

Sie wurden – man kann es nicht anders ausdrücken – abgeschossen wie die Hasen. Für einen halbwegs erfahrenen Gegner war es nicht schwer, sie in der Luft zu erkennen, zu stellen und zu bezwingen. Nur sehr wenigen gelang die Umstellung, und nur sehr wenige überlebten den Krieg.

Die sowjetische Luftwaffe kannte derartige Personalprobleme offensichtlich nicht. Sie bildete ihre Flugzeugführer sehr solide aus, sie befand sich mittlerweile auch taktisch auf der Höhe der Zeit, sie war numerisch haushoch überlegen und sie erhielt immer besseres Fluggerät. Gerüchteweise erfuhr ich von neuen Typen, die ich noch gar nicht kannte. Aber es dauerte nicht lange, und bei einem Einsatz über Liegnitz folgte dem Gemunkel die praktische Vorführung.

Es war einer jener seltenen Tage gewesen, die sich gut dafür zu eignen schienen, dem Nachwuchs erste Fronterfahrung zu vermitteln, ohne daß er gleich um sein nacktes Leben kämpfen mußte. Ich startete mit einem meiner Jungen zur freien Jagd, fand über der Stadt keine Gegner und entschied mich zu einen Vorstoß über die Hauptkampflinie hinaus. Wir drangen sechs, sieben Kilometer tief in sowjetisch besetztes Gebiet ein, da entdeckte ich tief unter uns eine Rotte Jak-9.

Meinen Kaczmarek so unvermittelt in die Balgerei mit zwei Feinden zu führen, war mir noch etwas zu heikel. Ich wies ihn also an, oben zu bleiben und den umgebenden Luftraum zu sichern, während ich auf die gegnerische Rotte abkippte. Als ersten bekam ich den Rottenflieger zu fassen und setzte mich dicht hinter ihn. Er versuchte, mir mit einer sehr scharfen Kurve zu entkommen, doch das hatte ich vorhergesehen. So blieb ich an ihm dran und eröffnete auf kurze Distanz das Feuer. Bereits die ersten Treffer zeigten Wirkung: der Jäger verlor Teile, aber ich mußte nun aufpassen, denn schon saß mir sein Rottenführer im Genick. Er kam bis auf wenige Meter an mich heran und versuchte, genug Vorhalt herauszukurven, um mich wirkungsvoll beschießen zu können. Solange ich direkt in die Läufe seiner Waffen schauen konnte, bestand noch keine Gefahr: wenn er jetzt auf die Knöpfe drückte, würde der Segen hinter mir ins Leere gehen. War aber erst einmal die blaugrüne Rumpfunterseite seines Flugzeugs deutlich zu sehen, wurde es brenzlich. Vorerst genügte es, ihn im Auge zu behalten. Ich wußte: viel enger kurven als ich kann eine Jak-9 nicht. Einer nach dem andern. Jetzt war erst einmal sein Kaczmarek vor mir dran.

Und dann zogen beide Gegner dermaßen eng an, daß mir Hören und Sehen verging.

Es krachte, patschte und splitterte vor mir, noch während ich versuchte, so steil wie nur irgend möglich mitzukurven. Treffer in Motor und Kühler! Bald zog dicker, schwarzer Qualm in meine Kabine. Meinen vorderen Gegner hatte ich da schon längst aus den Augen verloren, aber zu meinem Glück sah ich nun auch den hinteren mit einem Strömungsabriß abschmieren. Wenigstens eine Atempause! Schnelle Lagebeurteilung: Mein Flugzeug brannte. Weiterkämpfen war ausgeschlossen. Unter mir wartete die Rote Armee auf mich. Mochte es kosten, was es wollte, ich mußte über die Front zurück. Bis dorthin waren es nur ein paar Kilometer – die konnte, die mußte ich einfach schaffen. Ich setzte alles auf eine Karte, schob den Gashebel bis zum Anschlag nach vorn, holte das Letzte aus

dem sterbenden Motor heraus und ging in einen leichten Bahnneigungsflug, um zusätzlich Fahrt aufzunehmen. Die Luft schien rein zu sein. Noch ein Blick zurück – und da saß der Andere wieder hinter mir wie festgeklebt.

