

der Luftwaffe als eine Art animierten Fliegerurlaub betrachten dürfe, während sein Land nach und nach mit 7.000 Nuklearsprengkörpern vollgestopft wurde: das nämlich war der Kernwaffenbestand auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland bis in die 1970er Jahre. Als Truppenführer balancierte Krupinski in vielerlei Hinsicht auf schmalem Grat, sowohl vorgesetzten Dienststellen als auch den eigenen Leuten gegenüber: die Ernennungen ohne vorherige Abstimmung, die Abende an der Bar, die selbst initiierten oder stillschweigend geduldeten Streiche, die Gourmet-Flüge – das alles hätte auch ganz anders bei den Betreffenden ankommen können. Es wurde aber in seinem Sinne verstanden, weil es in einen Bezugsrahmen strikter Disziplin und Auftragsorientierung eingebettet war. So konnte es als Anerkennung und Ansporn wirken. –

Bis Mitte 1958 gingen die Vorbereitungen zur Umwandlung der Waffenschule 30 in ein nukleares Einsatzgeschwader in hohem Tempo, aber nicht immer reibungslos voran. Am 01. Juli jedoch erließ Krupinski seinen ersten Geschwaderbefehl als Kommodore: *„Mit dem heutigen Tag wird die Waffenschule 30 von ihrer Aufgabe als Waffenschule entbunden und in ein Jagdbombengeschwader mit der Bezeichnung Jagdbombengeschwader 33 umbenannt. Gleichzeitig übergibt der Kommandeur des Kommandos der Schulen der Lw den Verband dem Kommandierenden General der Luftwaffengruppe Süd. Ich erwarte von den Soldaten und Zivilbediensteten weiterhin ein hohes Maß an Einsatzbereitschaft und eine tatkräftige Mitarbeit, um der neu gestellten Aufgabe gerecht zu werden.“*<sup>260</sup> Die Abschlussbilanz der Schule konnte sich sehen lassen: Sie hatte in den knapp zwei Jahren ihrer Existenz 51 Flugzeugführer und 418 Techniker hervorgebracht.

Schon zwei Wochen darauf, am 14. Juli 1958, verlegte die 1./JaboG 33 unter Fritz Wegner von Büchel nach Fürstenfeldbruck, um dort den Atombombenwurf zu schulen. Dieser auf gut drei Monate angelegte ‚Bomb Commander‘-Lehrgang unter amerikanischer Leitung umfaßte neben dem theoretischen Training 24 Flüge für jeden Flugzeugführer, darunter zwei Starts mit Raketenhilfe und vier simulierte A-Waffen-Einsätze auf dem Luft-Boden-Schießplatz Siegenburg. Bei der Rückkehr von einer dieser Missions verlor Leutnant Axel Teichmann seine ‚Blue Boy‘ – die betongefüllte Attrappe einer Atombombe unter dem Rumpf seiner F-84 – im Endanflug auf Fursty. Der zwei Tonnen schwere Dummy krachte *„... in einen kleinen Hintergarten in Eichenau, allwo der Opa immer saß. Just als der Opa seinen Platz verlassen hatte, schlug unsere Bombe vor seinem Sessel in den Rasen. Und Opa, als er wiederkam, hat sich schon sehr gewundert, daß sein Stuhl nicht mehr intakt und – noch schlimmer – der Garten sehr beschädigt war: Ein geflügeltes Konstrukt ragte aus einem Trichter, genau wo bisher seine Rabatten bewundert werden konnten ... Nachdem wir eingetroffen waren, kostete es einige Überredungskunst, Opa davon zu überzeugen, daß alles ‚... nur der Verlust eines Treibstofftanks‘ war. Er fragte auch noch: ‚Wo ist das Benzin?‘, aber das ließ sich leicht belügen: ‚Der Tank war leer.‘ Der mitgebrachte Kran hob al-*

---

<sup>260</sup> JaboG 33, der Kommodore: Geschwaderbefehl 01/1958.

