

## Invasion und Abwehrkämpfe im Westen

In den frühen Morgenstunden des 06. Juni 1944 wurde Walter Krupinski ans Telefon geholt, wo ihm ein höherer Stab nur drei Worte durchgab: „*Doktor Gustav West.*“ Die Würfel waren gefallen, die Merkwürdigkeiten der vergangenen Woche fügten sich durch diese drei Worte zu einem stimmigen Ganzen. Er ließ sich von seinem Nachrichtenoffizier den Verschlusssachenraum des Gefechtsstandes und den Panzerschrank mit den streng geheimen Dokumenten in dessen hinterster Ecke aufschließen und entnahm dem Safe einen großen Umschlag, auf dem die drei ominösen Worte geschrieben standen. Der war noch seinem Vorgänger Günther Rall persönlich übergeben worden und durfte nur geöffnet werden, wenn er durch die Codeworte von höherer Stelle freigegeben war. Krupinski ließ seine Flugzeugführer und den Stab versammeln und begann – die Papiere aus dem Umschlag in Händen – seine Befehlsausgabe mit den Worten: „*Meine Herren, an der Küste der Normandie landet soeben der Feind.*“

Wohl jeder hatte diese Invasion erwartet, wenn auch auf den Liegeplätzen über Zeit und Ort ständig spekuliert wurde. Nun aber „... *war die übliche Hochstimmung unter uns Jagdfliegern zu Ende. Es wurde mucksmäuschenstill, wir haben in unserer Unterkunft unsere ‚Bukos‘ gepackt, das heißt: Rasierzeug, Zahnbürste und ein bißchen Unterwäsche, und sind kurz nach 15:00 Uhr mit ungefähr 32 Maschinen von Hustedt nach Mönchengladbach geflogen. Dort haben wir zu Abend gegessen und dort hat Krupinski meiner Erinnerung nach erst telefonisch erfahren, daß wir nach Beauvais nordwestlich von Paris fliegen sollten. In Beauvais kamen wir gegen 20:45 Uhr an und sahen mit bibbernden Herzen die letzten Spitfires über den Kanal nach Hause fliegen ...*“<sup>140</sup>

Walter Krupinski hat diese ersten und entscheidenden Stunden nach der alliierten Landung in der Normandie als mustergültig geplant, aber miserabel ausgeführt in Erinnerung. Am Hustedter Bahnhof war wohl schon um 04:00 Uhr morgens ein Güterzug angerollt, auf den in nur zwei Stunden das gesamte Gerät, der Fuhrpark und das Bodenpersonal der Jagdgruppe verladen werden konnte. Der Zug dampfte mit unbekanntem Ziel

---

<sup>140</sup> Der damalige Flugzeugführer Fw. Paul Berndt, zit. n. Prien/Rodeike, JG 1 und 11, a. a. O., S. 1003