Scheinbar spielend hatte er seinen Höhenverlust ausgeglichen und zu mir aufgeschlossen, er ging mühelos mein Tempo mit und begann erneut zu schießen. Nun zählte jede Sekunde. Es blieb mir nur der tiefe Griff in die Trickkiste, um meinem Gegner kein leichtes Ziel zu bieten: Rollen und Kurven antäuschen, in die Pedale treten, um die Messerschmitt in den Schiebeflug zu bringen und ihn so beim Zielen zu verwirren, plötzlich verzögern, um ihn vielleicht überschießen zu lassen. Aber der andere ließ sich weder abschütteln noch an der Nase herumführen. Wieder steckte meine Messerschmitt Motortreffler ein. Der dichte Qualm nahm mir den Atem. Wir waren nun recht tief unten, und weil es mit dem Andrücken vorbei war, verlor ich zusehends an Fahrt. Ich durfte meinen Gegner keine Sekunde mehr aus den Augen lassen. Nur wenn er noch einen Fehler beging, konnte ich mich retten. Da drehte er plötzlich ab.

Wir mußten die Front nach Westen überflogen haben; einen anderen Grund, von seiner sicheren Beute abzulassen, konnte er nicht gehabt haben. Mißtrauisch sicherte ich nach allen Seiten. War er wirklich weg? Als ich wieder nach vorne blickte, sah ich die Überlandleitung zu spät. Hundert Meter weiter schlug ich mit den Einzelteilen meines Flugzeugs auf.

Die frische Luft tat gut; noch angeschnallt, saß ich im Freien und tastete benebelt meine Glieder ab. Gebrochen hatte ich mir offenbar nichts, nur an meiner Stirn erfuhr ich eine klaffende Platzwunde, Blut rann mir über das Gesicht und tropfte in meine Hand. Mein Schädel hatte wohl Bekanntschaft mit dem Reflexvisier gemacht, das aus dem Instrumentenbrett in die Kabine hineinragte<sup>45</sup>.

Noch immer reichlich benommen kroch ich aus dem Wrack, da knallte etwas in einiger Entfernung. Eine Dreckfontäne spritzte turmhoch auf, kurz darauf folgte – schon erheblich näher – eine zweite Explosion. Artilleriegranaten. Jemand schien nicht damit einverstanden zu sein, daß ich wieder einmal davongekommen war. Mit einem Schlag war ich hellwach und rannte um mein Leben. War das Pfeifen einer Granate zu hören, warf ich mich flach auf den Boden, wartete den Einschlag ab und flitzte dann weiter Richtung Westen, immerzu hakenschlagend, um bloß kein gutes Ziel zu bieten. Plötzlich Menschengebrüll. Jemand schrie nach mir, ohne daß ich genau erkennen konnte, von woher, und schlimmer noch: Ich erkannte die Sprache nicht. Jetzt bloß nicht noch gefangengenommen werden! Aber auf den nächsten Anruf folgte das Auftauchen eines deutschen Artilleriebeobachters vor mir, ein energischer Wink von ihm und mein Endspurt in seine Stellung.

Dort untersuchte ein Feldarzt meine Platzwunde und kam schnell zu dem Befund, daß sie erstens dringend behandelt werden müsse und er zweitens nicht über die notwendigen

---

<sup>45</sup> Für den Fall einer Notlandung oder ähnlicher Situationen konnte das Reflexionsvisier (Revi) seitlich weggeklappt werden. Allerdings hatten die betroffenen Flugzeugführer nur in Ausnahmefällen auch noch die Zeit dazu. Platzwunden an der Stirn waren daher typische Folgeverletzungen.

