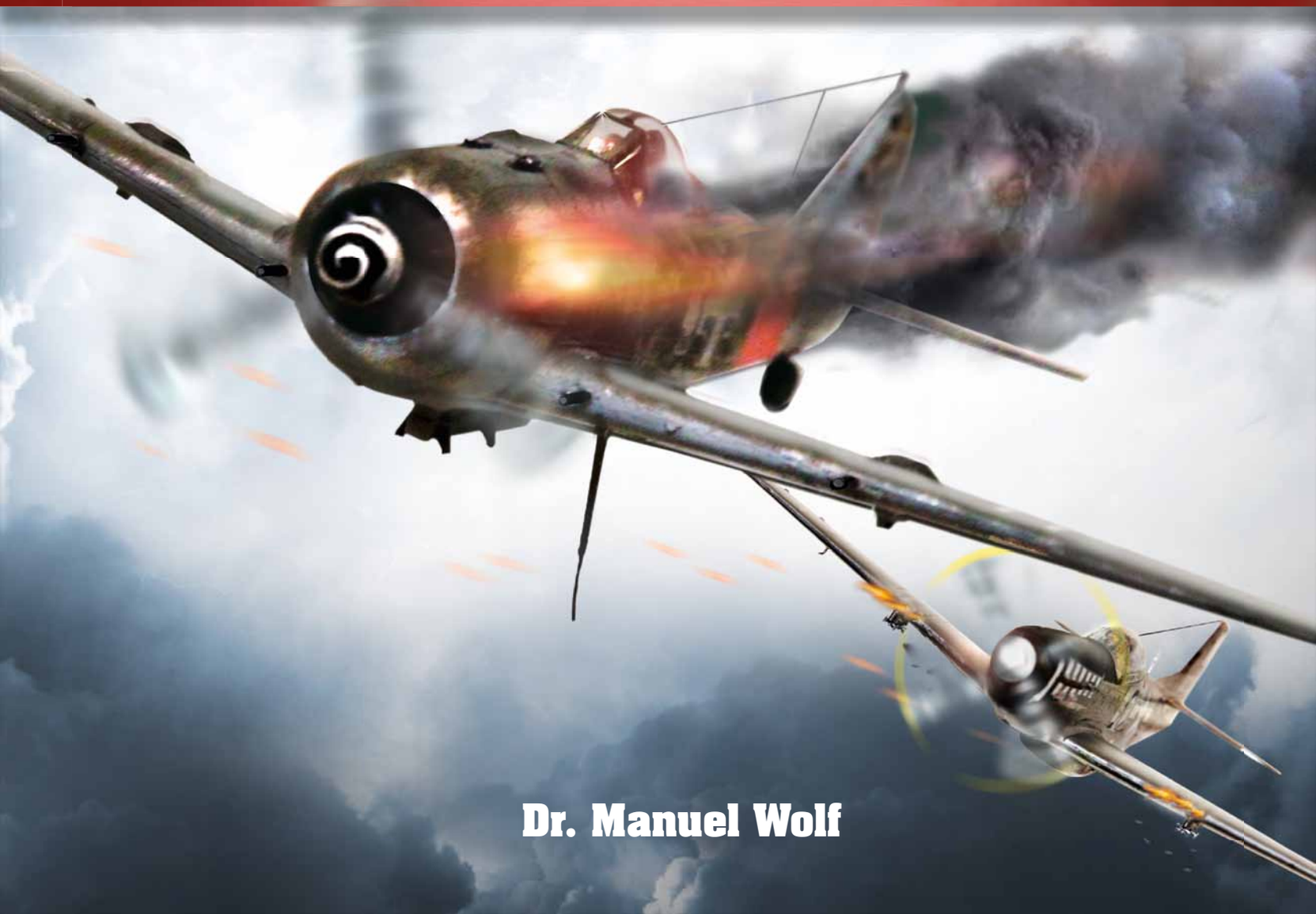
LUFTKRIEG

über Europa 1939–1945

Die Angst im Nacken



Dr. Manuel Wolf

Über den Autor

Dr. Manuel Wolf (Jahrgang 1957) hat zwölf Jahre lang weltweit intensiv recherchiert, akribisch Augenzeugenberichte ausgewertet, Zugang zu Privatarchiven erhalten, überlebende Piloten und Zeitzeugen befragt, ein umfassendes Literaturstudium betrieben und sich mit Luftkriegsexperten aus ganz Europa ausgetauscht. Das Buch „Luftkrieg über Europa 1939 – 1945: Die Angst im Nacken" ist seinem Vater gewidmet, der als junger Jagdflieger die letzten Wochen des Zweiten Weltkrieges mit viel Glück überlebte.

Dr. Manuel Wolf
Luftkrieg über Europa 1939 – 1945: Die Angst im Nacken

Noch nie gab es ein so umfassendes, detailreiches und zugleich fesselnd geschriebenes Werk über den Luftkrieg über Europa. Nun legt der Autor seine gründlich überarbeitete Neuauflage vor.

Das Buch beschreibt den Luftkrieg über allen wichtigen Kriegsschauplätzen Europas. Objektiv und fundiert, gleichzeitig aber spannend und lebendig werden die historischen Abläufe anhand von Fakten, Einblicken in die Lebensläufe von Piloten sowie zeitgeschichtlich orientierten Kapiteln geschildert. Mit einer Fülle von detaillierten Informationen wird der militärische Gesamtkontext und Verlauf der Kampfhandlungen am Boden und in der Luft verständlich und exakt beschrieben. Sämtliche wichtigen Flugzeugtypen werden dargestellt und ihre Unterschiede im Hinblick auf ihre Leistungsdaten in einer bisher weltweit in dieser umfassenden Form unveröffentlichten und einzigartigen tabellarischen Auflistung – untereinander vergleichbar – in 1.000-Meter-Höhenschritten dargelegt. Die Datensammlung umfasst die Kennungen der an den Geschehnissen beteiligten Flugzeuge, es werden aber auch die Abschussmeldungen und Verluste an einzelnen Kampftagen übersichtlich aufgeführt. Das Buch beschreibt wegbereitende technische Entwicklungen sehr verständlich und schildert Luftkämpfe packend und präzise. Äußerst realistische Farbdarstellungen über die Luftkämpfe vermitteln eindrucksvoll deren Dramatik. Selbst jahrelang kontrovers diskutierte Fragen, wie die Plausibilität von nach Augenzeugenberichten durchgeführten, von US-Stellen aber vehement bestrittenen amerikanischen Tieffliegerangriffen in der südlichen Umgebung Dresdens nach dem verheerenden Luftangriff im Februar 1945, werden einer verblüffend logischen Erklärung zugeführt.

