

Erst am 13. März können die Jagdflieger auf dem Einsatzhafen Zellhausen wieder eingesetzt werden, nachdem Sonnenschein und aufgelockerte Bewölkung am Vormittag die letzten Dunstschleier vertrieben haben. Es dauert nicht lange, da hört man einen Flugmotor durch die Zellhausener Platzrunde nageln, und bald darauf schwebt ein Fieseler Storch vor dem Kommandanturgebäude aus, dem ein Oberst der Luftwaffe entsteigt. Günter Seeger erinnert sich nicht mehr, ob der Mann vom Jagdfliegerführer Mittelrhein in Darmstadt kam oder vom Luftgaukommando XIV in Wiesbaden – er weiß nur noch, daß der Stabsoffizier ihm befahl, die Staffeln sofort im Karrée antreten zu lassen, weil er Wichtiges zu verkünden habe.

Der Oberst entwirft vor den angetretenen Flugzeugführern in markigen Worten ein düsteres Bild von der Schicksalsstunde, in der das Vaterland sich befinde, und von der Gefahr einer totalen Vernichtung durch die Feinde, die das Reich von allen Seiten umzingelt hätten. Die meisten kennen das alles schon aus der Schule in Rutesheim; sie sind nur noch gespannt auf den Schluß. Was wird dieser Abgesandte des „Dicken“ heute von ihnen verlangen? Für Ramm-einsätze gegen Viermotorige besteht schließlich über der Brücke von Remagen kein Bedarf. Und da kommt der Mann auch schon auf den Punkt, den Lt. Hans „Easy“ Harms, der Staffelführer der 6./JG 53, wie folgt wiedergibt:

*„Bei der Einsatzbesprechung wurden Freiwillige gesucht, die bereit waren, sich mit ihrer Maschine und einer Bombe darunter auf die Brücke zu stürzen, sich also selbst zu opfern. Ich weiß nicht mehr, durch wen diese Einweisung erfolgte; unser Kommandeur ... jedenfalls war nachher bemüht, den Befehl zu entschärfen, indem er uns aufforderte, uns nicht zu opfern, sondern normale Jaboangriffe zu fliegen – das sei schon schwierig genug, meinte er dazu. Soweit ich mich erinnere, war in unserer Gruppe ohnehin niemand bereit, sich mit seiner Maschine auf die Brücke zu stürzen.“*⁵²¹

„Der Mann blieb ungefähr eine halbe Stunde und flog dann wieder weg“, erinnert sich Günter Seeger, *„und als er weg war, sagte ich zu meinen Leuten: ‚Ihr macht im Einsatz genau das, was ich mache, und sonst gar nichts.‘ Zur Befehlsverweigerung durfte ich sie nicht anstiften, also war das der beste Weg, Schlimmeres zu verhindern.“*⁵²² Die ganze Unternehmung ist ohnehin Unfug: die II./JG 53 hat als reine Jagdgruppe keinerlei Erfahrungen im Umgang mit Bomben. Die Flugzeugführer wissen nicht, wie man für einen Bombenwurf zielt, ihre Visiereinrichtungen taugen gar nicht für diese Art von Einsätzen, und so gibt es einfach eine kurze theoretische Einweisung *„...die jedoch erwartungsgemäß wenig fruchtete.“*⁵²³ Dann wird ausgelost, wer mit Bomben angreifen und wer für die Angreifer Deckung fliegen soll. Um 12:30 Uhr macht sich ein Kampfverband aus Flugzeugführern aller drei Staffeln auf den Weg von Zellhausen nach Remagen.

„Unser Verband wurde bei diesem Einsatz von dem Flieger Wigge geführt, der zwar das EK II und die silberne Frontflugschleife trug, zuvor aber vom Unteroffizier zu seinem jetzigen Dienstgrad degradiert worden war“, berichtet Fw. Willi Czernotzki. *„Überhaupt war sein*

⁵²¹ Hans Harms, zit. n. Prien, *Pik-As, a.a.O.*, S. 1558

⁵²² Gespräch mit Günter Seeger, a.a.O.

