

Flugzeug – ob es sich etwa um meines gehandelt hätte? Nun kehrte die Erinnerung wieder zurück ...

Nicht lange nach Heinz Schnaufers Abschußjubiläum und seiner folgenden Auszeichnung mit den Brillanten stand mein eigener Geburtstag an. Ich wurde 26, sah nachts noch immer fast nichts, wir lagen in Fritzlar, und zu Ausschweifungen gab es wenig Anlaß. Ein Geschenk ragte jedoch aus den festen und flüssigen Gaben heraus.

Die Luftwaffenschirmmütze war der militärischen Bekleidungs Vorschrift zufolge die Kopfbedeckung zu Dienst-, Ausgeh- und Gesellschaftsanzug. Wie sie auszusehen hatte, verkündete besagte Vorschrift so detailliert, daß sie stets in perfektem Zustand geliefert werden konnte. Eine sah aus wie die andere, uniform eben. Gerade unter Fliegern jedoch traf der Zwang zur Uniform auf zahlreiche Individualisten, und weil Individualität eine Sache des Kopfes ist, fand sie in der Schirmmütze ihres Trägers den angemessenen Ausdruck. Da gab es vor allem natürliche Verfallseinflüsse durch laufenden Gebrauch, aber auch willkürliche Formveränderungen, die zwar von keiner Richtlinie mehr gedeckt waren, jedoch mit der Begründung verteidigt wurden, daß man schließlich kein Eisenbahner sei, dessen in Gestalt, Farbe und Sitz absolut akkurate Mütze ihn als Autorität ausweist und ermächtigt, die grüne Kelle zu heben.

Lassen wir hier einmal die Angeber außer Acht, die glaubten oder hofften, daß eine verbeulte Fliegermütze sie automatisch unter die Erfolgreichen einreihen werde, so wurde eine solche Luftwaffen-Schirmmütze im Laufe der Zeit zum Spiegel für die Persönlichkeit und den Charakter ihres Trägers, für seine besondere Note, kurz: für ihn. Bis zu einem bestimmten Dienstgrad wurde sie auch ein Maßstab dafür, wie weit der Kopfbedeckte es riskierte, seine hingetrimmte Mütze gestrengen Vorgesetzten als Stein des Anstoßes zuzumuten. Zum Einsatz, vor allem in der Großraum-Nachtjagd, die ja oft genug auf fremden Plätzen endete, führte man immer eine Schirmmütze mit, um nach Ablegen der Kopfhaube und beim Verlassen der Maschine ‚angezogen‘ zu sein.

Meine erste Offiziers-Schirmmütze hatte mich einige Jahre über weite Strecken begleitet. Sie war Zeugin meiner ersten Handvoll Tag- und Nachtabschüsse geworden und mir dadurch nicht nur aufs Haupt, sondern mehr noch ans Herz gewachsen – eine anschmiegsame, von versteifendem Draht weitgehend befreite Begleiterin. Seit der Nacht vor gut einem Jahr, in der ich bei Allendorf bergauf gelandet war, befand sie sich jedoch nicht mehr unter uns. Vor die Wahl gestellt, mich selbst oder die Mütze vor den Flammen meiner ausbrennenden Me 110 zu retten, hatte ich mich für das Naheliegende entschieden und mir seither mehr schlecht als recht mit der sogenannten Einheitsfliegermütze beholfen, eingeführt durch Verfügung vom 27. September 1943 „... in *Schnitt und Machart der Einheitsfeldmütze des Heeres*.“⁸⁵ Ein Behelf, wie gesagt, aber kein Ersatz.

⁸⁵ LV 43, Nr. 1824 vom 27. September 1943, zit. n.: Schlicht, Adolf/Agnolia, John R.: *Die Deutsche Wehrmacht. Uniformierung und Ausrüstung 1933 – 1945*, Bd. 3: *Luftwaffe*. Stuttgart: Motorbuch 1999, S. 318f.