Dieses Buch mit mehr als 700 Fotos, farbigen Flugzeugprofilen, Karten und detailgetreuen Szenarien ist ein hervorragendes Zeitdokument und zugleich fesselnde Lektüre – ein neues Standardwerk und ein Muss für jeden zeit- und militärhistorisch interessierten Leser!

Auszüge aus Kundenrezensionen bei amazon.de:

„**Klare Kaufempfehlung!** Zuerst einmal muss ich sagen: Wow! Man kann mit Fug und Recht behaupten, dass ein neues Standardwerk zum Thema, Luftkrieg über dem Europa des Zweiten Weltkriegs' geschrieben wurde. […] Dieses Buch bekommt einen würdigen Platz in meiner Bibliothek und wird mir noch lange als geschichtliches und technisches Nachschlagewerk wie auch als spannende Lektüre dienen. Ganz klar 5*****!"

„**Dieses Buch ist jeden Cent wert!** Dieses Buch ist wirklich jeden Cent wert. Es ist mit einer unglaublichen Detailfülle versehen, welche ihresgleichen sucht. Dabei ist das Werk auch noch spannend geschrieben und – was mich besonders berührt – außergewöhnlich einfühlsam. […] Etwas Besseres über diese Materie habe ich noch nie gelesen."

„**Ein Standardwerk der besonderen Art.** Ich wurde über Bekannte auf dieses Buch aufmerksam und bin begeistert. […] Fazit: Wer eine trockene und distanzierte Abhandlung sucht ohne jegliches Gefühl, der ist hier falsch am Platze. Wer aber ein tolles Buch mit einer faszinierenden Mischung aus unglaublich viel Fachwissen kombiniert mit lebendigen Schilderungen von Schicksalen lesen möchte, der wird es nicht mehr aus der Hand legen. Ich habe den Kauf keine Sekunde bereut!"

„**Absolute Kaufempfehlung.** Ich habe selten so ein Buch gesehen, das derart detaillierte Informationen in solcher Klarheit und Übersicht darstellt. Wer an diesem Thema interessiert ist, kommt da nicht vorbei! Dem Verfasser gebührt größtes Kompliment!!!"

Leseprobe: www.dr-wolf-verlag.de

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

Inhalt

Vorwort 8

1. Der Geist aus der Flasche 17

Vom **Versailler Vertrag** über die Entstehung der **Luftwaffe**, die **Grundzüge** des damals modernen Luftkrieges, den **spanischen Bürgerkrieg**, die Feldzüge gegen **Polen**, **Norwegen** und **Frankreich** bis zur **Luftschlacht um England**.

Der Polenfeldzug 32
Sowjetisch-finnischer Winterkrieg 43
„Drôle de guerre“ – der ulkige Krieg 44
Der Kampf um Norwegen 52
Der „Fall Gelb“ 62
„Battle of Britain“ – die Luftschlacht um England 80

2. Der „Stern von Afrika“ 136

Hans-Joachim Marseille und der **Afrikafeldzug**.

3. Das verhinderte Jagdflieger-Ass 184

Der erstaunliche Weg des Hans-Ulrich Rudel an allen Brennpunkten der „Ostfront“ über die Versenkung der „Marat“ vor **Leningrad**, den Winterkampf vor **Moskau**, die Schlacht um **Stalingrad**, die Operation „**Zitadelle**“ bei Kursk, die sowjetische Rückeroberung der **Ukraine**, den Kessel von **Tscherkassy**, den Kampf um **Ungarn**, die **Oder**brücken. Schließlich die letzte Schlacht vor Berlin gegen die Rote Armee an den **Seelower Höhen**.

4. „Big Brother is helping you“ 224

Die immensen **Hilfslieferungen** der USA an Waffen und Material für die Sowjetunion (Leih- und Pacht-Abkommen/„lend-lease-agreement“). Die Eismeer-Konvois nach **Murmansk**, der **Kuban-Brückenkopf**, **sowjetische Jäger** und ihre Einsatzmethoden.

5. Der Flirt mit dem Jenseits 246

Lidiya Litvyak. Der tödliche Einsatz junger **Frauen** im Cockpit.

6. „Da fiel Feuer vom Himmel und fraß“ 264

Die dornenreiche Geschichte der „**Fliegenden Festungen**“.

Die „Flying Fortress”-Story 264
Der Einsatz am 17. April 1943 gegen Bremen 270
Ye Olde Pub 280

7. „Ich hoffe, bis an mein Lebensende niemals wieder einen Berg zu sehen!“ 284

Von der Landung der Alliierten in **Französisch-Nordafrika** über **Sizilien** quer durch **Italien**. Der verhinderte **Giftgaseinsatz**. Ferngelenkte Bomben als **Vorläufer der „cruise missiles“**.

Operation „Torch“ – die alliierte Landung in Französisch-Nordafrika 284
Operation „Husky“ – die Invasion Siziliens 293
Der Angriff auf Ploeşti 303
Wunderwaffen 314
Die Invasion des italienischen Festlandes – der Golf von Salerno 318
Verbesserte und neue deutsche Bomber 326
Angriffe auf alliierte Konvois 332
Die Giftgas-Tragödie von Bari 333
Der mühsame Vorstoß nach Norden 334
Von Berg zu Berg im Fegefeuer bis zur Hölle 337
Monte Cassino – der Berg des Todes 346
Die bronzene Göttin – des Rätsels Lösung 352
Operation „Shingle“ – die Landung bei Ánzio und Nettuno 353
Die Moral 360
Straßen, Matsch und Schiffsgranaten 365
15 Tonnen Sprengstoff für jeden Deutschen 366
Operation „Strangle” 370
Operation „Diadem“ 373
Ruhm und Rom 377
Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) 380
Ugo Drago 385
Torpedobomber 389

8. Schlachtflieger 394

Die sowjetische Rückeroberung der Krim. Der Einsatz von Jagdbombern im Luftkampf.

