

Ende August lief die flächendeckende Entstörung der Würzburg-Geräte bei Flak und Nachtjagd auf Hochtouren. Nun kam alles darauf an, daß wir endlich ein Bordradar zur Großraum-Verfolgung erhielten. An diesem Gerät arbeitete Telefunken bereits seit geraumer Zeit. Es hieß Lichtenstein SN-2, war durch Düppel nicht zu stören und konnte Ziele in bis zu fünf Kilometern Entfernung orten, wenn sie sich in seinem Suchkegel von 60° nach jeder Seite sowie bis zu 60° höher oder tiefer bewegten. Bis jetzt gab es allerdings erst ein einziges SN-2 im Truppenversuch. Seine auslandenden Antennen machten die damit ausgerüstete Ju 88 C-6 so langsam, daß ihr jede Lancaster davonflog. Um seine Entwicklung zu beschleunigen, wurden in wenigen Wochen über 1.000 Hochfrequenz-Ingenieure und -techniker aus völlig berufsfremden Frontverwendungen zurück in die Industrie geholt. Bis Februar 1944 kamen zwar nur 200 der neuen Bordradars zu den Verbänden, aber schon im Mai 1944 waren 1.000 gefertigt, wodurch die gesamte Nachtjagd weitgehend vom Boden unabhängig operieren konnte. Ich erhielt meine erste Me 110 mit SN-2 im Dezember 1943. Bis dahin flog ich fast ausschließlich in der ‚Wilde Sau‘-Taktik, mit der ich immer besser zurechtkam. Kurz vor Mitternacht am 27. September 1943 gelang mir beispielsweise ein weiterer Halifax-Abschuß bei Stadthagen, zu dem von britischer Seite allerdings keine eindeutigen Einzelheiten zu ermitteln sind.

Inzwischen hatte ich mit meiner Staffel auf den friedensmäßig ausgebauten Fliegerhorst Quakenbrück in Niedersachsen verlegt. Das bedeutete vor allem gute Unterkünfte, einen modernen, leistungsfähigen Werftbetrieb und ausreichend Hallenraum für unsere Maschinen. Wir fanden die Blindlande-Einrichtungen vor, die wir brauchten, wenngleich die Start- und Landebahn ein bißchen knapp geraten war. Die Hallen hatte man so angelegt, daß sie zum Rollfeld hin geöffnet werden konnten. Das erwies sich beim ersten Tagesangriff der Amerikaner auf den Platz als besonders praktisch, denn ich konnte aus meiner Halle gegen die Bomber starten – wobei derjenige, der es auf mich abgesehen hatte, mit seinem Wurf noch so lange wartete, bis ich draußen war. Keine hundert Meter hinter Schorsch Petz, Fritz Hrachowina und mir flog der Hangar in die Luft.

Der Herbst kam und brachte jene länger werdenden Nächte mit, in denen die Briten immer früher zu immer ferneren Zielen einfliegen konnten. Am 03. Oktober deutete wieder alles auf einen solchen Großangriff hin. Seine Hauptstoßrichtung schien in Mitteldeutschland zu liegen. Um 21:19 Uhr starteten wir auf Alarm zu einem weiteren Wilde-Sau-Einsatz von Quakenbrück und versuchten unser Glück zunächst im Raum Hannover, der den Reportagen zufolge gerade von der Masse des Bomberstroms durchflogen wurde, konnten aber keinen Gegner dingfest machen. Mittlerweile fielen die ersten Bomben auf Kassel, das weit entfernt in süd-südwestlicher Richtung bereits aufglühte wie ein nahezu erloschenes Feuer unter einem vorbeistreichenden Windhauch. Wieder einmal war es uns nicht gelungen, sie schon auf dem Anflug abzufangen.

Nach einer guten Viertelstunde traf ich in 6.500 m Höhe am Ort des Geschehens ein, umflog Kassel ostwärts und fand günstige Bedingungen vor. Über der Stadt lag eine weitläufige Dunstschicht, die durch Brände und Flakscheinwerfer wie eine Mattscheibe

schimmerte. Über diese Mattscheibe krochen wohl zweieinhalbtausend Meter unter mir zwei Feindflugzeuge nach Westen. Ich stürzte nach, fing in 4.000 m Höhe ab und hatte sie direkt vor mir. Hinter uns erkannte Schorsch Petz zwei weitere Viermots.

Wir waren mitten in die Ausflugschneise geraten.

Die beiden Bomber vor mir wechselten laufend Flughöhe und -richtung; sie über- und unterschritten sich wie giftige Insekten auf der Suche nach der nächsten Stelle, an der sie einstecken konnten, während Düppel in dichten Schwaden aus ihren Bäuchen regneten. An einen der beiden zog ich heran. Eine Stirling. Aus 80 Metern Entfernung eröffnete ich von hinten unten das Feuer auf sie. Und dann ging alles rasend schnell.