*les aus, die Fliegerhorst-Feuerwehr planierte schön den Garten, und am Abend war alles so, als wäre nichts geschehen ... Nie wurde das Geschehnis in der Presse so erwähnt ...*<sup>261</sup>

Als die Staffel im Oktober mit der Note ‚excellent‘ nach Büchel zurückkehrte, mußte noch Vieles für ihren Einsatz in der Strike-Rolle vorbereitet werden: Schon am 25. September war ein Vorkommando jener US-Einheit eingetroffen, unter deren Obhut die Atombomben und deren Aktivierungscodes künftig gehalten werden sollten, um mit Krupinski die notwendigen Bau- und Sicherungsmaßnahmen zu planen. Künftig hatte das Geschwader rund um die Uhr zwei nuklear bewaffnete Alarmrotten in Bereitschaft zu halten – die sogenannte QRA, Quick Reaction Alert Force –, für die ein Hochsicherheitsbereich anzulegen war. Mit seinem stacheldrahtgekrönten Doppelzaun und den Wachttürmen wirkte der QRA-Bereich in der kahlen, frostigen und nebelverhangenen Eifellandschaft so sibirisch-düster, daß der ganze Fliegerhorst bald den Beinamen ‚Krupinskaja‘ erhielt. Am 15. Dezember 1958 wurde das JaboG 33 direkt der NATO unterstellt. Das Personal seiner 1. Staffel ging bereits 1959 auf Probe in den QRA-Schichtdienst und die Piloten trainierten regelmäßig ihre Flugprofile und Abwurfverfahren für den Ernstfall, aber es sollte noch ein Jahr vergehen, bis die QRA scharfgeschaltet wurde, denn dafür fehlte noch eine wesentliche Voraussetzung: die Bücheler Runway mußte saniert, gehärtet und verlängert werden, damit den schweren, mit drei Außentanks und je einer Mk-7-Atombombe bestückten F-84F genügend Startstrecke zur Verfügung stand. Währenddessen konnte in Büchel nicht geflogen werden.

Walter Krupinski sah darin eine willkommene Chance, die Kampfkraft seines Geschwaders nicht nur zu erhalten, sondern zu erhöhen. Für die Zeit vom 25. Mai bis zum 31. August verlegte das JaboG 33 zu Schieß- und Bombenwurfübungen auf die türkische Basis Bandirma.

Eine derart umfangreiche Operation hatte es in den deutschen Luftstreitkräften seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr gegeben. Sie begann mit dem Abflug eines Vorkommandos in einer C-47 und einer Noratlas, und schon am 01. Juni 1959 standen sämtliche Einsatzflugzeuge samt Personal und Gerät auf dem Fliegerhorst an der Südküste des Marmara-Meeres bereit. Um 09:00 Uhr Ortszeit starteten die ersten Piloten zu ihren Orientierungsflügen in die Übungsfluräume und den Schießplatz, und nach zwei Wochen waren schon weit über 200 Missions abgewickelt. Beileibe nicht alles lief glatt dabei: Von der deutschen Botschaft in Ankara mußten Devisen beschafft werden, um Sold auszahlen und alles Notwendige kaufen zu können, die Bettwäsche war mit einer defekten Noratlas in Neapel hängengeblieben, ein Gefreiter mit Blinddarmdurchbruch wurde nach Istanbul geflogen und operiert, im Juli fiel für sechs Tage die gesamte Wasserversorgung des Flugplatzes aus. In Rom-Centocelle wurden Gerd Gloystein und zwei weitere Piloten des Geschwaders auf Verlangen des deutschen Militärattachés vorübergehend wegen unerlaub-