9. „Dr. Gustav West!“ – Sie kommen ... 404

Die Invasion. „*Das also ist der größte Augenblick in der Geschichte der Luftwaffe*“ (Pips Priller).

Die deutsche Luftwaffe 411

10. Sturmjäger – die Curassiere der Luft 436

Der Einsatz stark gepanzerter Jagdflugzeuge in geschlossener Formation gegen Bomberpulks.

11. Sodom und Gomorrha – die Allmacht am Stabsschreibtisch 458

Der Luftkrieg bei Nacht – das aussichtslose Aufbäumen der Nachtjägerbesatzungen gegen die Zerstörung. Der **technische Wettlauf** beider Seiten im Dunkeln – und der **Untergang der deutschen Städte im Bombenhagel** des britischen Bomber Command. Die Tragödien von **Coventry**, **Hamburg**, **Dresden** - und danach! Ein Mann namens Harris und ein anderer namens „Meier“ ...

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

12. Die „russische Dampfwalze“ 502

Operation „Bagration“: die sowjetische **Sommeroffensive 1944** – ein Tsunami auf Ketten.

13. Benzin – das Blut in den Adern der Luftwaffe 520

Die Luftoffensive der amerikanischen Bomber gegen die deutsche Treibstoffindustrie, exemplarisch dargelegt am Beispiel des **2. November 1944**.

14. Schnellkurs zum Sterben – in den Tod gejagt 538

Der Aderlass an unverantwortlich hastig ausgebildeten Nachwuchsjagdfliegern gegen eine vielfache Übermacht, exemplarisch dargelegt anhand des **21. November 1944**.

15. Die fliegenden Scheunentore 550

Die Entwicklungsgrenzen der deutschen Jagdflugzeugkonstruktionen durch den Druck der erforderlichen Massenproduktion („Jägernotprogramm“) und die Entwicklung alliierter Langstreckenjäger (beispielsweise der Lockheed P-38 „Lightning“) mit Reichweitentabelle je nach Kriegsverlauf. Abwehreinsatz der deutschen Luftwaffe am **18. Dezember 1944**.

16. „So sicher wie in England.“ Der Angriff aus dem Nichts 562

Der Vorstoß der Alliierten aus dem Brückenkopf in der Normandie, der Kessel von **Falaise**. Die Landung in **Südfrankreich** bis zur **Ardennenoffensive** der deutschen Wehrmacht. Der Luftkampf um die Moselbrücken am **23. Dezember 1944**.

Die Brücke von Eller 580

17. Der Himmel voller Geigen 586

Das Wetter klart auf, die alliierten Luftstreitkräfte schlagen mit Macht zurück. **23. Dezember 1944**.

18. Stille Nacht, Über-Macht – ein Strom von 300 Kilometern Metall 596

24. Dezember 1944. Der heftigste Ansturm aus der Luft gegen die sich verzweifelt behauptende deutsche Luftwaffe in der Geschichte der Reichsverteidigung.

19. Feindliche Tiefflieger im Planquadrat Friedrich-Quelle 620

Der schwarze Tag der „Langnasen“ des **Jagdgeschwaders 54**.

20. Unternehmen „Bodenplatte“ – der Pyrrhus-Sieg am Morgen danach 630

Der Überraschungsschlag der deutschen Jagdwaffe am **Neujahrsmorgen** des **1. Januar 1945** gegen alliierte Flugplätze in Holland und Belgien ist der letzte Großeinsatz deutscher Jäger. Selbst die eigenen Flugabwehrkanoniere (Flak) sind durch überzogene Geheimhaltung uninformiert und daher überrascht – ein erheblicher Teil der deutschen Verluste ist ihnen zuzuschreiben. Nach diesem tragischen Einsatz ist das Schicksal der deutschen Luftwaffe endgültig besiegelt.

Das Desaster über Asch 633

Der Triumph über Evère 644

21. Die tödliche Stechmücke aus Holz 658

Die Angriffe der schnellen de Havilland „Mosquito“-Bomber gegen deutsche Schiffe vor Norwegen. Leirvik, **15. Januar 1945**: die Versenkung eines gesunkenen Frachters.

22. „Reichsverteidigung“ – mit dem Rücken an der Wand 670

23. Januar 1945. Die Alliierten können nun am Himmel über Deutschland tun und lassen, was sie wollen – und vom Himmel aus am Boden.

23. Wunderwaffen 678

Der Glaube versetzt Berge, doch Kriege gewinnt er nicht. Vom „Volkssturm“, der ersten Drohnenbombe „**V1**“ über die erste Fernrakete „**V2**“ zum ersten **Strahlbomber** Arado Ar 234 im Kampfeinsatz – ab dem **9. März 1945** über der Brücke von **Remagen**. „Selbstopfer“-Aufruf Görings.

Vergeltungswaffe „V1“ 680

Vergeltungswaffe „V2“ 684

Die letzte Hoffnung im Westen – der Schicksalsfluss Rhein 686

Die Brücke von Remagen 689

Düsenflieger 692

Mit Blindheit geschlagen 697

Düsenbomber 699

Für „Führer, Volk und Vaterland“ 703

Materialermüdung 711

Dammbruch 711

24. Düsenjäger – Deutschlands letzter Triumph am Himmel 716

Die legendäre Messerschmitt Me 262 – der erste einsatzfähige und eingesetzte **Düsenjäger** der Welt. Sie sind zu wenige, und sie kommen viel zu spät, um das Blatt noch wenden zu können. Doch ein letztes Mal verschafft sich die deutsche Luftwaffe gehörig Respekt im eigenen Luftraum – ab **18. März 1945** zudem mit den ersten erfolgreich angewandten und als solche entwickelten ungelenkten **Luft-Luft-Raketen** der Kriegsgeschichte (Flugkörper vom Typ „R4M“).