⁵²³ Harms, a.a.O.

Der letzte Akt

Schwarm sehr ungewöhnlich – ein Flieger führte die erste Rotte, sein Kaczmarek war ein Leutnant, während die zweite Rotte von einem Obergefreiten geführt wurde, der einen Feldwebel als Rottenflieger hatte. Ich führte einen der Deckungsschwärme.“ Wigge verliert allerdings auf dem Anflug die Orientierung, so daß der Verband fast über das Stadtgebiet von Köln gelangt. Beim Abdrehen nach Süden kommt Czernotzki zufällig eine P-47 Thunderbolt in die Quere, die er mit einem kurzen Feuerstoß abschießen kann. Der weitere Einsatz verläuft dann ohne Zwischenfälle. Kurt Setzinger v. Holnstein, der als Fähnrich bei der 6. Staffel fliegt, erinnert sich: „Die Alliierten hatten einen gewaltigen Schutzschirm über die Brücke gehängt; dabei war alles vorhanden, was sie aufzubieten hatten. Ich sah hier zum ersten Mal auch Tempests. Beim Angriff selbst ging alles rasend schnell – wir stürzten mit unserer Bombe aus Richtung 12 Uhr mit Notleistung bis auf Brückenhöhe. Ich dachte, mein ‚Bock‘ fliegt auseinander, denn wir hatten sicher über 800 Sachen am Stau, und die Maschine ließ sich kaum mehr halten. Nach dem völlig ungenauen Bombenwurf flogen wir dann im Tiefstflug nach Zellhausen. – Ich muß hier nochmals meinem guten Ausbilder auf der Jagdschule danken, der uns ‚kriminelles‘ Fliegen in Bierflaschenhöhe beigebracht hatte. Als ich in Zellhausen landete, stellten die Mechaniker fest, daß ich Null Kompression hatte: Man konnte die Luftschraube fast mit dem Finger durchdrehen.“⁵²⁴

Am Nachmittag um 16:16 Uhr startet Günter Seeger mit anderen Flugzeugführern der Gruppe zur Bekämpfung von Artilleriefliegern und Jagdbombern über dem Rheingau, Rheinhessen und der Pfalz. Sein Verband wird in Luftkämpfe mit P-51 Mustang und P-47 Thunderbolt verwickelt, ohne daß Verluste zu beklagen sind. Ob die Deutschen dagegen Erfolge erzielen können, läßt sich heute nicht mehr nachprüfen, da die Abschußlisten zu jener Zeit schon nicht mehr genau geführt werden. Immerhin weisen die Kladden für den März 1945 insgesamt 16 Luftsiege durch Flugzeugführer der II./JG 53 aus, die nicht mehr bestimmten Tagen zugeordnet werden können.⁵²⁵

Für die Flugzeugführer der II./JG 53 auf dem Einsatzhafen Zellhausen beginnt der 14. März 1945 wie der vorangegangene Tag: Morgens herrschen noch verbreitet Dunst und Hochnebel, und ab Mittag setzt sich heiteres Wetter mit guter Sicht durch. Am frühen Nachmittag erhalten zwei Schwärme der 6. Staffel den Befehl zur freien Jagd im Großraum Darmstadt. Der Staffelführer der 6./JG 53, Lt. Hans Harms, führt den ersten, Lt. Karl-Heinz Trettau den zweiten Schwarm. Sie starten nach Südwesten und gehen sofort auf Höhe, um vor Überraschungen sicher zu sein.

„Fragezeichen 11 Uhr!“, meldet sich einer der Flugzeugführer über Funk. Die Reihe kleiner schwarzer Punkte, die zunächst wie Fliegendreck auf dem Plexiglas ihrer Kabinenhauben aussehen, kommt schnell näher und verändert ihre Form. Über Dieburg besteht kein Zweifel mehr: Thunderbolts!