---

<sup>261</sup> Gloystein, Gerd: *Büchelaner Geschichten*, in: *Jägerblatt*, 55. Jhg. 2006 Nr. 3, S. 24 – 26, hier: S. 25

ten Entfernens von der Truppe festgehalten: Die drei vermeintlichen Deserteure überführten eine Piaggio 149 nach Bandirma, ohne daß der Heeresoberst von der Legalität ihres Unternehmens zu überzeugen war. Das nagelneue Flugzeug wäre allerdings besser in Büchel geblieben, denn schon am Tag nach ihrem Eintreffen versenkte es Oberleutnant Pit Fischer in einem nahen See, als er im Tiefflug das Wasser berührte. Seine beiden Mitflieger – einer war der Staffelp kapitän Fritz Wegner – und er erreichten schwimmend das rettende Ufer. Fortan wurde fast alles, was in Bandirma an Staatseigentum verloren ging, auf die abgessene Piaggio geschoben und damit ohne viel bürokratischen Aufwand abgesetzt – bis ein gründlicher Beamter der Wehrbereichsverwaltung in Wiesbaden schließlich das Gesamtgewicht der Abschreibungen addierte und auf eine Tonnage kam, die unmöglich in dem einmotorigen Propellermaschinchen transportiert worden sein konnte.

Auch im Einsatzbetrieb gab es kritische Situationen. Beim Raketenschießen drückte Leutnant Dietrich Schultz-Sembten ein wenig zu früh auf die Knöpfe. Die volle Salve, die er abfeuerte, verfehlte seinen Rottenführer Karl Gratz nur um Haaresbreite, was dieser – ein Ritterkreuzträger mit 138 Luftsiegen – nach der Landung mit dem denkwürdigen Anpiff quittierte: „*Schultz-Sembten, Sie sind ja wohl verrückt geworden! Eins sag' ich Ihnen, Sie Idiot, Sie: Wenn Sie mich da getroffen hätten, hätt' ich Sie ausgekurbelt und abgeschossen!*“ Kurz darauf endete eine Thunderstreak als Totalschaden, die beim Landen von der Piste abgekommen war. Auch dabei blieb der Flugzeugführer unverletzt. Tragisch jedoch verlief der Flug einer Noratlas des Lufttransportgeschwaders 61, die am 24. Juni mit einer Ladung Sauerstoffflaschen in Bandirma erwartet wurde: sie stürzte auf den letzten Kilometer bei Bursa ab, und ihre fünfköpfige Crew kam im Aufschlagbrand ums Leben.<sup>262</sup> –

Ab Januar 1960 standen ununterbrochen zwei atomare Alarmrotten F-84F im QRA-Bereich am Ende der Bücheler Runway startbereit. Die QRA durfte nur von den jeweils diensttuenden Flugzeugführern, ihrem Bodenpersonal und den Amerikanern betreten werden, die alles für den Kernwaffeneinsatz innerhalb der QRA unter Verschluss hielten. Zum Alliierten Oberbefehlshaber in Europa bestanden eine Standleitung und eine permanente Richtfunkverbindung. Während der Dauer einer Schicht kam keine Maus in diesen Sektor hinein oder aus ihm heraus. Um die betankten und munitionierten Maschinen, die im Ernstfall in 15 Minuten in der Luft sein mußten, war eine Bodenmarkierung gezogen. Wer den Jagdbombern näherkam, als es diese Markierung zuließ, konnte ohne weitere Warnung vom amerikanischen Wachpersonal erschossen werden. Unterbringung und Hygiene waren aufs Unerläßliche reduziert: ein Bundeswehr-Feldhaus in Einraum-Ausführung mit vier Feldbetten, zwei Tischen und nur einer Waschgelegenheit für die Piloten und den amerikanischen Offizier, dahinter ein rudimentärer Abort und ein weiteres Feldhaus für die Techniker. Alle vier Stunden mußten die atomar bewaffneten F-84 von ihren Piloten, ihren Technikern und dem US-Offizier auf ihre sofortige Einsatzbereitschaft geprüft werden.

---

<sup>262</sup> siehe Pape, a. a. O., sowie Gloystein, Gerd: *Büchelaner Geschichten Teil 3*, in: *Fliegerblatt*, 55. Jhg. 2006 Nr. 5, S. 43 – 47.