ab, „... und wir sahen alles erst nach zwei Wochen wieder, ausgeladen irgendwo in Belgien, weil es auf der Schiene nicht mehr weiterging. Die Männer haben sich dann nachts auf der Straße zu uns durchgeschlagen und standen eines Morgens vor unserem Quartier in Mons-au-Chaussee ...“<sup>141</sup> Der Startbefehl für die fliegenden Teile der Gruppe folgte allerdings nicht unmittelbar, sondern tatsächlich erst nachmittags, wohl weil die höhere Führung sich nicht sicher war, ob es sich in der Normandie um die Hauptlandung des Gegners handelte. Die Flugzeugführer der II./JG 11 warteten Stunde um Stunde, ja selbst als sie schließlich in der Luft waren, wurden sie nur mit großem Bogen nach Süden bis fast in den Raum Frankfurt zu ihrem Zielort geführt, und dies in 1.000 Metern Höhe, womit sie für die weitreichenden Radargeräte des Gegners hervorragend zu orten waren. Krupinski Gruppe ging es nicht allein so. Das Durcheinander ergab am 06. Juni 1944 ganze 319 Einsätze der deutschen Luftwaffe über den umkämpften Stränden gegen 14.700 der Westalliierten im selben Zeitraum. Deren 5.409 Jagdflugzeugen standen lediglich 240 Messerschmitts und Focke-Wulfs der Luftflotte 3 gegenüber, und weshalb sich die 8<sup>th</sup> US Army Air Force so verdächtig lange nicht hatte blicken lassen, wurde nun offenbar: Sie bombardierte deutsche Stellungen und Flugplätze, französische und belgische Straßen, Verkehrsknotenpunkte, Eisenbahnstrecken und Rangierbahnhöfe im Hinterland der Invasion, um damit das Gefechtsfeld abzuriegeln. Was sie nicht wirksam zerstören konnte, wurde von Jägern und Jagdbombern niedergehalten. Die monatelang für diesen Fall in Belgien und Nordfrankreich vorbereiteten Einsatzplätze der deutschen Luftwaffe lagen unter ständiger Bedrohung. Einen beträchtlichen Teil ihrer Flugzeuge verlor sie bereits beim Anmarsch und durch Tiefangriffe auf die soeben abgestellten Maschinen.

Darüber hinaus hatten Walter Krupinski und seine Flugzeugführer mit dem Handicap zu kämpfen, daß die Triebwerke ihrer Maschinen für große Einsatzhöhen optimiert waren und in Bodennähe bei weitem nicht ihre volle Leistung erreichten. Ihr erster Tag an der Invasionsfront empfing sie jedoch mit dichter Bewölkung bei einer Untergrenze von 400 Metern, und unter dieser Wolkendecke tobte die Luftschlacht – eine Luftschlacht, zu der Krupinski nicht starten durfte, weil die prominenteren Verbandsführer wohl zunächst geschont werden sollten: *„Walter konnte an diesem Tag nicht mitfliegen. Der hatte Befehl von ganz oben, am Boden zu bleiben. Er saß schon in seiner Maschine, als sie ihn wieder herausholten. Er durfte nicht fliegen, und weil an meiner Messerschmitt etwas kaputt war, bot er mir seine an. Ich habe das mit dem Befehl von höherer Stelle zwar nicht unmittelbar mitgekriegt, aber Rose hat uns das später berichtet.“*<sup>142</sup> So kam es, wie es kommen mußte: bereits am 07. Juni 1944 verlor die II./JG 11 an der Invasionsfront neun ihrer Flugzeuge und acht Mann durch Tod, Verwundung oder Kriegsgefangenschaft. Dem standen auf der Habenseite sechs Abschüsse gegenüber. Als am letzten Junitag eine vorläufige Bi-

<sup>141</sup> Krupinski Skizzen, a. a. O., S. 129

<sup>142</sup> Gespräch mit Georg Füreder, a. a. O. Füreder erinnert sich, daß die Me 109 mit AS-Triebwerk in den Kampfhöhen an der Invasionsfront „... auf 480 bis 500 km/h kam, aber mehr holten wir nicht heraus.“

lanz gezogen wurde, hatte Krupinskis Jagdgruppe von 52 Flugzeugführern Sollstärke noch 14 einsatzbereit und von 52 Flugzeugen noch 11. Sie wurde schlichtweg durch den Wolf gedreht. Die 12 Abschüsse, die sie währenddessen erzielte – unter ihnen der 191. des Kommandeurs – taugen allenfalls zur Fußnote in der Chronik der Invasion.