Sofort lösen die Amerikaner ihre Formation in Zweiergruppen auf und versuchen, Höhe zu gewinnen. Das ist nicht sehr klug von ihnen. „Easy“ Harms weiß, daß es jetzt darauf an-

⁵²⁴ Czernotzki und Setzinger, zit. n. Prien, *Pik-As, a.a.O.*, S. 1558ff.

⁵²⁵ *Flugbuch Günter Seeger, Flug Nr. 1824, sowie Prien, Pik-As, S. 1685*



Flugzeugführer der 7./JG 53 auf der Motorhaube einer Messerschmitt Bf 109 G-14/AS der Staffel. Von vorn: Olt. Günter Seeger, Ofhr. Johannes Severin, Lt. Rudolf Ulbrich, Uffz. Werner Iske, Uffz. Konrad Gallhofer.

Reiter

Der letzte Akt

kommt, die konstruktiven Vorteile der Messerschmitt Bf 109 G-14/AS gegen die schweren P-47 auszuspielen. Die Messerschmitt klettert in drei Minuten auf 5.000 m und bringt damit fast die doppelte Steigleistung der Thunderbolt, und auch im Kurvenkampf ist der schlanke deutsche Jäger dem amerikanischen Kraftpaket überlegen. Harms gibt Vollgas und zieht seine „gelbe 1“ steil nach oben. Er will versuchen, die Amerikaner zu übersteigen und aus der Überhöhung anzugreifen.

Aber die „gelbe 1“ schießt alleine ins Blau hinauf. Als Harms gewohnheitsmäßig über die Schulter blickt, um sich der Rückendeckung seines Rottenfliegers Uffz. Erich Ernst zu versichern, ist niemand mehr hinter ihm. Seine Staffelm Kameraden sind offenbar sofort in ein Gefecht mit den Amerikanern verwickelt worden, und nun fliegt er allein in einigen tausend Metern Höhe. Tief unter sich erkennt er das Knäuel kurvender, steigender und abschwingender Jäger, und im selben Moment, in dem er sich in das Gewirr hinabstürzen will, schlagen Treffer in seine Maschine ein. Zwei der Amerikaner sind ihm gefolgt und haben diese eine Sekunde der Unaufmerksamkeit ausgenutzt, ihn anzugreifen. Mit einem trockenen Knall platzt seine Kabinenhaube weg, und er sitzt bei gut 400 km/h ungeschützt im eisigen Fahrtwind. Die Motorverkleidung fliegt in Fetzen davon, und schon beginnt das Triebwerk unter dem anhaltenden Beschuß zu qualmen. Aussteigen! Aussteigen!, pocht es in seinem Hirn. Er nimmt instinktiv das Gas zurück, zieht die Messerschmitt nach oben, öffnet mit einem Faustschlag das Gurtschloß vor seinem Körper, gibt dem Steuerknüppel einen kräftigen Tritt und kommt von der flugunfähigen Maschine frei.

Für einige Augenblicke widersteht er der Versuchung, im freien Fall sofort die Reißleine zu ziehen: die Gegner sollen ihn nicht am Fallschirm erschießen können. Aber als sich schließlich die weiße Seide über ihm bläht, sind die Thunderbolts bereits abgeflogen, und während die Westströmung ihn auf das Dorf Richen zutreibt, sieht er im Osten seine brennende Messerschmitt in majestätischen, immer steiler werdenden Spiralen dem Dieburger Forst entgegenstürzen. Der Tag endet für ihn mit einem Knöchelbruch, als er unweit von Richen auf dem Boden aufschlägt.⁵²⁶

Hans Harms kann sich noch am Abend in Zellhausen zurückmelden, aber Uffz. Karl Schwartz von der 5./JG 53 wird an jenem Tag bei Wörfelden tödlich abgeschossen. Die Abendmeldung des Luftgaukommandos verdichtet die Ereignisse in der Region Aschaffenburg-Darmstadt zu wenigen spröden Zeilen:

„08.45 – 13.00 Uhr,

laufend Einflüge von ca. 250 – 300 Jägern und Jabo (Thunderbolt, Mustang und Lightning erkannt) ... bis zur Linie Gießen-Hanau-Lohr-Aschaffenburg-Mannheim. (...)