Jeder Pilot bekam ein Primär- und zwei Ausweichziele. Die Anflugwege dorthin mußte er auswendig lernen; ob er sie wirklich beherrschte, wurde regelmäßig durch Abfrage geprüft. Mit Kameraden über die eigenen Ziele zu sprechen, war strikt verboten. Einige Flugzeugführer waren Heimatvertriebene oder Flüchtlingskinder und erhielten Ziele in ihrer Herkunftsregion jenseits des Eisernen Vorhangs, wo sie zum Teil noch Verwandte hatten. Wer von ihnen deswegen bei Krupinski vorsprach, wurde geräuschlos zu anderen fliegenden Verbänden versetzt, ohne daß ihm Nachteile entstanden. Ein gebürtiger Schlesier, der damals zum fliegenden Personal des JaboG 33 gehörte, wappnete sich gegen den immensen seelischen Druck, indem er sich einredete: Wenn es soweit ist, bleibt noch genug Zeit, bei drei, vier Leuten drüben anzurufen und ihnen zu sagen: Haut sofort ab!, ein anderer Flugzeugführer beruhigte sich mit der Überzeugung: Soweit kommt es ohnehin nie, und ein weiterer variierte diese Sichtweise mit der persönlichen Überzeugung: Wenn ich den Einsatzbefehl erhalte, ist es ohnehin gleichgültig, wen oder was ich zerstöre, denn es wird kein Danach mehr geben. Wichtige Ziele waren mehrfach abgedeckt, und wenn auch das spezielle Abwurfverfahren theoretisch ausschloß, daß man zum Opfer der eigenen Bombenwirkung wurde, so bestand doch die Gefahr, der Wirkung anderer NATO-Kernwaffen ausgesetzt zu sein. Um wenigstens das vollständige Erblinden durch einen atomaren Lichtblitz auszuschließen, erhielten die Piloten Augenklappen, nachdem Versuche mit reaktiv abdunkelnden Helmvisieren nichts gebracht hatten. So sollten sie die Chance haben, dem Inferno einäugig zu entkommen.

Manche Ziele waren sogenannte Targets of No Return: die Reichweite der F-84 und später der F-104 erlaubte zwar ihre Zerstörung, nicht jedoch die Rückkehr auf eigenes Gebiet – es sei denn, man verletzte den Luftraum des neutralen Österreich. *„Als wir das dem Verteidigungsminister Helmut Schmidt vortrugen“*, erinnert sich Jörg Kuebart an ein Gespräch mit dem späteren Bundeskanzler Ende der 1960er Jahre, *„bekamen wir keine Genehmigung, aber auch keine Lösung. Später besuchte uns Bundespräsident Heinemann. Die Weisung lautete, ihm nichts über die atomare Rolle zu berichten. Wir verstanden das nicht – Heinemann war schließlich unser erster Mann im Staate. Wir sind dann doch ... in die QRA gegangen, zu unseren Amerikanern und den Flugzeugen mit den Bomben. Beim Abschied sagte der Bundespräsident leise: ‚Warum hat mir das niemand vorher erzählt?‘“*<sup>263</sup>

1992 war Jörg Kuebart Generalleutnant und Inspekteur der Luftwaffe. Die Machtblöcke des Kalten Krieges gab es nicht mehr, Deutschland war vereinigt, zwischen der NATO und den früheren Unterzeichnern des Warschauer Pakts entwickelten sich freundschaftliche Beziehungen. So saß er eines Tages hinter einem jungen tschechischen Major in einer Suchoj Su-25 und bat ihn während des Fluges, eines seiner früheren Ziele ansteu-