Mittel dazu verfügte. Nicht einmal ein Narkotikum konnte er aufbieten, um meine Erstversorgung erträglicher zu machen. Immerhin, sie hatten reichlich Cognac. Nachdem ich mit dessen Hilfe weitgehend schmerzresistent geworden war, nähte er meine Kopfhaut mit primitivsten Mitteln.

Derweilen ging mir mein Luftkampf wieder durch den Kopf. Nein, das konnten keine Jak-9 gewesen sein, auf keinen Fall. Was mich da in die Mangel genommen hatte, sah einer Jak-9 sehr ähnlich, flog aber offensichtlich in einer anderen Klasse – und auch in einer anderen Klasse als die Me 109. Sollte ich auf zwei der mythischen Jak-3A gestoßen sein, von denen sie sich im Kasino die haarsträubendsten Geschichten erzählten ...?<sup>46</sup>

Angeblich befanden wir uns in der Nähe von Schweidnitz, und dort hatte unser Korpskommandierender, General Hans Seidemann, sein Hauptquartier aufgeschlagen. Eine gute Gelegenheit, mich dem jovialen Befehlshaber, dessen Champagner mich trotz mancher Malässe vor dem Verdursten bewahrt hatte, als wiederhergestellt zu präsentieren und ihm von diesem Gefecht zu berichten. Seidemann mußte von der neuen Jak erfahren. Wir mußten uns taktisch auf diese neue Bedrohung einstellen. Ich bat meine Retter, mich zu ihm zu fahren, und wurde im Schweidnitzer Offizierskasino auch sofort zu ihm und seinem Stab vorgelassen. Zugegeben: das Betäubungsmittel des Artilleriedoktors wirkte noch; es wirkte sogar sehr nachhaltig. Dennoch glaube ich, eine militärisch korrekte Zusammenfassung meines Kampferlebnisses begonnen zu haben, als mir Seidemann schon nach den ersten Sätzen polternd ins Wort fiel:

*„Seid ihr denn alle wahnsinnig geworden? Ihr und eure Jak-3! Es gibt keine Jak-3! Und schon gar nicht in diesem Frontabschnitt! Sie ist ein Ammenmärchen, wie oft muß ich euch das noch erklären?!?“*

Er, den ich einigermassen zu kennen glaubte, der mich so oft für meine ‚außerordentlichen Verdienste im Luftkrieg‘ beglückwünscht und mich nach meiner schweren Verwundung im Lazarett besucht hatte, machte mich nun vor seinen beifällig grinsenden Stabsoffizieren zur Minna. Hemmungslos steigerte sich der 42jährige in die Raserei: Wir ließen uns von Feindpropaganda kirre machen und entblödeten uns nicht, sie auch noch weiter zu verbreiten, brüllte er; wir sähen Gespenster und machten uns etwas vor. Jetzt fehlte nur noch, daß er mich der Feigheit vor dem Feind bezichtigte, stellvertretend für alle meine Kameraden.

Ich wollte etwas erwidern, doch unter der Wirkung des Cognacs und kochend vor Wut brachte ich nicht mehr als ein Lallen hervor. Vor ein paar Stunden war ich knapp mit dem Leben davongekommen, und für unsere Herren mit den Himbeerbiesen an den Ho-

---

46 Die Jak-3 war im Frühjahr 1943 mit dem Ziel aus der Jak-1 entwickelt worden, das leichteste, manövrierfähigste und schnellste Jagdflugzeug des Zweiten Weltkriegs zu entwickeln. Sie war ab Ende 1943 an die Front gekommen. Ende 1944 war die ohnehin schon sehr gute Konstruktion noch einmal als Jak-3A überarbeitet worden. Ihr Rüstgewicht lag nun 300 kg unter dem der Me 109, und sie erreichte im Horizontalflug 720 km/h.

sennähten war einfach nicht wahr, was nicht wahr sein durfte. Äußerlich unbewegt, ließ ich Seidemanns nicht endende Tirade über mich ergehen und dachte mir nur: Rutscht mir alle den Buckel hinunter.