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

25. „Schwarz bleibt schwarz und Blödsinn bleibt Blödsinn!“ 736

Autoritär und Autorität sind nicht dasselbe! „*Verluste, durch Dusseligkeit hervorgerufen, können und wollen wir uns unter gar keinen Umständen mehr leisten!*“ (Oberleutnant Dortenmann).

26. Ausgekurvt 756

Das tödliche Vergleichsfliegen der modernsten alliierten und deutschen **Kolbenmotor**jägerkonstruktion. Die Focke-Wulf Ta 152 und die Hawker „Tempest“, jeweils als **Neukonstruktion** und nicht als Weiterentwicklung betrachtet, sind die letzten **propeller**getriebenen Höchstleistungen der Konstrukteure im Kampfeinsatz Jäger gegen Jäger. Am **14. April 1945** kommt es zum Duell.

27. Das Ass der Asse 766

Erich Hartmann ist mit 352 Abschüssen – gemessen an der Zahl der Luftsiege – der mit Abstand erfolgreichste Jagdflieger aller Zeiten. Der in dieser Hinsicht erfolgreichste alliierte Jägerpilot (dies umfasst die britischen und mit ihnen verbündeten Commonwealth-Piloten, die französischen, US-amerikanischen und sowjetischen Piloten) ist der Russe Ivan Kozhedub mit 62 Abschüssen.

28. „Jawohl, Genosse Kommandeur!“ 778

Am Abend des **8. Mai 1945**. Das tragische Ende des möglicherweise letzten durch deutsche Jäger abgeschossenen Piloten im Zweiten Weltkrieg.

Anhang 784

Flugleistungen der wichtigsten Flugzeuge 784
Quellenverzeichnis 822
Bildquellenverzeichnis 825
Register 827

Berlin: Die Sowjetmacht paradiert um den zertrümmerten Reichstag. Es ist vorbei.

Vorwort

Dieses Buch ist meinem Vater gewidmet,
Gottfried Wolf.

Mein Vater wurde im Zweiten Weltkrieg zum Jagdflieger ausgebildet und flog die Messerschmitt Bf 109 G-6. Als er die Flugzeugführerschule verließ, wollte er wie alle jungen Piloten der damaligen Zeit fliegen und kämpfen. Er wollte sich „ehrenhaft, aufrecht und tapfer“ für sein Vaterland bewähren ...

Mein Vater beendete seine Ausbildung zum Jagdflieger am 31. Januar 1945 in einer Zeit, als der Ausgang des Krieges bereits unabwendbar war. Ein Tieffliegerangriff amerikanischer P-51 „Mustang“-Jagdflugzeuge auf den Ausbildungsflugplatz des Schulungs-Jagdgeschwaders 104 – eine Graspiste bei Buchschwabach in der Nähe von Fürth – hatte es den Flugschülern im Januar 1945 bereits anschaulich vor Augen geführt. Es gab keinen Ort in Deutschland mehr, an dem man oberhalb des Erdbodens noch sicher war.

Zu dieser Zeit wurden in den Jagdschulen Aufrufe verlesen, mit denen die jungen, immer noch begeisterten Piloten zu letzten Verzweiflungseinsätzen gegen die alliierte Übermacht bewegt werden sollten. Dazu gehörten Rammeinsätze gegen feindliche Bomber oder „Selbstopfer“-(Selbstmord-) Einsätze gegen die Oderbrücken. Die jungen Männer wollten fliegen – buchstäblich um jeden Preis! Kaum einer, der sich nicht bereit erklärt hätte.

Doch viele der hochmotivierten Piloten wurden schlichtweg verschaukelt. Nur ein Teil von ihnen wurde tatsächlich mit Flugzeugen ausgerüstet und in den chancenlosen Luftkampf geschickt. Der Rest wurde im Erdkampfeinsatz bei Nürnberg und gegen die Rote Armee ganz einfach „verheizt“. Sinnloses „Draufgehen“ war das eine wie das andere, doch als Landser (Infanteriesoldat) waren die Männer nicht ausgebildet. Im Erdkampf hatten sie keine Erfahrung, noch weniger eine Chance – und dazu hatten sie sich nicht gemeldet.

So drohte auch meinem Vater zusammen mit zwei anderen Flugzeugführern der Erdeinsatz gegen sowjetische Panzer. Mein Vater wusste, dass ein solcher Einsatz mit Sicherheit den Tod bedeutet hätte. Doch nun waren sie in der Nähe von Berlin angekommen, wohin man sie zum „Einsatz“ gebracht hatte. Die russische Front war nicht weit. Was jetzt?

Buchschwabach bei Nürnberg.

Also führte er seine zwei Kameraden auf abenteuerlichen Umwegen zu einem Flugplatz, von dessen Platzkommandanten er sich Hilfe versprach. Ohne gültigen Marschbefehl konnte dies in jenen Tagen sofortige Aburteilung bedeuten. Prompt liefen sie in einem Ort an einem vergitterten Kellerfenster vorbei, aus welchem traurig ein junger Soldat blickte und auf entsprechende Fragen hin den drei Luftwaffenpiloten erklärte, dass er ohne Papiere aufgegriffen worden sei und auf seine Hinrichtung warte. Das war klar und deutlich!

Mit knapper Not entgingen sie einer Militärkontrolle – als sie um eine Biegung kamen, lag ein Dorf vor ihnen, voll mit Waffen-SS-Soldaten. Am Ortseingang standen Feldjäger – Militärpolizei! Es wäre aufgefallen, wenn sie nun umgedreht hätten. Im letzten Moment hörten die drei das charakteristische Pfeifen hochgezüchteter Flugzeugmotoren in der Luft. Das Dorf wurde von Tieffliegern angegriffen, sodass jedermann in Deckung sprang. Dies ermöglichte den drei Piloten ein Entkommen in den angrenzenden Wald.