---

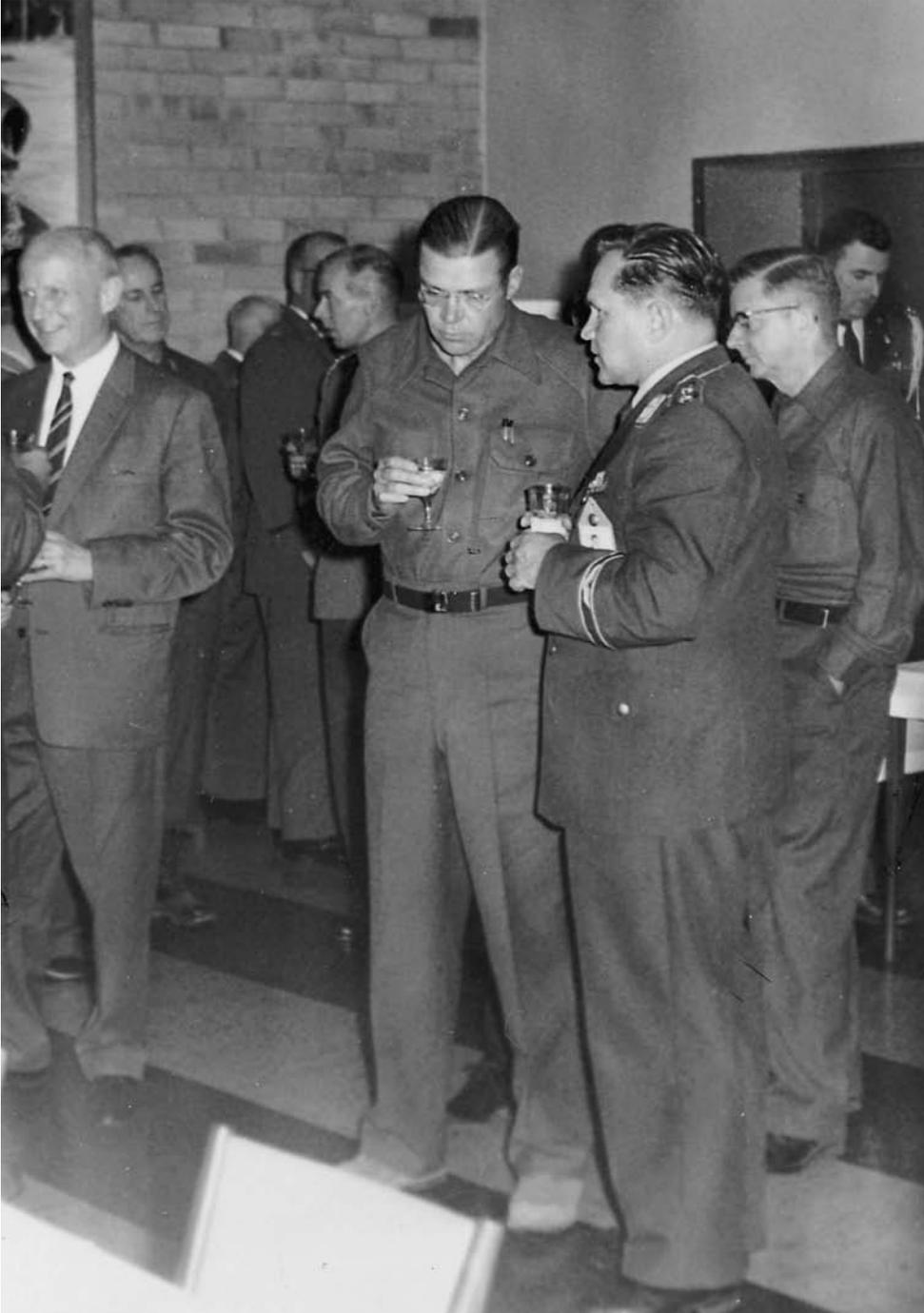
<sup>263</sup> Kuebart, Jörg: *Fliegen für die Freiheit. Fliegende Kampfverbände der Luftwaffe*, in: Jarosch, Hans-Werner: *Immer im Einsatz. 50 Jahre Luftwaffe*. Hamburg/Berlin/Bonn: Mittler 2005, S. 206 – 210, hier: S. 209



Decimomannu 1961. Franz Götz, Jörg Kuebart, der dänische Journalist Hendrik-Bonde-Hendriksen, Hans-Joachim Willert, Gerd Gloystein.



