

*schen und operativen Konzeption: Fünf ihrer Armeen waren zerschlagen (...), der Zugriff auf das nach eigener deutscher Auffassung kriegsentscheidende Kaukasusöl war mißlungen, wichtige Teile des Donezbeckens ebenso wie die Wolga als zentrale Verkehrsader wieder bzw. noch in sowjetischer Hand. Zugleich war die deutsche Kriegführung offenkundig am Ende jenes Zeitkorridors angelangt, innerhalb dessen noch die Hoffnung bestanden hatte, den Krieg um die europäische Vorherrschaft schwerpunktmäßig an einer Landkriegsfront entscheiden zu können.*⁶⁶

Ungefähr Mitte März 1943 ist die III./JG 52 wieder so weit, daß sie eingesetzt werden kann. Sie verlegt am 18. des Monats auf die Krim, um vom Feldflugplatz Kertsch IV aus die deutschen Truppen auf der gegenüberliegenden Taman-Halbinsel zu unterstützen. Am 21. März erziele ich bei freier Jagd die ersten beiden Abschüsse seit fast fünf Monaten. Noch immer ist Hubertus von Bonin nicht zurückgekehrt, so daß auch ein guter Teil des unvermeidlichen Papierkriegs an mir hängenbleibt, obwohl der Gruppenstab sein Bestes tut, mich davon zu entlasten. So schlage ich mich eines Abends nach mehreren Einsätzen noch mit der Post herum, als mir plötzlich ein Briefumschlag vom Beauftragten der Standesämter der Stadt Wien entgegenrutscht, der an den Gruppenkommandeur adressiert ist. Wenn man zweieinhalb Jahre Frontsoldat ist, entwickelt man einen sechsten Sinn für Unrat. Dieser Brief ist verdächtig; er kann nur mit mir zu tun haben.

Ich bin m. d. W. d. G. b., wie es so schön militärisch heißt: mit der Wahrnehmung der Geschäfte beauftragt. Entschlossen reiße ich den Umschlag auf und ziehe ein längeres Traktat hervor, das mir das Blut in den Adern gefrieren läßt.

Der Briefschreiber belegt – sorgfältig dokumentiert durch Beobachtungen der Gestapo, durch Aussagen von Zeugen und Denunzianten aus Parteikreisen – daß meine Frau, die seinerzeitige Hertha Schön, nach dem Anschluß Österreichs ans Großdeutsche Reich einer Reihe jüdischer Familien zur Flucht nach England verholpen hat. Das Schreiben enthält Namen, Adressen, Verbindungen, Kontakte. Es ist darin von englischen Familien die Rede und vom Austrian Aid Committee. Und ich weiß, daß alles stimmt. Hertha hat es mir erzählt, bevor wir heirateten, weil sie fürchtete, daß es uns eines Tages einholen würde. Sie war vor ihrer akademischen Ausbildung Krankenschwester gewesen und verkehrte freundschaftlich mit einer Reihe jüdischer Arztfamilien in Wien. Als die Wehrmacht einmarschierte und mit ihr die Nazis, nutzte sie ihre Verbindungen in Wien und zu Londoner Freunden, um einigen von ihnen eine schnelle Ausreise zu verschaffen und ihnen in England mit Kontakten zu helfen, die ihnen ermöglichten, zügig wieder praktizieren zu können. Das war der Gestapo nicht verborgen geblieben; sie war sogar eine Zeit lang beschattet worden und hatte ein- oder zweimal zu einer Vernehmung zu erscheinen. Bevor jedoch Schlimmeres auf sie zukommen konnte, verließ sie Wien, um in Prag ihr Medizinstudium zu beginnen.

⁶⁶ Boog u. a., a. a. O., S. 1082

Das ist mir egal, hatte ich ihr geantwortet, als sie mir das alles berichtete, wir heiraten. Was können die schon wollen?

Aber jetzt wollen die etwas, ausgerechnet jetzt, und ich weiß: Wenn die Mühlen der Bürokratie an einer solchen Sache zu mahlen beginnen, hören sie nicht eher auf, als bis alles zu Mehl geworden ist. Mit einem Griff habe ich den Telefonhörer in der Hand.

„Hier Vermittlung.“

„Hier Hauptmann Rall. Den Kommodore bitte.“

Es dauert, bis es in der Leitung knackt und der hörbar abgespannte Dieter Hrabak sich meldet. „Ich muß Sie sprechen“, bedränge ich ihn, „jetzt sofort und unter vier Augen.“

„Es ist schon nach zehn, Rall.“

„Bitte, Herr Oberstleutnant. Es ist dringend. Eine persönliche Angelegenheit, die keinen Aufschub duldet.“

Zehn Minuten später sitze ich ihm in seiner Bude am anderen Ende des Platzes gegenüber. Gelassen studiert er das amtliche Schreiben und stellt zwei, drei Fragen dazu.