⁵²⁶ vgl. WAsSt., Bd. 145: Namentliche Verlustmeldung Nr. 5a vom 14. März 1945; Prien, Pik-As, a.a.O., S. 1562f., sowie Girbig, Werner: *Die nicht zurückkehrten. Geklärte und ungeklärte Schicksale vermißter deutscher Jagdflieger*. 4. Aufl., Stuttgart: Motorbuch 1975, S. 176ff.; Werner Girbig hat Harms' „gelbe 1“ 1968 in der Annahme aus dem Dieburger Forst geborgen, daß der Flugzeugführer sich noch in der Maschine befinde, was sich glücklicherweise als falsch herausstellte.

14.10 – 14.30 Uhr,

Großostheim, Fliegerhorst, Angriff durch 87 Marauder, 550 Bomben (250–450 kg) auf Rollfeld und Startbahn. Platz qmr. 1 Toter, Gebäude- und Leitungsschäden. Flugzeugschäden sowie nähere Einzelheiten nicht bekannt.

14.20 – 14.45 Uhr,

Babenhausen, Fliegerhorst, Angriff durch 4 Pulks zu je 28 Marauder, 500 Bomben (250 – 450 kg) auf Rollfeld und Startbahn. Platz qmr. Gefallen: 1 Offizier (Name noch nicht gemeldet), 2 Soldaten. Schaden an Flugzeugen gering, Leitungsschaden.“⁵²⁷

Die Amerikaner hatten ihre zweimotorigen Bomber des Typs B-26 Marauder an diesem Tag vermutlich nicht nur auf die Einsatzhäfen Großostheim und Babenhausen angesetzt, sondern auch auf ein Großprojekt bei den Gehöften „Im Eichen“ am Bachlauf der Gersprenz zwischen Harreshausen und Stockstadt. Dort war im Rahmen eines Dringlichkeitsprogramms des Oberkommandos der Luftwaffe eine rund 1,5 km lange Start- und Landebahn für Strahlflugzeuge der Typen Messerschmitt Me 262 und Arado Ar 234 entstanden, und zwar in allenfalls vier Wochen, wie die Luftbilder alliierter Aufklärer aus jenem Zeitraum belegen. Franz Held aus Groß-Zimmern, der als Jugendlicher beim Bau mithelfen mußte, erinnert sich, „...daß die Bauzeit höchstens zwei bis drei Wochen betrug. Als die Bahn fast fertig war, kam ein Pulk Marauder und bombte alles kurz und klein.“⁵²⁸

Auch am folgenden Tag verzeichnet das Kriegstagebuch des Luftgaukommandos bei wolkenlosem Himmel wieder „lebhaftes Jabotätigkeit, ca. 700 Flugzeuge bis zur Linie Gießen – Aschaffenburg – Mannheim“. Der in Zellhausen liegende Einsatzverband der II./JG 53 startet wohl auch mindestens einmal zur Höhenjagd, aber bis auf die Tatsache, daß er für den 15. März 1945 keine Verluste meldet, liegen keine verwertbaren Erkenntnisse vor. Im Flugbuch von Günter Seeger ist lediglich ein Start in Zellhausen um 13:27 Uhr eingetragen, aber der Oberleutnant landet schon sieben Minuten später wieder, weil sich das Fahrwerk seiner Messerschmitt Bf 109 G-14/AS nicht einfahren läßt.⁵²⁹ Für Seeger ist es die Ruhe vor dem Sturm. Der 16. März 1945 wird zum Schicksalstag seiner Staffel werden.