Bis mein Adjutant, der Leutnant Walter Scheel, mir einen solchen am 20. Oktober 1944 mit Echtheitszertifikat in vierstrophigen Reimen überreichte. Nur wer wirklich etwas auf sich hält und als Beweis eine rasante Fliegermütze sein eigen nennt, kann nachempfinden, was der Verlust einer solchen Kostbarkeit darstellt. Die Offiziers-Schirmmütze des Leutnants Scheel war daher kein bloßes Geburtstagsgeschenk eines Adjutanten an seinen Kommandeur; sie war in allerhöchstem Grade ein Manifest von Flieger zu Flieger, ein klarer Ausdruck der Solidarität und des Mitgefühls ob des Verlustes der zwar als vergammelt klassifizierten, aber gerade dadurch respektablen Mütze. Das winterliche Wetter mit Schnee und Regen wirkte sich rasch verbessernd auf die Form meiner neuen Mütze aus, so daß sie der morbiden Eleganz ihrer Vorgängerin kaum noch nachstand. Ich hatte nun endlich auch wieder etwas, das meinen heißen Kopf zusammenhielt und vor dem Platzen bewahrte, denn der füllte sich zusehends mit schweren Gedanken, berechtigten Sorgen und Fragen, auf die es keine Antwort gab. Wir fuhren auf dem letzten Stück einer Einbahnstraße in eine ungewisse, aber zweifellos trübe Zukunft. Oft habe ich noch die Hand an den Schirm dieser Mütze legen müssen, zum letzten Gruß am Grabe eines guten Kameraden. Wie so manches, überlebte auch sie die Zeitenwende nicht. –

Längst hatte das Vagabundieren eingesetzt; Amerikaner und Engländer scheuchten uns mit ihren Bombenteppichen von Horst zu Horst: Gestern Leeuwarden, darauf folgend Werl und Fritzlar, von dort wieder zurück auf die Plätze Werl, Düsseldorf und Dortmund, die 8. Staffel ging für kurze Zeit nach Krefeld, schließlich wurde ich mit dem Gruppenstab, der 7. und der 9. Staffel nach Störmede befohlen, während die 8. wieder in Fritzlar einfiel. Ausgerechnet Störmede!, bemitleideten mich einige Alterfahrene. Dort regiert der übelste Horstkommandant der gesamten Luftwaffe! Der letzte Preuße! Na, herzlichen Glückwunsch!

Es gab eine sinnvolle Regelung, der zufolge der Führer eines fliegenden Verbandes in Einsatzfragen auch einem Horstkommandanten Anweisungen erteilen konnte, also praktisch einen Befehl. Ging beispielsweise ein Staffelpkapitän mit niedrigerem Dienstgrad in solchen Situationen nicht mit dem nötigen Feingefühl vor, blieb Ärger meist nicht aus. Ich hatte daher mit Walter Scheel besprochen, daß er vorher nach Störmede fliegen solle, um dem dortigen Platzkommandanten persönlich anzukündigen: Die III./NJG 1 beginnt am nächsten Tage mit ihrer Verlegung.

Eine Stunde, nachdem das Ganze angelaufen war, betrat ich die Kommandantur im großen Dienstanzug mit Stahlhelm und bat im Vorzimmer, den Oberst Becker sprechen zu dürfen. Der öffnete bereits seine Tür und bat mich freundlich herein. „*Herr Oberst, zunächst das Militärische*“, antwortete ich förmlich, meldete meine Gruppe in Verlegung und folgte danach gern seiner Aufforderung, meinen Stahlhelm abzusetzen. Eine angeregte Unterhaltung schloß sich an.

Becker und ich führten Horst und Gruppe von Anfang an in bestem Einvernehmen. Störmede – ursprünglich als kleiner Einsatzhafen angelegt – beherbergte nun ständig mehrere Verbände von Tag- und Nachtjagd. Das bedeutete gerade angesichts der steigen-



Der Kommandeur,
Oh, quelle malheur,
Hat keine passende Mütze mehr.
Die schönste aus seinem Mützenreicht,
Die gänzlich vergammelte weiche,
Verbrannte in der „Kalten Fische“.
Die Gattin hörte es voll Schreck,
„Die schönste Deiner Mützen weg? –
Die war doch gerade so keck!“
Zum Wiegenfeste in Erregung
Setzt sich einer in Bewegung,
Kauft'ne neue Kopfbedeckung.
Es legt die Hand
An den Mützenrand
Der Adjutant.