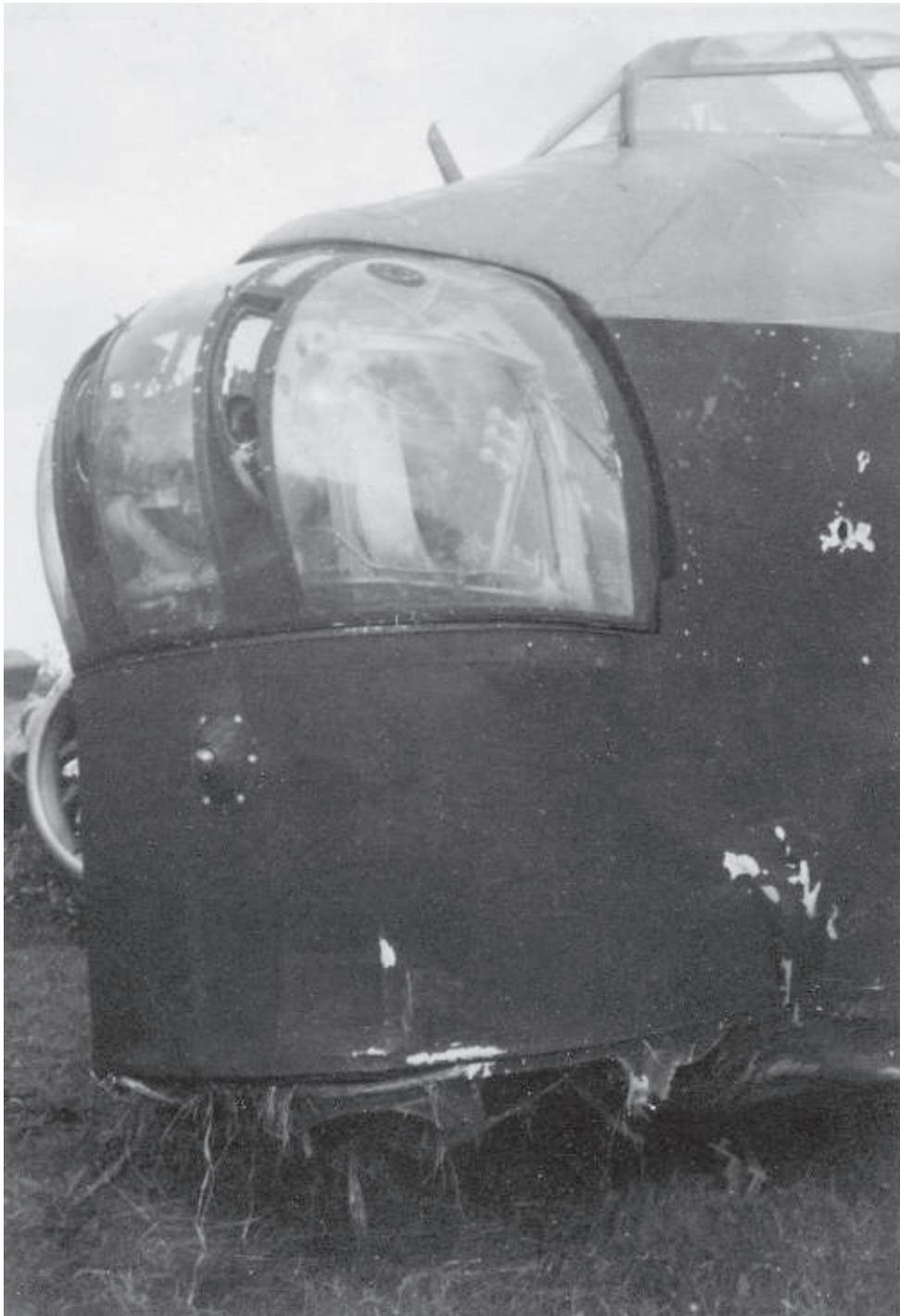
In dem Augenblick, in dem ich meine Waffen auslöste, kippte die massige Viermot nach rechts ab, wodurch ich allenfalls ihre Flächenspitze getroffen haben konnte. Für Sekundenbruchteile schien sie einfach in der Luft stehenzubleiben, groß wie ein Scheunentor, das uns gleich unter sich begraben würde. Ich riß meine Maschine hoch, um über sie hinwegzukommen, geriet dabei in den Wirkungsbereich ihres Heckstands und erhielt nun eine Garbe aus dessen vier MG in Kabine und linkes Triebwerk. Wahrscheinlich wurde ich auch noch von einer weiteren, tiefer fliegenden Feindmaschine unter Feuer genommen. Eines der Geschosse streifte meinen Kopf, der Motor brannte sofort lichterloh.