Und dabei ging Walter Krupinski noch umsichtiger vor als mancher andere Verbandsführer: am 20. Juni hatte er von Beauvais, das mehrfach bombardiert worden war und unter ständiger Bewachung durch feindliche Tiefflieger lag, nach Mons-au-Chaussee westlich von Amiens verlegt und von dort „... auf eine Wiese, auf der wir nicht mehr entdeckt wurden. Hier kam meine alte Rußlanderfahrung zum Tragen, wo wir auch immer selbst für die Tarnung verantwortlich gewesen waren.“ Vom Malstrom der Schlacht, die nur 20 Flugminuten weiter westlich tobte und im Kampf um das eingeschlossene Cherbourg ihrem Kulminationspunkt zustrebte, war auf diesem sonnenüberfluteten, nach Ackerbau und Feldblumen duftenden Fleckchen Erde überhaupt nichts zu bemerken: „Es war ein eigentümliches Bild, wenn wir von unserer Wiese starteten und darauf landeten, während die Bauern um uns herum die Heuernte einbrachten.“<sup>143</sup>

Nachdem Cherbourg an die Alliierten gefallen war, bildeten St. Lô und der Raum südwestlich von Caen Anfang Juli die neuen Brennpunkte des Kampfgeschehens. Hier hatte die II./JG 11 am Abend des 01. Juli einen harten Luftkampf mit einer Gruppe Thunderbolts, in dessen Verlauf sie insgesamt sechs Abschüsse für sich verbuchen konnte, von denen drei auf Walter Krupinski entfielen. Georg Füreder hatte den Mann, der damit auf 195 Luftsiege kam, nun schon einige Wochen beobachten können: „Als Flugzeugführer und Einheitsführer war er sehr, sehr gut. Es gab eine Menge Leute, die fliegerisch nicht gut waren und trotzdem Erfolg hatten, etwa in Rußland. Er war ein Draufgänger, aber erst, wenn es soweit war. Er war vor allem geschickt und im taktischen Ansatz hervorragend. Dabei suchte er jedoch immer den direkten Weg zum Gegner, den verlor er bei aller Raffinesse nie aus den Augen. Er hatte auch einen sicheren Blick dafür, wen man bei dieser zahlenmäßigen Überlegenheit der Gegenseite herausschießen konnte. Er ging immer zuerst auf den nächsten. Im direkten Luftkampf nahm er den Gegner blitzschnell an und löste sich nach dem Feuern sofort wieder von ihm, meist durch Hochziehen. Wenn er sah, daß einer durch Beschußschäden zwar nicht gleich abstürzte, aber auch nicht mehr nach Hause kommen würde, griff er sofort einen weiteren an. Ich bin gern mit ihm geflogen ...“<sup>144</sup>

Krupinski – inzwischen zum Hauptmann befördert – hatte den Einsatz erwartet und wieder einmal eine günstige Gelegenheit darin gesehen, seinem Prinzip treu zu bleiben: möglichst jeden seiner Flugzeugführer einmal als Rottenflieger mitzunehmen, um sich so ein Bild von dessen Fähigkeiten zu machen. Diesmal war seine Wahl auf den Unteroffizier Kurt Faltin gefallen, einen interessanten Fall: Faltin war erst in Hustedt aus der fliegeri-

---

<sup>143</sup> Walter Krupinski und Georg Füreder, zit. n. Prien/Rodeike, JG 1 und 11, a. a. O., S. 1039

<sup>144</sup> Gespräch mit Georg Füreder, a. a. O.

schen Kurzausbildung zur 5./JG 11 versetzt worden und hatte dort seinen ersten Feindflug als Kaczmarek von Georg Füreder gehabt. Er war dabei im selben Moment getürmt, in dem Füreder den Kampf mit einem Rudel amerikanischer Jäger angenommen hatte, was diesem insgesamt 27 Treffer in seiner Maschine eintrug – und Faltin nach der Landung einen Faustschlag seines erbosten Rottenführers.<sup>145</sup> Seitdem jedoch waren die beiden in der Luft zu einem sehr effizienten Paar geworden: Füreder stand bei 23 Abschüssen, Faltin hatte im Hexenkessel der Invasionskämpfe sechs Gegner bezwungen. Krupinski fand, daß es an der Zeit war, sich den Mann einmal genauer anzusehen.