Er beginnt mit Hiobsbotschaften. Die Amerikaner haben zwischen dem Rhein und Saarbrücken mit drei Armeekorps eine weitere Offensive begonnen, um den Hunsrück und die Pfalz zu erobern; sie machen sogleich erhebliche Fortschritte. Die Jägerführung in Südwestdeutschland gerät nun in ein schier auswegloses Dilemma: Soll man weiter mit allen verfügbaren Kräften die Zerstörung der Brücke von Remagen betreiben oder die deutschen Bodentruppen westlich des Rheins durch Einsätze gegen die alliierten Jagdbomber entlasten? Die höhere Führung entscheidet sich für beides und damit letztlich für den totalen Fehlschlag auf beiden Operationsfeldern.

⁵²⁷ LGK XIV: Abendmeldung vom 14. März 1945, in: BA/MA RL 19/516, Nr. 585

⁵²⁸ Gespräch mit Franz Held am 16. Februar 1999

⁵²⁹ vgl. WAST., Bd. 145, a.a.O.; Prien, Pik-As, a.a.O., S. 1564; Flugbuch Günter Seeger, Flug Nr. 1824

Der letzte Akt



Im Frühjahr 1945 entsteht in den Gersprenzwiesen zwischen Harreshausen und Stockstadt noch eine rund 1,5 km lange Piste für Strahlflugzeuge. Diese Aufnahmen von US-Aufklärern vom 14. Februar...

Ministry of Defence



...und 14. März 1945 zeigen den enormen Baufortschritt. Rechts über der neuen Piste (2) der Einsatzhafen Zellhausen (1), links darunter der Einsatzhafen Babenhausen (3).

Ministry of Defence

Der letzte Akt

Uffz. Alfred Oelze aus Magdeburg, der Jüngste in der 7. Staffel, glaubt noch „...an einen Schutzengel“, als er den ersten Einsatz des Tages nicht mitfliegen muß. Wie immer, so hat ihm auch an diesem sonnigen Morgen seine Quartierwirtin, die Frau des Weißbindermeisters Anton Wolf in Zellhausens Hauptstraße, ein kräftiges Frühstück serviert. Die Wolfs haben nebenher noch ein kleines Lebensmittelgeschäft und daher trotz der kargen Zeiten einen leidlich gedeckten Tisch, und Oelze wird von ihnen und ihren beiden Töchtern wie ein Familienmitglied aufgenommen: Ihr eigener Sohn liegt fernab von Zellhausen an der Front. Günter Seeger, nicht weit von seinem Rottenflieger Oelze ebenfalls in Zellhausen untergebracht, hat seine junge Frau aus Offenbach kommen lassen. Beide machen sich in der Morgendämmerung auf den kurzen Weg zum Einsatzhafen, um sich einen Überblick über Luft- und Erdlage zu verschaffen und auf Befehle zu warten.

Dort ist schon Maj. Julius Meimberg aus Malsheim eingetroffen. ‚Jule‘ Meimberg und seine erfahreneren Staffelp kapitäne Hptm. Alfred Hammer und Olt. Günter Seeger haben es sich zur Regel gemacht, daß sie abwechselnd die Gruppe führen, wenn häufig schwere Einsätze geflogen werden müssen, und heute kann Günter Seeger wahrlich Entlastung brauchen. Ein Teil der Jagdflugzeuge der 6./JG 53 wird bereits mit 250 kg-Splitterbomben bestückt, als er mit Alfred Oelze auf dem Horst eintrifft; sie sollen in die Erdkämpfe an der Westfront eingreifen und dabei von Seegers 7. Staffel Höhendeckung erhalten. Danach ist freie Jagd auf amerikanische Jagdbomber vorgesehen.