20. 10. 1944

Schell, Leutnant

den Luftbedrohung, daß zahlreiche, weit auseinandergezogene Abstellplätze mit ausreichendem Splitterschutz rings ums Rollfeld anzulegen waren, daß Quartiere außerhalb des Platzes gefunden werden mußten, weil das fliegende Personal aus Sicherheitsgründen nicht im Horstbereich wohnen durfte, daß die Kommandantur mit Verpflegungs- und Nachschubproblemen vollends ausgelastet war. Trotz alledem kam es nie zu ernsthaften Konflikten zwischen meinem Stab und dem Störmeder Stammpersonal, das im Rahmen eng begrenzter Möglichkeiten sein Bestes tat.

Walter Scheels Gabe, auch unter hohem Druck genau jenen Ton zu treffen, der verbindlich blieb und dennoch keinen Zweifel daran ließ, was gefordert wurde, trug dazu sicher wesentlich bei. Fast zwei Jahrzehnte später, als er Minister für wirtschaftliche Zusammenarbeit unter Konrad Adenauer geworden war, fiel das auch dem Kanzler auf: „Wissen Sie, was mich an Ihnen wundert, Herr Scheel?“, sprach der ‚Alte‘ ihn einmal an, „Dat Sie jar keine Feinde haben. Wie machen Sie dat bloß? Wollense nicht ein paar von meinen abhaben?“

Ende 1944 gab es wieder kaum eine Nacht ohne Großangriff; nun hatten die Briten nicht nur Störmethode gegen unser Bordradar gefunden, sondern auch ihre Fernnachtjagd erheblich ausgebaut, so daß besonders Starts und Landungen immer gefährlicher wurden. Dieter Schmidt erinnert sich: *„Bezeichnend für den Ausbau des englischen Fernnachtjäger-Einsatzes war beispielsweise, daß der ‚Fernnachtjäger vom Dienst‘ in Krefeld fast immer schon über dem Platz kreiste, wenn wir den Befehl zur Sitzbereitschaft bekamen. Wir halfen uns damit, daß wir nur mit der minimalsten Platzbefeuerung starteten und sofort über den Rhein in den von allen gefürchteten Flakbereich des Ruhrgebiets flogen, mit dem wir vorher für die Umgebung des Platzes Uerdingen ein Schießverbot unter 1.000 Meter vereinbart hatten. Analog erfolgte die Landung. Bei dem Platz Störmede östlich des Ruhrgebiets erfolgten An- und Abflug in hellen Nächten in den Tälern des Sauerlandes und in dunklen Nächten nach dem elektrischen Höhenmesser in 50 Metern Höhe in der Münsterländer Bucht, um genügend Abstand vom Platz für die Überwindung der blinden Zone des SN-2 zwischen null und 1.000 Metern zu haben.“*⁸⁶

Meist ging es ganz friedlich los, wenn ich am frühen Abend meinen Platz im Gruppen-Gefechtsstand bezog: Ein Blick auf die Stärkemeldungen, die Klarstände, die Wetterkarte, die übliche Abstimmung mit den Staffelpkapitänen, hier ein kurzer Plausch, dort eine Unterschrift. Das erste Schrillen eines Telefons jedoch durchzuckte einen wie ein Stromschlag. Durchgabe vom Fliegerkorps: Starke Bomberverbände aus Richtung Humber-Mündung. Anruf vom Divisions-Gefechtsstand: Erhöhte Bereitschaft. Von Minute zu Minute stieg die Spannung im stickigen Halbdunkel, alle Sinne waren auf Einsatz gepolt. Gleich konnte Sitzbereitschaft befohlen werden oder sofort der Alarmstart. Es paßte mal wieder alles für die Gegenseite: Neumond, ein Tiefausläufer von Westen, draußen verkürzten sich die Schauer-Intervalle allmählich zu mäßigem Dauerregen in

⁸⁶ Schmidt, *Die III./NJG 1, a. a. O.*, S. 9