„*Der fliegt heute nicht mehr*“, antwortete Georg Füreder auf das Ansinnen seines Kommandeurs, „*der ist heute morgen schon einen Einsatz geflogen und hat dabei eine P-47 runtergeholt. Das reicht doch für heute.*“

Krupinski neigte dazu, dem Führer seiner 5. Staffel recht zu geben, aber Faltin, der neben dem Telefon saß, als die beiden miteinander sprachen, bettelte geradezu darum, am Nachmittag doch noch an der Seite des Kommandeurs starten zu dürfen: „*Komm, laß' mich mit ihm raus. Ich schnappe mir bestimmt noch mal einen von denen!*“ Als am Abend auf dem Liegeplatz des Gruppenstabs die Maschine Krupinskis angelassen wurde, rollte er mit seiner Messerschmitt hinüber. Nach der Zahl seiner Abschüsse stand er vor der Verleihung des Eisernen Kreuzes I. Klasse, und diese Chance wollte er sich auf keinen Fall entgehen lassen.

Die Feindberührung über der abendlichen Halbinsel Cotentin ergab sich aus einer so guten Position – Krupinski kam tief von Osten mit der Sonne im Rücken –, daß er mit sei-

---

145 „*Das muß um den 29. April 1944 gewesen sein – es war der erste Einsatz nach unserer Auffrischung, und ich flog mit meinem Schwarm Höhenddeckung, als ich feindliche Jäger hinter uns bemerkte, sie meldete und auf sie einkurvte. Auf einmal sehe ich einen an mir vorbei nach unten wischen und erkenne: Das ist mein Kaczmarek! Er flog plötzlich vor mir, ich rief ihn über Funk: Was ist denn los mit Dir?, aber da kam keine Antwort, sondern er ist abgehauen nach Hause. Das war ‚Petz‘ Faltin gewesen. Der Einsatz wurde damit zum ersten in meiner Jagdfliegerlaufbahn, bei dem ich Treffer von Jägern erhielt. Genau 27 waren es. Ich sah den Schützen zum Glück gerade noch rechtzeitig. Er zog von seitlich unten zu mir hoch und feuerte, worauf ich sofort voll ins rechte Seitenruder trat, um wegzuschieben. Das war wahrscheinlich meine Rettung gewesen. Die Treffer saßen alle in der linken Fläche und im hinteren Rumpf. Nicht mal das Funkgerät war getroffen worden. Ich hörte zwar ein Tickticktick, war mir aber zunächst gar nicht der Treffer bewußt. Mein Kaczmarek war 35 Minuten in der Luft gewesen, das heißt: er ist direkt aus der Feindberührung heraus nach Hause geflogen und gelandet. Als ich selber runterkam und die Treffer sah, bekam ich eine Sauwut, und dann kam der auch noch daher, grinste wie verrückt und meldete sich vom Feindflug zurück. Wie lange sind Sie denn schon hier?, fragte ich ihn, ohne jedoch eine klare Antwort zu bekommen. Die gab mir ein Wart: Schon 20 Minuten bis eine halbe Stunde. Wo sind Sie denn abgeblieben?, wollte ich dann von ihm wissen. Ich hab' Sie nicht mehr gesehen, behauptete er, Sie gingen plötzlich nach unten, und dann ging ich auch nach unten. – Und dann? – Ja, dann habe ich nur noch feindliche Maschinen gesehen, viel zu viele, und bin nach Hause geflogen. Da habe ich ihm mit der Faust eine rechte Gerade verpaßt. Die ganze Staffel hat das gesehen, wofür ich mich sehr schämte. Zwei Tage darauf kam er und entschuldigte sich bei mir, worauf ich ihm sagte: Unter diesen Umständen bleiben Sie bei mir Kaczmarek. Er verlor mich nie wieder...“ (Gespräch mit Georg Füreder, a. a. O.)*

ner Formation völlig überraschend zwischen die Thunderbolts fahren konnte, deren Piloten nach einem langen Tag mit ihren Gedanken wohl schon in England waren. Er selbst stieß zur Führungsmaschine durch, schoß sie mit erheblichem Fahrtüberschuß ab und zog danach sofort hoch, weil er nur zu gut wußte, daß er das Gros der Gegner nun hinter sich hatte. Faltin aber blieb, um sich den Rottenflieger von Krupinskis Opfer vorzunehmen.