Julius Meimberg stellt sich seinen Schwarm aus jenen Flugzeugführern zusammen, die noch vor wenigen Wochen als Fluglehrer auf verschiedenen Jagdfliegerschulen tätig waren und nun erstmals oder nach langer Zeit wieder im Fronteinsatz stehen: „*Wollen doch mal sehen,*“ meint er grimmig-süffisant zu Fw. Willi Czernotzki, einem der Betroffenen, der immerhin über 2.000 Starts auf der Messerschmitt Bf 109 vorweisen kann, „*ob die Herren Jagdlehrer auch in eisenhaltiger Luft fliegen können...*“

So rollen sie alle unter Meimbergs Führung um 11:05 Uhr zum Start. Aber Alfred Oelze legt nur wenige Meter zurück: Er hat gerade seine „gelbe 4“ mit einem kurzen Gasstoß aus ihrer Splitterbox gerollt, als ihm ein Lkw in die Quere kommt und den Randbogen einer Tragfläche des Jägers beschädigt. Der Verband fliegt ohne ihn in Richtung Rhein-Mosel ab und wird in einen Luftkampf mit zehn Thunderbolts, einer P-38 Lightning und einer P-51 Mustang verwickelt. Nach einer guten dreiviertel Stunde sind die Flieger um 11:50 Uhr wieder in Zellhausen zurück.⁵³⁰

Meimberg bringt von diesem Einsatz den Abschluß einer P-51 mit und löst sich beim Anflug auf Zellhausen von seinem Schwarm, um den Luftsieg durch Wackeln mit den Tragflächen anzukündigen. Nach dem schnellen, tiefen Überflug zieht er hoch, um seine Fahrt abzubauen, slipt steil zur Landung herein – und beendet das Ausrollen mit einem wilden Ringelpietz, bei dem das Fahrwerk seiner Maschine wegbricht. Willi Czernotzki verfolgt die Aktion von oben nicht ohne heimliche Genugtuung.

⁵³⁰ vgl. Prien, *Pik-As*, a.a.O., S. 1567; Alfred Oelze, *Briefe vom 4. und 29. Dezember 1998*; *Flugbuch Günter Seeger*, Flug Nr. 1826; *Gespräch mit Josef Disser und Robert Herr am 22. Januar 1999 in Zellhausen.*

„Herr Major“, kommentiert er Meimbergs Landung, kaum daß er selber wieder festen Boden unter den Füßen hat, *„wenn das einer meiner Schüler auf der Jagdschule gebracht hätte, wäre er sofort eine Platzrunde in voller Montur gelaufen.“*

„An der Mühle ist ein Hydraulikschlauch gerissen, Czernotzki“, brummt Meimberg zurück, *„ich hatte nur noch auf einem Rad Bremswirkung und konnte den Ringelpietz gar nicht vermeiden.“*

„Erlauben Sie mir, Herr Major“, läßt der Feldwebel nicht locker, *„daß ich den Schaden selbst in Augenschein nehme?“*

„Bitte sehr. Gehen Sie ruhig hin.“

„Das machte wirklich Eindruck auf mich“, meint Czernotzki im Nachhinein. *„Er hat sich nicht dadurch provozieren lassen, daß ich mit gleicher Münze heimzahlte. Das hat mir Respekt abgenötigt.“*⁵³¹

Noch einmal geht die II./JG 53 an diesem Tag in den Einsatz, und zwar zu Tiefangriffen auf amerikanische Panzerspitzen im Raum Bad Kreuznach. Wieder werden einige der Maschinen mit Bomben behängt und das Unternehmen durchgesprochen. Um 16:29 Uhr heben die Jagdflieger vom Rollfeld des Einsatzhafens Zellhausen ab – ohne Maj. Meimberg. Günter Seeger führt die Höhensicherung mit Lt. Rudolf Ulbrich, Fw. Willi Czernotzki, Ofw. Helmut Alexander, Uffz. Alfred Oelze, Uffz. Kurt Meeder, Uffz. Günter Deutschmann und einem weiteren Flugzeugführer, dessen Identität im Dunkeln bleibt. Die Flieger gehen zunächst auf nordwestlichen Kurs über Offenbach und Frankfurt, um Höhe zu gewinnen, und wollen von dort nach Südwesten in den Einsatzraum vordringen. Und dann, nach zehn, fünfzehn Flugminuten, überschlagen sich die Ereignisse.