„Aussteigen!“, brüllte ich in die Bordsprechanlage, „Aussteigen! Raus!“

Während ich mich darauf konzentrierte, mein Flugzeug zu stabilisieren, bis Petz und Hrachowina abgesprungen waren, lief mir Blut aus meiner Kopfwunde in ein Auge und verklebte mir die Sicht. Nun wurde es verdammt eng. Ein Schlag aufs Gurtschloß, ein Zug an der Sicherungslasche, Beine anziehen und abstoßen – aber irgend etwas hinderte mich, von der hoffnungslos zerschossenen Maschine freizukommen, irgend etwas klemmte, hakte irgendwo fest, vielleicht ein Stück meiner Bekleidung oder der Sitzfallschirm ... Es ging einfach nicht ... – ich war zum Weiterfliegen verurteilt, mußte versuchen, den Triebwerksbrand zu löschen, den Motor stillzulegen ... Schnell, alles auf Null ... Die Propellerverstellung funktionierte nicht mehr, er drehte einfach weiter ...

Ich hatte bei alledem einen Vollkreis geflogen, der viel Flughöhe kostete, derweilen Kabinendach und Reflexvisier abgeworfen, Sauerstoffmaske und Kopfhaube heruntergerissen. Schnell den Landescheinwerfer aufblenden – verdammt! Ein Baum! Im ersten Schrecken zog ich den Knüppel an den Bauch, aber da krachte es schon dumpf, als die Messerschmitt mit hoher Fahrt aufschlug, Metall schabte und kreischte, der Rumpfbug stauchte sich bis über die Ruderpedale, aus den gerissenen Tanks erhielt das Feuer neue Nahrung. Stillstand. Mit einem Schlag war der Fahrtwind weg, der Motorenlärm erstarb; mein Flugzeug ächzte nur noch leise wie ein verendendes Tier, während die Flammen in der linken Tragfläche immer höher schlugen. Ich mußte raus, schnell. Fallschirmgurte auf, Schwimmweste und Schlauchboot weg, die eingeklemmten Füße irgendwie aus der Hebeleie und dem Schrott da unten herausgewunden – nichts gebrochen. Sie gehorchen noch! Durch das verklemmte rechte Seitenfenster der völlig zusammengedrückten Kabine

Zwischen Bagdad und dem Polarkreis



Abgeschossene Handley-Page Halifax.

stieß ich mich nach draußen und taumelte weg von dem brennenden Wrack, so schnell mir mein Zustand erlaubte.

Nach hundert Metern war Schluß. Ich ließ mich einfach fallen, während hinter mir die Tanks und die Munition explodierten, wischte mir wieder das Blut aus den Augen und fingerte nach einer Zigarette. Geschockt, wie ich war, hätte mich der erste, tiefe Zug ins Reich der Träume befördern können, aber er ging mir nur einfach als tiefer Genuß durch Mark und Bein. Ich lebte.

Mechanisch tastete ich nach der Schnur, an der meine Signalpistole in der erheblich angesengten Kanalhose befestigt war, wog das kalte Metall in der Hand und feuerte eine Leuchtkugel senkrecht in die Nacht. Nun zerfetzte es mit hellem Knall die Sauerstoffbehälter im Hinterrumpf meiner Messerschmitt. Danach wieder Stille. Die Wiese, auf die es mich hingeschmissen hatte, im Widerschein des Feuers. Mein rasender Herzschlag, mein flacher Atem.

„*Seid Ihr Engländer?!?*“, rief da plötzlich jemand aus dem Dunkel.

Nein – warum?

Ich gab mich als deutscher Nachtjäger zu erkennen.

„*Ernst Hudel*“, stellte sich der Mann vor, der nun ins flackernde Licht trat und mir die Hand entgegenstreckte. Ein Soldat auf Heimaturlaub.

Etwas außerhalb von Allendorf bei Haiger hatte es mich zerlegt. Östlicher Westerwald, gute 120 km Luftlinie südwestlich von Kassel. Noch immer teilnahmslos dachte ich mir, daß sich die Jagd und der Tod meines Flugzeugs eine ganz hübsche Strecke hingezogen hatten, während Ernst Hudel mich ergriff und bergab ins Dorf führte. Die blutjunge Wirtin des ‚*Goldenen Sterns*‘ starrte mich an, als sei ich direkt vom Mars oder aus der Hölle gekommen, nachdem Hudel die Tür zu der Gastwirtschaft aufgestoßen hatte, fing sich aber sofort wieder, griff zum Telefon und rief Dr. Vogel aus Haiger herbei, der sich meinen Streifschuß, die Prellungen, Verstauchungen und unzähligen Glassplitter in der Stirn besah und alles so gut wie möglich versorgte. Nun fühlte ich mich auch der Tasse Schnaps gewachsen, die mir gleich nach meiner unerwarteten Ankunft eingeschickt worden war. Die hatte inzwischen aber ein anderer geleert, um besser mit meinem Anblick fertigzuwerden ... Egal.