In der Hitze von Bandirma. Walter Krupinski und Lothar Kmitta.



Büchel und die Bombe. Im Gespräch mit US-Verteidigungsminister Robert McNamara am 27. September 1962.

ern zu dürfen. Die Flughöhen, Geschwindigkeiten, Landschaftsmerkmale und Wegpunkte – das alles hatte er unauslöschlich im Gedächtnis, obwohl er schon seit mehr als 20 Jahren nicht mehr in der Strike-Rolle flog. Nach einigen Minuten zischte die Suchoj mit dem deutschen General über den ostböhmisches Fliegerhorst, auf den er einst eine Atombombe mit einer Sprengkraft von 20 Kilotonnen TNT hätte abwerfen sollen. Und unmittelbar am nordöstlichen Platzrand: die Stadt mit 90.000 Einwohnern. Die war auf seinen alten Zielkarten nicht verzeichnet gewesen. Auf den Zielkarten anderer Flugzeugführer fehlten andere Städte. Sie fanden es heraus, als sie sich zu ähnlichen Flügen wie Kuebart aufmachten – manche, längst schon aus der Luftwaffe entlassen, als Ruheständler in Sportflugzeugen. „Das“, sagt Kuebart heute, „ist vielleicht ein Thema, das Krupinski nicht gut gefahren hat. Wenn wir zusammenkommen, reden wir immer wieder über die berühmte Bar in Büchel, aber über die entscheidende Frage: Würdest Du im Ernstfall eine Atombombe auf Ostpreußen – das Land, aus dem ich stamme –, hat nie jemand mit mir gesprochen, weder offiziell noch nach dem Dienst. Krupi war ein harter Knochen. Für ihn stand fest, daß der Westen nur in Frieden leben kann, wenn seine Abschreckung absolut glaubwürdig ist, auch mit allen persönlichen Konsequenzen. Das schloß mit ein, daß dieses Thema kein Thema war.“<sup>264</sup>

Er machte es zu seinem Thema hinter den Kulissen und im Rahmen objektiv begrenzter Möglichkeiten. In späteren höheren Stabsverwendungen setzte Walter Krupinski durch, daß die Deutschen in den ‚Target De-Confliction Conferences‘ so über ihre Ziele in einem Nuklearkrieg mitentscheiden konnten, daß ihnen wenigstens derart zugespitzte persönliche Konflikte erspart blieben. –

Nachdem das JaboG 33 zum ersten nuklearen Einsatzverband der Luftwaffe geworden war, gab sich politische und militärische Prominenz in Büchel die Klinke in die Hand: auf Generalinspekteur Heusinger folgte eine Gruppe 50 internationaler Journalisten unter Begleitung von Johannes Steinhoff, im März 1960 tagte die Standing Group SHAPE/AF-CENT auf dem Fliegerhorst, zwei Wochen später kamen der Oberbefehlshaber der italienischen Luftwaffe, der Commander-in-Chief der 4. ATAF, die Deutsch-Atlantische Gesellschaft, der persische Kronprinz, der Oberbefehlshaber der philippinischen Streitkräfte und schließlich der neue amerikanische Verteidigungsminister Robert McNamara. Anzeichen von Tauwetter zwischen Ost und West wurden durch neue, schärfere Kälteperioden weggefegt: am 01. Mai sagte der sowjetische Staats- und Parteichef Nikita Chruschtschow eine lange vorbereitete, mit Abrüstungs-Hoffnungen verbundene Gipfelkonferenz zwischen Frankreich, Großbritannien, den USA und der UdSSR in Paris ab, nachdem seine Raketenabwehr ein amerikanisches Aufklärungsflugzeug des Typs Lockheed U-2 bei Swerdlowsk im Ural abgeschossen hatte.

---

<sup>264</sup> Gespräch mit Jörg Kuebart, a. a. O.