Nach einiger Zeit liefen die drei an der Biegung eines Waldweges zwei Offizieren in die Arme. Sie identifizierten sich als Jagdflieger auf dem Weg zu einem Flugplatz – wahrheitsgemäß. Die Frage nach dem Marschbefehl musste mein Vater verneinen. Doch einer der beiden Offiziere hatte ein Einsehen. Mit wissendem Blick stellte er die Papiere aus!

Auf dem Flugplatz angekommen, wurden die drei Piloten stürmisch empfangen. *„Sie schickt der Himmel, ich habe hier einige Maschinen mit kriegswichtigem Material, das darf den Russen nicht in die Hände fallen! Aber keine Piloten!“* So startete mein Vater mit einer zweimotorigen Maschine nach Hof in Bayern. Eine Zwischenlandung zum Auftanken

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

musste unterbleiben – der Flugplatz war soeben von Jagdbombern angegriffen worden, das Rollfeld unbrauchbar. Wäre der Angriff nur fünf Minuten später erfolgt – die unbewaffneten, schwerfälligen und voll beladenen Transportflugzeuge wären ein einfaches Opfer feindlicher Jäger geworden. Als mein Vater schließlich in Hof landete, wurde er aufgeregt angewiesen, sofort in Deckung zu rollen. Es seien Tieffflieger gemeldet. Doch es war nicht möglich, die Maschine vom Rollfeld zu bringen. Die Landung war mit dem letzten Tropfen Sprit erfolgt, im Ausrollen setzten die Motoren aus. Wenig später erfolgte der Tiefangriff, und die Maschine ging in Flammen auf. Doch mein Vater, der nie wirklich zum Jagdeinsatz gekommen war, lebte.

Erklärung des Verfassers

Es gibt in keinem Krieg der Welt einen Sieger.
Es gibt nur Verlierer.
Der erste, größte und unwiderruflich endgültige Verlust ist der Verlust der Unschuld.

Ich war nicht dabei – Gott oder wem auch immer sei Dank. Doch meine Vorstellungskraft genügt, um wenigstens den Teil des Horrors nachempfinden zu können, der „vom grünen Tisch“ aus nachempfindbar ist.

Nichts liegt mir ferner, als irgendetwas an den geschilderten Schicksalen, Ereignissen und Sachverhalten zu beschönigen, zu heroisieren oder zu pathetisieren. Dies bezieht die dargestellten Symbole auf den Seitenleitwerken der Flugzeuge ausdrücklich mit ein. Der Verfasser hat leider keinen Einfluss darauf, dass diese Symbole damals nun einmal an den entsprechenden Stellen der Rümpfe aufgemalt waren.

Wer auch immer sich berufen fühlen möchte, von „Schuld“ zu reden – Schuld welcher Seite auch immer – der möge sich vor Augen halten, welche seelischen Schutz– und Verdrängungsmechanismen in einem Menschen ablaufen müssen, der tagtäglich mit dem größtenteils grausamen Tod seiner Nächsten, Kameraden wie Gegner, konfrontiert wird. Der dies irgendwie in sich verarbeiten – oder abspalten muss.

Und der selbst demselben gewaltsamen Tod Tag für Tag ins Auge sieht.

Der zweite Verlust ist der Verlust der Achtung vor dem Leben und dem Recht auf Unversehrtheit des Anderen.

Wenn in den Texten Gefühle des Lesers angesprochen werden, so dient dies der Dramaturgie und dem Bemühen, eine Zeit lebendig werden zu lassen,

die sich – Gott gebe es – nie wiederholen werde!

Verluste an Piloten und Besatzungen im Zweiten Weltkrieg:

(Unter dem Begriff „Verlust“ ist zu verstehen: gefallen, vermisst oder in Gefangenschaft geraten)

Deutsche Luftwaffe:	**80.588**	**Mann**
Britische Royal Air Force (RAF):	**79.281**	**Mann**
US Army Air Force (USAAF):	**79.625**	**Mann**
Sowjetische Luftstreitkräfte (VVS):	**~39.000**	**Mann**

Oberst Lützow inspiziert Flugschüler.
Zum Zeitpunkt des Aufrufes zum „Sonderkommando Elbe“ hat Lützow nicht mehr den Einfluss, derartige Opfer verhindern zu können.

Die in Relation zu den hohen Flugzeugverlusten geringe Zahl an sowjetischen Toten erklärt sich unter anderem durch den hohen Anteil an einsitzigen, maximal zweisitzigen Flugzeugen, während ein einziger viermotoriger B-17-Bomber der Amerikaner bis zu 10 (durchschnittlich 9) Besatzungsmitglieder in den Tod reißen kann.

Verluste alleine der deutschen Jagdflieger hierbei:

Deutsche Luftwaffe:	**~11.200**	**Mann**

Abschüsse deutscher Jagdflieger im Zweiten Weltkrieg:

Alliierte Flugzeuge (RAF/USAAF):	**~25.000**	**Abschüsse**
Sowjetische Flugzeuge (VVS):	**~45.000**	**Abschüsse**

erzielt durch die Jägerpiloten der deutschen Luftwaffe. Davon geben die Nachtjägerbesatzungen 5.729 Abschüsse an, von denen ~5.000 der Realität entsprechen dürften, welchen überwiegend britische Bomber zum Opfer fielen. Die übrigen Abschüsse wurden von Tagjagdpiloten erzielt. Die nachstehenden Gesamtverluste an Flugzeugen enthalten unter anderem auch die Abschüsse durch Flugabwehrkanonen (Flak). Alleine die deutschen Kanoniere melden während des Krieges ~20.000 Abschüsse.