Fritz Hrachowina und Schorsch Petz waren ein wenig südlich von Haiger unversehrt heruntergekommen und wurden hereingebracht. Jemand stellte eine Verbindung zum Fliegerhorst Gießen her, der alles nach Quakenbrück weitermeldete und uns am folgenden Morgen einen Wagen schicken ließ. Mit dem sollten wir zum nächsten Bahnhof gebracht werden, um von dort die Rückreise zu unserem Standort anzutreten. Wo das war, weiß ich nicht mehr – aber die entsetzten Blicke der anderen Reisenden, als ich in blutverschmierter Uniform, mit dicker Kopfbandage und dem rechten Arm in einer Schlinge die Wartehalle betrat, habe ich nicht vergessen. Wieder einmal Myo. Überall zwischen hier und Hannover. Also zum Fliegerhorst und Achim Jabs angerufen.

„Ihr bleibt, wo Ihr seid“, verfügte der knapp. „Heinz Schnauffer kommt mit unserer Do 215 und holt Euch ab, sobald die Feindtätigkeit aufgehört hat.“

Natürlich wollte mich der Gießener Horstkommandant sprechen. Er schüttelte mir die Hand, besah mich von oben bis unten und fragte nur: „Zigarre oder Zigarette?“

„Ich bitte um eine Zigarre, Herr Oberst.“

Da nahm er ein wirklich gutes Stück aus einem verborgenen Kasten, biß die Spitze ab und spuckte sie in die nächste Ecke, zündete das Prachtexemplar bedächtig mit einem Streichholz an und schob es mir zwischen die Zähne. Eine tolle Geste!

„Ich wünsche Ihnen immer soviel Glück“, sagte er, nachdem Schnaufers Landung gemeldet worden war und ich mich auf den Weg machen mußte.

Heinz bestand darauf, meine Absturzstelle auf dem Rückflug ausfindig zu machen. Nach einigen Minuten hatten wir sie gefunden, ein erschreckender Anblick. Von Osten kommend, war ich einen steilen Hang hinaufgelandet, der die schätzungsweise 350 bis 380 km/h Landegeschwindigkeit auf kürzester Strecke heruntergebremst hatte. Hätte ich nicht Sekunden vor dem Aufschlag meine Landescheinwerfer eingeschaltet, in jähem Reflex den Steuerknüppel voll durchgezogen und damit meinen Anflugwinkel zufällig genau der Hangsteigung angepaßt, wäre ich jetzt tot. Hier hatte eine verborgene Macht auf kleinstem Raum und in kürzester Zeit so viel Glück konzentriert, wie man gar nicht für möglich halten konnte. Ein wahres Wunder.

Schnauffer blickte auf die Trümmerschneise hinab – die vier gekappten Obstbäume, die einzelne Tragfläche, aus der das Triebwerk herausgerissen war, den ausgeglühten Rumpf inmitten schwarzverkohlten Bodens. Es sah aus, als hätte ein Riese die Me 110 voller Zorn gegen den Hag geschmettert.

„Und daaaa bist Du ’rausgekommen?“, staunte er ungläubig.

Ja – da war ich herausgekommen, und die Männer in dem britischen Bomber hatten wohl ebenfalls mehr Glück als Verstand gehabt. Acht Stirlings verlor das Bomber Command in dieser Nacht über Kassel, zwei davon gingen auf das Konto von Lt. Hans-Heinz Augenstein, der in Schnaufers Staffel flog, aber keiner der übrigen Verluste paßt zu meinen Erlebnissen. Ob sie es bis nach Hause geschafft haben? Ob wir uns später bei einem der Treffen zwischen britischen Bomber-Besatzungen und deutschen Nachtjägern über den Weg gelaufen sind, ohne zu wissen, daß wir uns einmal um ein Haar gegenseitig umgebracht hätten? Rudolf Sigmund erlebte diese Treffen nicht mehr: er ist in derselben Nacht südlich von Göttingen gefallen, während ich ganz in seiner Nähe meine brennende Messerschmitt zu bändigen suchte, und Helmut Lent wurde ebenfalls in diesen wenigen Minuten vom Heckschützen seines 72. Opfers die Hand durchschossen.

Meine Verwundungen hielten mich einige Wochen vom Einsatzbetrieb fern, zum Besuch unseres Oberbefehlshabers war ich aber anwesend. Das Schiffchen, meine Kopfbedeckung, paßte genau über meine Wunde. Der Reichsmarschall traf am 24. Oktober 1943 mit Gefolge in Deelen ein: Generaloberst Bruno Loerzer, schon im Ersten Weltkrieg Görings Adjutant, wick auch jetzt nicht von seiner Seite, General Kammlhuber führte