„Da hat es jemand richtig auf Sie abgesehen“, meint er, „aber keine Bange: das biegen wir ab.“

„Was wollen sie unternehmen?“

„Lassen Sie das ruhig meine Sorge sein. Morgen telefoniere ich mal mit Brustellin; der sitzt direkt beim General und weiß, an welchen Knöpfen er drehen muß, damit da nichts mehr kommt. So – und jetzt hauen Sie sich in die Falle. Morgen hängt der Himmel wieder voller Geigen, darauf können wir wetten.“⁶⁷

Er hat recht. Was bleibt mir anderes, als mich mehr denn je der Führung der Gruppe zu widmen und vorneweg zu fliegen? Vielleicht ist das der beste Weg, die unbestimmbare Angst vor einem Gegner zu verdrängen, den man auch als hochdekorierter Frontoffizier nicht unschädlich machen kann.

Ungefähr um diese Zeit übernimmt ein Leutnant die 7. Staffel, der von einer Jagdergänzungsgruppe irgendwo in Frankreich kommt, aber bei der II. Gruppe unseres Geschwaders zuvor schon 56 Luftsiege erzielt hat. Ich kenne ihn noch nicht persönlich, weiß aber, daß Eingeweihte ihn den „Grafen“ nennen. Tatsächlich eilt ihm ein Ruf voraus, der zu den Attitüden und Ausschweifungen dekadenten Kleinadels paßt, und es dauert auch keine zwei Tage, da hat er bereits den in solchen Dingen lernbegierigen „Bubi“ Hartmann im Schlepptau, um ihn in alle schlimmen Sachen einzuführen, die einem Jagdfliegerleben abseits der Feindflüge eine gewisse Würze verleihen.

Aber der Staffelpkapitän mit dem süffisanten Adelstitel ist mehr als ein Hallodri, von denen es so viele unter den Jüngeren gibt. Er ist ein Typ, ein starker Charakter: manchmal kein einfacher, aber jederzeit ein verlässlicher Mann. Was er anpackt, läßt er nicht eher los, als bis es so geworden ist, wie er es sich vorstellt. Wenn er anderer Meinung als seine

⁶⁷ Obstlt. Hans-Heinrich Brustellin, Stab des Generals der Jagdflieger Adolf Galland, flog zuvor als Frontoffizier bei der Legion Condor, beim JG 51 und beim JG 53 als Gruppenkommandeur.

Vorgesetzten ist, vertritt er mannhaft seinen Standpunkt. Er ist kein fliegerisches Naturtalent; immer wieder mal mißlingt ihm eine Landung, und seine Bewegungen wirken in der Luft wie am Boden ein wenig eckig. Solchen Mangel an Feinmotorik jedoch gleicht er durch Disziplin im Einsatz, durch Übersicht, Kaltblütigkeit und unbändigen Angriffsgeist aus, und das schweißt seine Männer hinter ihm zusammen wie einen Mann. So lerne ich Walter Krupinski kennen und schätzen.

Am 27. März 1943 schieße ich über Slawianskaja im Westen der Krim erstmals ein amerikanisches Flugzeug mit sowjetischen Hoheitszeichen ab: eine Bell P-39 Airacobra. Zu jener Zeit schicken die Amerikaner nicht gerade Spitzentechnologie herüber. Die Airacobra besteigt man durch eine Seitentür, was für einen Jäger schon gewöhnungsbedürftig ist und die Frage hervorruft, wie man denn schnell wieder herauskommt, falls es notwendig werden sollte. Vielen gelingt das nicht, denn das Flugzeug hat seinen Motor hinter dem Piloten, zwischen dessen Beinen hindurch eine Hohlwelle geführt ist, die den Propeller antreibt; wenn man einen Feuerstoß in eine der Tragflächenwurzeln setzt, wird der Apparat instabil und die hintere Schwerpunktage wirkt sich sofort in wildes Trudeln aus, was das Öffnen oder Abwerfen der Tür meist unmöglich macht. Auch sind die Tanks und benzinführenden Leitungen an der Maschine so angeordnet, daß es eigentlich völlig gleich ist, wo man sie trifft, wenn man erst einmal hinter ihr in Schußposition kommt: sie brennt immer.

So ist denn auch der unheimlichste meiner Abschüsse – der 254., am 26. Februar 1944 auf einem Verlegungsflug zwischen Uman und dem Absprungplatz Nowokrasnoje erzielt – eine Airacobra. Mein Adjutant Olt. Eberhard Graf Treuberg und ich können uns dem sowjetischen Flugzeug unbemerkt auf Rammentfernung nähern, als ich aus allen Waffen feuere. Die P-39 brennt sofort wie ein Flammenwerfer; ich habe gar keine Chance mehr, schnell genug aus dem gewaltigen, glühenden Schweif herauszukommen, den sie hinter sich herzieht. Nach der Landung stellen wir fest, daß der Lack auf den stoffbespannten Ruderflächen meiner Maschine zu dicken Blasen geschmolzen ist. Aber die Amerikaner liefern in Stückzahlen, von denen in der zunehmend bombengeschädigten deutschen Rüstungsindustrie kaum noch jemand zu träumen wagt, und in den Airacobras sitzen wahrhaft tapfere Männer.