Willi Czernotzki macht einige kleine Punkte im Himmel über dem Taunus aus, als sie gerade den Flugplatz Eschborn unter sich haben. *„Achtung – Indianer zwei Uhr!“*, kommt sein Warnruf über Funk. *„Halt’ die Klappe“*, schallt es von irgendwoher zurück, *„das sind eigene!“* Er wendet den Blick nach unten, um sich den Fliegerhorst Eschborn ein wenig genauer anzuschauen, auf dem er vor einiger Zeit stationiert gewesen war, und nimmt dabei auch links hinter sich ein Rudel Mustangs wahr, das zu den Deutschen hochzieht und sie sofort unter Beschuß nimmt. *„Ehe ich mich recht versah,“* so Czernotzki später, *„fehlten alle drei Maschinen links von mir, und ich war allein von unserem Schwarm übriggeblieben.“*⁵³²

Es beginnt ein erbarmungsloses Gemetzel in 5.000 bis 6.000m Höhe am Himmel zwischen Eschborn und Sulzbach, dem als erster der 27jährige Ofw. Helmut Alexander in seiner „weißen 2“ zum Opfer fällt. Steuerlos dringt seine brennende Maschine unweit der Landstraße Frankfurt – Wiesbaden in den schweren Ackerboden, ohne daß ihm ein Fallschirmabsprung gelingt. Alexander gilt zunächst als vermißt; er wird erst 1952 aus dem Acker geborgen und identifiziert. Uffz. Alfred Oelze wird *„...aus der Sonne heraus angegriffen, wobei es mich als hinten Fliegenden sofort voll erwischte. Ich bin nach Angaben einer Bodenstelle bei*

⁵³¹ Gespräch mit Willi Czernotzki am 25. Mai 2001

⁵³² Zit. n. Prien, Pik-As, a.a.O., S. 1567

Der letzte Akt



Skeptische Blicke. Julius Meimberg (2. v. l.) und Günter Seeger (2. v. r.) während der Abwehrkämpfe an der Westfront.

Meimberg



Abgeschossen über Eschborn: Die Unteroffiziere Alfred Oelze (l.) und Kurt Meeder.

Oelze

der Explosion der brennenden Maschine in sehr geringer Höhe vom Flugzeug freigekommen und hart aufgeschlagen.“ Er findet sich mit gebrochenem Schultergelenk, Bein- und Kopfverletzungen in einem Frankfurter Lazarett wieder.⁵³³ Uffz. Kurt Meeder, Oelzes Stubenkamerad, schafft mit einem Durchschuß seines rechten Beins noch einen Fallschirmabsprung und wird ins Krankenrevier des Fliegerhorstes Rhein-Main eingeliefert, erliegt jedoch seinen schweren Verwundungen.⁵³⁴ Uffz. Günter Deutschmann wird ebenfalls verwundet und kehrt nicht mehr nach Zellhausen zurück.