Verluste an Flugzeugen der Luftwaffe, RAF, USAAF, VVS:

Deutsche Luftwaffe:	**~16.400**	**Flugzeuge**
Britische Royal Air Force (RAF):	**~22.000**	**Flugzeuge**
US Army Air Force (USAAF):	**~18.000**	**Flugzeuge**
Sowjetische Flugzeuge (VVS):	**~46.100**	**Flugzeuge**

Quellen:
Fliegerblatt, Gemeinschaft der Flieger deutscher Streitkräfte e.V. / Ausgabe Nr. 4/2006
mittelbar (hier zitiert): „Zeitgeschichte: Der Zweite Weltkrieg“
mittelbar (hier zitiert): „ Clash of Wings“ / Walter Boyne
„Deutsche Jagdflugzeuge 1939-1945 in Farbprofilen“ / Bernard & Graefe Verlag 1999 / Claes Sundin und Christer Bergström.
mittelbar (hier zitiert): „Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe Band 1 – Jagdflieger 1939 – 1945“ / Ernst Obermeier

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

Im Gedenken an Walter Oesau

11. Mai 1944. Oberst Walter Oesau ist ein geachteter Mann. Ein Jagdfliegerpilot mit immerhin 127 Abschüssen. Er ist Kommodore des **Jagdgeschwaders 1**. Walter Oesau ist bekannt für seinen Mut und Kampfgeist. Adolf Galland nennt ihn anerkennend einen *„zähen und glänzenden Kämpfer in der Luft“*.

Walter Oesau gilt in jenen Zeiten als ein „Held“.

Im **Mai 1944** ist Walter Oesau nach jahrelangem Kampf seelisch und körperlich angeschlagen. Doch er kämpft weiter. Traurig und desillusioniert. Als er eines Tages aus einer Besprechung zurückkommt, vertraut er einem Kameraden an, dass er den Krieg nicht überleben wolle. Er habe von einigen „Sachen“ erfahren, die er nicht weitergeben dürfe und wolle, sonst würde sein gesamtes Geschwader den Kampfeswillen verlieren! Wir wissen heute, was er meinte, was damals allerdings die meisten noch nicht wussten.

Oesau kämpft. An jenem **11. Mai 1944** aber hat er hohes Fieber. Eine Grippe fesselt ihn ans Bett.

Sein Geschwader startet, als – wieder einmal – etwa 1.000 schwere amerikanische Bomber und ebenso viele US-Begleitjäger Eisenbahnanlagen in Frankreich angreifen, um die geplante alliierte Invasion vorzubereiten. Die deutschen Jagdmaschinen sind im Anflug auf den weit übermächtigen feindlichen Verband, als auf dem Fliegerhorst das Telefon läutet. Reichsmarschall Hermann Göring, Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe, ist am Apparat und fragt, wie der Stand der Dinge sei.

„Ist der Kommodore in der Luft?“

„Nein, er liegt mit Fieber im Bett!“, erhält Göring zur Antwort.

„Ja, das kenne ich schon!“, kommt es verächtlich zurück, *„er ist also auch müde und feige ...!“*

Als Oesau dies erfährt, hält ihn nichts mehr im Bett. Trotz hohen Fiebers steigt der junge Oberstleutnant in sein Messerschmitt Bf 109 G-6/AS-Jagdflugzeug (13 ✠, Werknummer 20601) und fliegt seinem Geschwader hinterher. Er, müde und feige? Das kann Oesau nicht auf sich sitzen lassen!

In der Nähe des belgischen Städtchens St. Vith trifft der Kommodore auf den feindlichen Verband. Er versucht, die amerikanischen Begleitjäger des Bomberverbandes anzugreifen. Zwei P-51 „Mustangs“ und mindestens vier P-38 „Lightnings“ nehmen das deutsche Jagdflieger-Ass in die Zange.

Oesau greift zu allen Tricks, wehrt sich gekonnt und verbissen mit der Erfahrung aus über 300 Kampfeinsätzen. Das Duell gegen eine vielfache Übermacht dauert immerhin 20 Minuten, in denen sich der Kommodore noch behaupten kann. Der Kampf, der in etwa 8.500 Meter Höhe begonnen hatte, endet knapp über den Gipfeln der Bäume in den bewaldeten idyllischen Hügeln der Ardennen.

Dann ist es vorbei. Offenbar versucht Oesau noch eine Notlandung, als ein letzter Feuerstoß das Cockpit seiner Messerschmitt trifft. Man findet seinen Körper in einigem Abstand zum zerschmetterten Wrack des Jagdflugzeuges. Walter Oesau ist tot.

Er hat bewiesen, dass er weder müde noch feige war.
Zum Dank dafür wird sein Geschwader später
seinen Namen tragen.
Walter Oesau ist ein Held.
Ein tragischer Held.
Wozu?

Danksagung

Mein besonderer Dank gilt:
Wilhelm Göbel
Eddie Creek
Matti Salonen
meiner Frau Annette
(für ihre Geduld)

ferner danke ich ebenso herzlich:
Andrew Arthy
Christer Bergström
Peter Cohausz
Ferdinando d’Amico
Klaus Deumling, KG 100
Axel Dortenmann,
Sohn von Hans Dortenmann, JG 54/JG 26
Karl-Heinz Eichhorn
Wolfgang Fleischer
Karl-Georg Genth, JG 26
Manfred Griehl
Victor Heimann, JG 300
Jean-Yves Lorant
Frank Olynyk
Karl-Heinz Ossenkopp, JG 26
Dr. Jochen Prien
Peter Rodeike
Willi Reschke, JG 301
Ernst Scheufele, JG 4
Dr. Helmut Schnatz
Ernst Schröder, JG 300
Claes Sundin
Dr. Christian Zentner

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

Erläuterungen

Schreibweisen:

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges werden die deutschen **Messerschmitt-Jäger** nicht nach ihrem Konstrukteur benannt (Willi Messerschmitt), sondern nach der Produktionsfirma – den Bayerischen Flugzeugwerken. Somit „Bf 109“ oder „Bf 110“ etc.! Dies ändert sich erst mit den „Me 210“, „Me 410“, „Me 262“ und „Me 163“, nachdem die Bayerischen Flugzeugwerke zur „Messerschmitt AG“ geworden waren. Doch selbst dann wurde in offiziellen deutschen Unterlagen die Bezeichnung „Bf“ weitergeführt. Da der Begriff „Me“, also „Me 109“, unter den Piloten damals schon und im verbreiteten Sprachgebrauch heute viel gebräuchlicher ist als „Bf“, wird vom Verfasser folgende Definition angewandt:

- **Me** 109 (im Text in dieser Form als übliche Abkürzung verwendet).
- aber: Messerschmitt **Bf** 109 (dies ist der vollständig ausgeschriebene korrekte Begriff), ab der Me 210: Messerschmitt **Me** 210.
- in Tabellen: **Bf** 109

Ferner werden die britischen und amerikanischen Flugzeugtypen mit **Typennamen** bezeichnet, beispielsweise „Spitfire“, „Hurricane“, „Mustang“ oder „Thunderbolt“. Auch hier wird folgende Schreibweise im Text verwendet:

- Mustang (hier ist der Flugzeugtyp durch den abkürzenden Begriff >Mustang< definiert).
- aber: P-51 „Mustang“ (hier ist der Flugzeugtyp durch das Kürzel >P-51< definiert, „Mustang“ ist somit als Name zu verstehen, nicht als Bezeichnung (die korrekte Bezeichnung erfolgt in dem Fall durch >P-51<), und deshalb in Anführungsstrichen „Mustang“ geschrieben).
- Spitfire Mk. IX
- aber: Supermarine „Spitfire“ Mk. IX

In Bezug auf die Bezeichnung amerikanischer und britischer Einheiten (Ausnahme: RAF-Squadrons: siehe unten!) wird die englische **Zahlenschreibweise** verwendet, also „3rd“ statt 3. und „5th“ statt 5. Diese Systematik wird bei ähnlich begrifflich typisch englischen Inhalten beibehalten, so z.B. Dienstgrade, die in dieser Form im deutschen Sprachbegriff nicht vorkommen, also beispielsweise „1st Lieutenant“.

Generell wird bei der Nennung von **Dienstgraden** die landestypische Definition vorgezogen, z.B. „Kapitan“ (sowjetisch) oder „Captain“ (amerikanisch) statt „Hauptmann“ (deutsches Äquivalent).

Deutsche, britische, amerikanische und sowjetische Dienstgrade im Vergleich:

Luftwaffe	Royal Air Force	USAAF	VVS (sowjetisch)
Flieger	Aircraftman 2nd Class	Private	Ryadovoi
Gefreiter	Aircraftman 1st Class	Private 1st Class	Yefreitor
Obergefreiter	Leading Aircraftman	-	-
Hauptgefreiter	-	-	-
Unteroffizier	Corporal	Corporal	Mladshii Serzhant
Unterfeldwebel	Sergeant	Sergeant	-
Feldwebel	Sergeant	Sergeant	Serzhant
Fahnenjunker-Oberfeldwebel	(Officer-Candidate)	Technical Sergeant	-
Fähnrich	(Officer-Candidate)	-	-
Oberfeldwebel	Flight Sergeant	Staff (Master) Sergeant	Starshii Serzhant
Oberfähnrich	(Senior Officer Candidate)	-	-
Stabsfeldwebel	Warrant Officer	Master Sergeant	Starshina
-	-	Flight Officer	Mladshii Leitenant
Leutnant	Pilot Officer	2nd Lieutenant	Leitenant
Oberleutnant	Flying Officer	1st Lieutenant	Starshii Leitenant
Hauptmann	Flight Lieutenant	Captain	Kapitan
Major	Squadron Leader	Major	Mayor
Oberstleutnant	Wing Commander	Lieutenant Colonel	Podpolkovnik
Oberst	Group Captain	Colonel	Polkovnik
Generalmajor	Air Commodore	Brigadier General	General Mayor
Generalleutnant	Air Vice Marshal	Major General	General Leitenant
General der Flieger	Air Marshal	Lieutenant General	General Podpolkovnik
Generaloberst	Air Chief Marshal	General (4 Star)	General Armii
Generalfeldmarschall	Marshal of the RAF	General (5 Star) / Field M.	Marshal
Reichsmarschall	-	-	-

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

Deutsche Luftwaffe

Die Deutsche Luftwaffe war in Staffeln gegliedert, Jede Staffel hatte üblicherweise als Sollstärke **zwölf** Flugzeuge. Zu Beginn des Krieges bestand eine Gruppe aus **drei** Staffeln, später (etwa ab **1943** beginnend) oft auf **vier** Staffeln erweitert. Eine Gruppe bestand somit aus **36–48** Flugzeugen (bei optimalen Bedingungen, also Friedensstärke!). Wiederum **3–4** Gruppen bildeten ein Geschwader, welches somit über **108** (drei Gruppen zu je drei Staffeln) bis **192** (vier Gruppen zu je vier Staffeln) Flugzeuge verfügte – **zuzüglich** der Stabsstaffel (meist vier Maschinen) einer Gruppe und des Geschwaders selbst. Diese Zahlenangaben wurden freilich in der Praxis nur selten auch nur annähernd erreicht, **Ende 1944** brachte so manches Jagdgeschwader (abgekürzt = **JG**) gerade mal noch **60** Flugzeuge in die Luft.

Die Flugzeuge jeder Staffel waren bei **Jägereinheiten** mit **Zahlen**, bei **Bombereinheiten** mit **Buchstaben** codiert. Diese Zahlen oder Buchstaben hatten unterschiedliche Farben – welche die Staffel innerhalb einer Gruppe kennzeichneten. Die Staffeln wurden durchnummeriert: **5. /JG = 2. der II./ JG** (bis **Mitte 1944** ⇨ siehe unten). Bei den Bombereinheiten – dies sei nur kurz erwähnt – gilt:

B3 ✠ HL und **B3 ✠ KL**: **„B3“** codiert das **Kampfgeschwader (KG) 54**, **„L“** die **3.** Staffel der **I.** Gruppe, **„H“** bzw. **„K“** definieren das individuelle Flugzeug. Die individuelle Kennung ist bei einer 1. (4., 7., usw.) Staffel weiß 2. (5., 8. usw.) Staffel **rot** und 3. (6., 9. usw.) Staffel gelb.