Während des Krieges und auch danach ist viel darüber gesprochen und geschrieben worden, welcher Kriegsschauplatz für Jagdflieger der Härtere gewesen sei: West- oder Ostfront? Mir scheint schon die Frage falsch gestellt, weil sie verlangt, Unvergleichbares miteinander zu vergleichen. In einem Punkt aber bin ich jederzeit bereit, mich auf die an sich müßige Diskussion einzulassen, und dieser betrifft die Flugzeugführer und ihre Maschinen. Die sowjetischen Jagdflieger waren auch unter ungünstigsten Umständen zähe, mutige Kämpfer. Die meisten von ihnen flogen unterlegenes Material, und daher suchten sie im Allgemeinen nicht mit soviel Initiative und Aggressivität den Kampf wie etwa wir Deutsche, die Briten und Amerikaner. Aber wenn sie gestellt wurden, fochten sie die Sache ohne Rücksicht auf ihr eigenes Leben aus. Sie lernten enorm schnell. Spätestens



Mit dem Kommodore des JG 52, Dieter Hrabak (links).



Walter Krupinski.

Mitte 1943 waren sie taktisch dem Standard der deutschen Luftwaffe nahegekommen, und nun gelangten auch die modernen Jäger von Jakowlew oder Lawotschkin an die Front, kraftvolle, agile Flugzeuge. Mehr als einmal versuchte ich, Typen wie die La-5 oder die Jak-9 mit einer Me 109 G im Horizontalflug einzuholen: es war so gut wie unmöglich, auch wenn der Leistungshebel am vorderen Anschlag stand.

Am 1. April 1943 verlegt die Gruppe über die Straße von Kertsch nach Taman, um den Anflugweg zur Front abzukürzen. Einen öderen Platz auf dieser Welt kann man sich wohl kaum vorstellen. Wir sind dem Luftwaffenstab Krim unterstellt und fliegen mehr als je zuvor, um zu verhindern, daß die Rote Armee den Kuban-Brückenkopf eindrückt, der von der 17. Armee auf der Taman-Halbinsel gehalten wird. Mehrere freie Jagden, Stuka- und Bomberbegleitungen täglich werden zur Regel. Am 20. April erziele ich meinen 116. Abschluß bei einem Luftkampf mit fünf oder sechs LaGG bei Gelendzhik an der Ostküste des Schwarzen Meeres; es ist zugleich der 5.000 Luftsieg des Geschwaders, was Anlaß zu einer größeren, recht feuchten Feier gibt. Aber als ich an einem der folgenden Tage vom Einsatz heimkomme, ist die Vergangenheit wieder da. Der mittlerweile zurückgekehrte Hubertus von Bonin, der mit dem Gruppenstab auf der gegenüberliegenden Seite des Platzes liegt, will mich sofort am Telefon haben und befiehlt nur in gedämpftem Ton: *„Mensch, Rall – kommen Sie ’rüber. Hier wartet der Scharfrichter auf Sie.“*

Der Scharfrichter ist ein Feldrichter oder etwas Ähnliches, der eigens von der Luftflotte 4 entsandt wurde, um den Fall Hertha und Günther Rall zu untersuchen, und er macht auch gleich inquisitorische Anstalten. Nun allerdings platzt mir der Kragen.

„Sagen sie mal – haben wir keine anderen Sorgen?“, blaffe ich ihn an, *„In diesen Kämpfen beschäftigen Sie sich mit einem solchen Scheiß?“*

Einlassungen dieser Art scheint der Großinquisitor nicht gewohnt zu sein. Aber das ist mir völlig wurscht in diesem Augenblick. Ich will jetzt wissen, was ich für die Herrschaften bin: der Kriegsheld, dem sie ihre Pressekorps-Leute hinterherschicken, damit sie schöne Wochenschau-Aufnahmen und pathetische Berichte bekommen, an denen sich das deutsche Volk aufrichten kann? Oder der Volksschädling und Staatsfeind, dessen Ehefrau sich zur Gehilfin des Weltjudentums gemacht hat und verfolgt werden muß? Entweder das eine – oder das andere. Hrabak und von Bonin, die dem Verhör beiwohnen, schauen dem Sachwalter der nationalsozialistischen Rechtsordnung genauso verständnislos ins Gesicht wie ich.

Es gibt noch ein wenig Geplänkel, und dann bin ich in Gnaden entlassen. Man werde mir zu gegebener Zeit mitteilen, wie man in dem Fall weiter zu verfahren gedenke, läßt der Mann des Rechts verlauten, um sein Gesicht zu wahren.

Am 28. April begleiten wir wieder einmal Bomber nach Krymskaya, einem Bahn- und Straßenknotenpunkt, als ich in einiger Entfernung einen kleineren Verband fremder Jäger entdecke, die rasch näherkommen. Es sind LaGG-Typen darunter, ohne Zweifel – aber eine der Maschinen sieht anders aus, schlanker, mit elliptischen Tragflächen –
– eine Spitfire!