Bevor ich der Versuchung erlag, es laut auszusprechen, ließ ich ihn und seine Entourage einfach stehen. Ich machte auf dem Absatz kehrt und ging grußlos. Endzeitstimmung.

Sie glaubten wahrscheinlich selbst, was sie behaupteten: daß wir noch immer die besten Maschinen hätten. Das war jedoch längst Vergangenheit. In der Hand eines erfahrenen und kaltblütigen Jagdflegers blieb die Me 109 durchaus eine gefährliche Waffe – aber wie viele Erfahrene gab es noch? Im Frühjahr 1945 hatte sie als technisches Konzept ihren Zenit schon lange überschritten. Ihre Entwicklung hatte mit der agilen ‚Friedrich‘ ihren Höhepunkt erreicht, aber danach bedeutete jeder vermeintliche Schritt nach vorn in Wahrheit einen Schritt zurück. Im Sommer 1944 hatte ich die Baureihe G-6 geflogen, 1945 flog ich die Varianten G-14, G-10 und am Ende noch K-4. Von Mal zu Mal wurde die Zelle verstärkt, zusätzliche Ausrüstung an- und eingebaut, Gewicht draufgepackt, das man durch höhere Motorleistung ausgleichen mußte. Auch ihr Daimler-Benz-Triebwerk hatte jedoch das Ende seiner Möglichkeiten erreicht. Seine neueste Variante hieß nun DB 605, aber die Substanz dieses Motors bestand noch immer aus dem DB 601, der bereits zu Kriegsbeginn in der Me 109 verbaut worden war. Mittlerweile war der Motor völlig überzüchtet. Er war sehr anfällig, Pannen und Ausfälle häuften sich, und wenn wir ihn drei, vier Minuten lang mit Vollgas und Notleistung<sup>47</sup> flogen, war er hinterher nicht mehr zu gebrauchen. Seine Lebensdauer unter Frontbedingungen betrug ohnehin im Schnitt allenfalls 40 Stunden.

Zudem hatten wir auch in der Bewaffnung keine entscheidenden Fortschritte erzielt. Die neue 30-mm-Kanone MK 108, die durch die Propellernabe der Me 109 feuerte, war zwar auf dem Papier ein absolut tödliches Geschütz und erschien vor allem geeignet zur Bekämpfung der allgegenwärtigen Il-2, aber sie neigte zu Ladehemmungen. Sie verfeuerte Geschosse mit einem Gewicht von 480 Gramm bei einer Mündungsgeschwindigkeit von nur 550 Metern pro Sekunde und einer Kadenz von 660 Schuß pro Minute. Nicht nur wegen ihrer elektrisch-pneumatischen Bedienung wurde die Kanone ‚Preßlufthammer‘ genannt. Man konnte geradezu beobachten, wie ihre schweren, langsamen Geschosse aus dem Rohr fielen, ohne je ihr Ziel zu erreichen – es sei denn, man war sehr nahe dran und schoß mit solchem Vorhalt, daß die leichteren Bordwaffen schon hoffnungslos überzogen waren. Da war mir das alte MG 151/20 lieber, trotz seines kleineren Kalibers. Mit ihm konnte man viel präziser schießen.

Weil der große Wurf eines überlegenen neuen Jagdflugzeugs nicht gelingen wollte, überhäufte man die Frontverbände mit unausgereiftem Kleinkram. So erschien eines Tages ein neuartiges Visier, das die Bewegung der eigenen Maschine berücksichtigt und dadurch

---

<sup>47</sup> Zur kurzfristigen Leistungssteigerung konnte ein Gemisch aus Wasser und Methanol in die Zylinder eingespritzt werden.