„Zieh' hoch!“, brüllte Krupinski in den Funk, „komm 'rauf, Mensch!“

Faltin wollte sein EK I um jeden Preis. Er fiel, bevor Krupinski noch einmal abkippen konnte, um ihn zu herauszuhauen.<sup>146</sup>

Kurz darauf erschien der Inspizient der Tagjagd, Oberst Hannes Trautloft bei der Gruppe, oder besser: bei dem, was von ihr übriggeblieben war. Walter Krupinski mußte den erfahrenen Jagdflieger und langjährigen Kommodore nicht erst davon überzeugen, daß mit diesen Rudimenten eines Jagdverbandes kein Staat mehr zu machen war. „*Er war der erste höhere Dienstgrad, den wir an der Front sahen – einmal abgesehen von der Stippvisite des Generalfeldmarschalls Hugo Sperrle in Mons-au-Chaussee, für dessen Leibesumfang wir keinen geeigneten Stuhl fanden. Sperrle setzte sich unter eine der Kastanien an unserem Liegeplatz und wollte uns offensichtlich nach den ersten schweren Verlusten Mut machen. Noch während er da war, rauschte ein Bombenangriff über den Platz. Und als ich danach vom Abstecken einer Startstrecke für meine Gruppe auf dem zerpflügten Rollfeld zurückkam, war er verschwunden.*“ Am Abend des 07. Juli bestieg Krupinski mit seinen letzten fünf bis zehn Flugzeugführern eine Ju 52. Sie landete im niedersächsischen Wunstorf südöstlich des Steinhuder Meeres, wo die II./JG 11 aufgefrischt werden sollte.

Dort trafen die Überlebenden nicht nur auf ihre Luftwaffenhelferinnen aus Hustedt, was, wie ihr Führer vermerkt, zu viel Freude und viel Trauer führte, sondern Walter Krupinski lief auch ein alter Bekannter über den Weg: sein früherer Kommandeur Erich Woitke, der nunmehr die III./JG 1 führte, nachdem auch diese Gruppe zur Auffrischung aus der Invasionsschlacht abgezogen worden war. Woitke hatte noch immer den Teufel im Leib. Er trank nach wie vor hart und schikanierte dann seine Untergebenen, traf aber in dem Oberleutnant Hans Adolf Halbey auf einen Adjutanten, der ihn einigermaßen im Zaum halten konnte, bis er an Weihnachten 1944 im Luftkampf mit Mustangs fiel.<sup>147</sup>

Personell und materiell war Krupinskis Einheit gerade wieder auf Sollstärke, da erhielt er am späten Nachmittag des 20. Juli 1944 einen höchst eigenartigen Anruf. Am anderen Ende der Leitung meldete sich Generalmajor Max Ibel, der Kommandeur der 2. Jagddivision in Stade.

„*Erkennen Sie meine Stimme?*“, fragte Ibel.

---

<sup>146</sup> Ebd.

<sup>147</sup> Siehe dazu den Bericht von Hans-Adolf Halbey bei Prien/Rodeike, JG 1 und 11, a. a. O., S. 1053ff.. – Halbey wurde nach dem Kriege einer der weltweit angesehensten Hochschullehrer für Buch- und Schriftkunst sowie Direktor des Gutenberg-Museums in Mainz. Nebenbei reüssierte er als Lyriker und Schriftsteller. Er verstarb am 08. Mai 2003 in Mainz.