Richtige dafür zu sein.

---

<sup>93</sup> vgl. Prien, a.a.O., Bd. 3, S. 1317ff.

„*Mal alle herkommen!*“, rufe ich, und während sie sich um das Sprungbrett scharen, baue ich mich an seiner vorderen Kante mit dem Rücken zum Wasser auf, „*Zur Abwechslung mal eine kleine Mutprobe. Jeder stellt sich mit dem Rücken zum Wasser und läßt sich steif hinunterfallen. Der Trick ist: Bleibt man kerzengerade, dann taucht man wie bei einem Kopfsprung ins Wasser ein; macht man sich aber krumm, weil man Angst bekommt, knallt man mit dem flachen Rücken aufs Wasser, und das kann höllisch wehtun. Also: steif halten, dann kann nichts passieren! Ich mach's vor!*“

Ich lasse mich nach hinten fallen, als hätte ich einen Besenstiel verschluckt. Der Kopf trifft auf die Wasseroberfläche, die Schultern tauchen ein – und dann verspüre ich einen bösen Schlag, als ich mit voller Wucht in den Sandboden knalle. Das Wasser unter dem Brett ist allenfalls einen halben Meter tief. Nach Luft schnappend, krieche ich unter dem erbarmungslosen Feixen der Jungen auf allen Vieren an Land und erkläre die Mutprobe für beendet. Stechende Rückenschmerzen zwingen mich, jede freie Minute der folgenden Tage liegend zu verbringen.

Ich habe Zeit, Bilanz zu ziehen. Unter meiner Führung sind elf Flugzeugführer der II./JG 53 gefallen und elf gelten als vermißt. 22 Mann sind in den letzten sieben Wochen nicht zurückgekehrt. Im selben Zeitraum hat die Gruppe 23 gegnerische Flugzeuge vernichtet, darunter 18 viermotorige Bomber. Pyrrhussiege; es anders zu sehen, wäre Schönfärberei.

Meine Heimatstadt Münster liegt längst in Trümmern, meine Eltern sind ausgebombt. Ich bin hier im Gasthof Goldener Ochse untergebracht, und Margret könnte wieder bei mir wohnen. Am 4. Juni, ihrem 23. Geburtstag, trifft sie mit dem Zug in Oettingen ein. Weil ein Einsatz dazwischenkommt, habe ich Hauptmann Rudi Schmidt, den Chef meiner Stabskompanie gebeten, jemanden zum Bahnhof zu schicken, um sie abzuholen. Es ist der Unteroffizier Illigens, der sie auf dem Bahnsteig anspricht und fragt, ob es sich bei ihr um Frau Meimberg handle.

„*Gnädige Frau*“, begrüßt er sie ebenso formvollendet wie zweideutig, nachdem ihm das bestätigt wurde „*darf ich Sie jetzt zum Goldenen Ochsen führen?*“