Fw. Willi Cernotzki verfolgt die Mustang, die Helmut Alexander abschoß, und kann sie im Luftkampf einfach nicht packen: „Der Amerikaner kurvte mich zweimal mühelos aus, und das schaffte man mit einer Mustang nicht so einfach gegen eine Bf 109. Erst nach einiger Zeit merkte ich, daß ich in dem Drunter und Drüber vergessen hatte, den Zusatztank unter dem Rumpf meiner Maschine abzuwerfen, und der erhöhte natürlich gewaltig die Abrißgeschwindigkeit beim Kurven.“ Schließlich gelingt es dem Feldwebel, seinen Gegner bei Weiskirchen zu Boden schicken, aber seine Messerschmitt wird zerstört, als er mit blockiertem Fahrwerk in Eschborn bauchlanden muß: „Mir selbst passierte dabei nichts. Als wir das Wrack meiner Maschine nachher besichtigten, wurden über 40 Einschüsse vorwiegend im hinteren Rumpfbereich gezählt.“⁵³⁵ Vom Boden und von den Kämpfenden wird zudem eine weitere Messerschmitt beobachtet, die während des Gefechts zunächst mit dunkler Rauchfahne kurvt, bis sie plötzlich aus ungefähr 4.000 m Höhe steil abstürzt und in der Gemarkung Sulzbach nur wenige hundert Meter von der Absturzstelle des Ofw. Alexander aufschlägt. Wie ein Bergungsversuch des Luftfahrthistorikers Werner Girbig im Februar 1968 ergibt, befindet sich der unbekannte Flugzeugführer zweifelsfrei noch in der Maschine, kann aber weder identifiziert noch bestattet werden, weil er sich mit seinem Flugzeug rund sieben Meter tief ins Erdreich gebohrt hat und der hohe Grundwasserspiegel keine tiefere Grabung erlaubt.⁵³⁶

Ganze 40 Minuten nach dem Start ist die 7./JG 53 aufgerufen. Die einzigen aus der Staffel, die unversehrt um 17:09 Uhr in Zellhausen landen, sind Lt. Rudolf Ulbrich und Olt. Günter Seeger, der den wahrscheinlichen Abschluß einer Mustang mitbringt. Sie erfahren, daß von der 5. Staffel Fhr. Spitta über Hähnlein gefallen ist und Fw. Erich Ernst von der 6./JG 53 bei Bensheim mit dem Fallschirm abspringen mußte. Der Gefr. Karl Lies von der 6. Staffel war mit einem Motorschaden nach Zellhausen zurückgekommen und hatte seine qualmende Messerschmitt bruchlanden müssen, wobei er sich schwere Verbrennungen zuzog.

So verlegen Seeger und Ulbrich mit ihren zerschossenen Maschinen um 17:55 Uhr nach Malsheim zurück, wo Julius Meimberg bereits seine ganze Gruppe wieder zusammengezogen hat.⁵³⁷ „Es kam mir immer darauf an, wenig eigene Verluste zu haben“, bemerkt Günter

⁵³³ Alfred Oelze, Brief vom 4. Dezember 1998

⁵³⁴ vgl. Girbig: Die nicht zurückkehrten, a.a.O., S. 70, sowie WAST., Bd. 145: Namentliche Verlustmeldung Nr. 5 vom 16. März 1945

⁵³⁵ zit. n. Prien, Pik-As, a.a.O., S. 1568

⁵³⁶ vgl. Girbig: Die nicht zurückkehrten, a.a.O., S. 47 – 79

⁵³⁷ Flugbuch Günter Seeger, Flug Nr. 1828

Der letzte Akt



Der tödlich abgeschossene Ofw. Helmut Alexander (3. v. l.), dessen sterbliche Überreste erst 1952 geborgen werden können, und Fw. Willi Czernotzki. (4. v. l.)

Seeger

Der letzte Akt

Seeger rückblickend, „es gab auch Staffelkapitäne, die haben ihre Staffel einfach hinter sich herfliegen lassen, um vorne abschießen zu können, und derweilen wurden hinten ihre eigenen Leute weggeschossen. Das gab es leider zur Genüge...“⁵³⁸ Aber der Mann, der sich bis zum letzten Kriegstag ein Gewissen daraus macht, daß die Jungen in seiner Staffel nicht zum Kanonenfutter werden, kann an diesem 16. März 1945 die Katastrophe nicht verhindern.

Am nächsten Tag stürzt die Brücke von Remagen wegen Überlastung ein. –

⁵³⁸ Gespräch mit Günter Seeger, a.a.O.