B3 ✠ GR ist entsprechend ein Bomber der **7.** [*1]**/ KG 54**, wobei **„R“** für **7.** Staffel steht, die individuelle Kennung in einer 7. Staffel hat die Farbe weiß.

Jagdeinheiten (Tagjagd – Nachtjäger führten eine den Bombern ähnliche Systematik):

Die Farbe der Zahlen bezeichnete die erste, zweite, dritte, vierte oder Stabsstaffel innerhalb einer Gruppe. Diese Farben wiederholten sich dann in der nächsten Gruppe desselben Geschwaders. Um die Gruppen auseinander halten zu können, wurden hinter dem Hoheitsabzeichen Zeichen aufgemalt, welche die entsprechende Gruppe kennzeichneten. Das Fehlen dieses Zeichens definierte die **erste** Gruppe, ein horizontaler Balken die **zweite**, ein vertikaler Balken (anfangs alternativ eine Wellenlinie, was später aufgegeben wurde, als vierte Gruppen eingeführt wurden) die **dritte** und eine Welle die **vierte** Gruppe. Eine Staffel wurde mit einer arabischen Ziffer benannt, eine Gruppe mit einer römischen Zahl.

Also: **3.**/JG 27 = 3. **Staffel** des Jagdgeschwaders 27
Aber: **III.**/JG 27 = III. (= 3.) **Gruppe** des Jagdgeschwaders 27

Stabsstaffeln trugen meist besondere Zeichen, wie Winkel oder Doppelwinkel. Hierbei war es üblich, einen **Gruppenkommandeur** mit einem Doppelwinkel zu definieren, den **Gruppenadjutanten** mit einem einfachen Winkel, während ein einfacher Winkel gefolgt von einem senkrechten bzw. horizontalen Balken die Führung des **Geschwaderstabes** codierten. Die Beispiele erfolgen willkürlich mit der Nr. 5:

Bis **Mitte/Ende 1944** bestanden die meisten Gruppen der Jagdgeschwader aus drei Staffeln:

1. Staffel / I. Gruppe: 5 ✠
2. Staffel / I. Gruppe: 5 ✠ oder 5 ✠
3. Staffel / I. Gruppe: 5 ✠ oder 5 ✠
Stabsstaffel I. Gruppe: 5 ✠ bzw. << ✠ <1 ✠ <o ✠

4. Staffel / II. Gruppe: 5 ✠ -
5. Staffel / II. Gruppe: 5 ✠ - oder 5 ✠ -
6. Staffel / II. Gruppe: 5 ✠ - oder 5 ✠ -
Stabsstaffel II. Gruppe: 5 ✠ - bzw. << ✠ - <1 ✠ - <o ✠ -

7. Staffel / III. Gruppe: 5 ✠ I
8. Staffel / III. Gruppe: 5 ✠ I oder 5 ✠ I
9. Staffel / III. Gruppe: 5 ✠ I oder 5 ✠ I
Stabsstaffel III. Gruppe: 5 ✠ I bzw. << ✠ I <1 ✠ I <o ✠ I

10. Staffel / IV. Gruppe: 5 ✠ ~
11. Staffel / IV. Gruppe: 5 ✠ ~ oder 5 ✠ ~
12. Staffel / IV. Gruppe: 5 ✠ ~ oder 5 ✠ ~
Stabsstaffel IV. Gruppe: 5 ✠ ~ bzw. << ✠ ~ <1 ✠ ~ <o ✠ ~

Geschwaderstab: < - ✠ -

Ab **Mitte/Ende 1944** bestanden die meisten Gruppen der Jagdgeschwader aus vier Staffeln:

1. Staffel / I. Gruppe: 5 ✠
2. Staffel / I. Gruppe: 5 ✠ oder 5 ✠
3. Staffel / I. Gruppe: 5 ✠ oder 5 ✠
4. Staffel / I. Gruppe: 5 ✠ (soweit vorhanden)
Stabsstaffel I. Gruppe: 5 ✠ bzw. << ✠ <1 ✠ <o ✠

5. Staffel / II. Gruppe: 5 ✠ -
6. Staffel / II. Gruppe: 5 ✠ - oder 5 ✠ -
7. Staffel / II. Gruppe: 5 ✠ - oder 5 ✠ -
8. Staffel / II. Gruppe: 5 ✠ - (soweit vorhanden)
Stabsstaffel II. Gruppe: 5 ✠ - bzw. << ✠ - <1 ✠ - <o ✠ -

9. Staffel / III. Gruppe: 5 ✠ I
10.Staffel / III. Gruppe: 5 ✠ I oder 5 ✠ I
11.Staffel / III. Gruppe: 5 ✠ I oder 5 ✠ I
12.Staffel / III. Gruppe: 5 ✠ I (soweit vorhanden)
Stabsstaffel III. Gruppe: 5 ✠ I bzw. << ✠ I <1 ✠ I <o✠I

13. Staffel / IV. Gruppe: 5 ✠ ~
14. Staffel / IV. Gruppe: 5 ✠ ~ oder 5 ✠ ~
15. Staffel / IV. Gruppe: 5 ✠ ~ oder 5 ✠ ~
16. Staffel / IV. Gruppe: 5 ✠ ~ (soweit vorhanden)
Stabsstaffel IV. Gruppe: 5 ✠ ~ bzw. << ✠ ~ <1 ✠ ~ <o ✠ ~

Geschwaderstab: < - ✠ -

Die Zahlen waren in den Anfangsjahren meist schwarz oder weiß **umrandet**, ab **Mitte 1944** selten.

[*1] Unabhängig davon wird ein Verlust mit dem Code **B3 ✠ GR** am 6.6.1944 nicht regelkonform unter 8./ KG 54 gelistet.

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

Diese mit deutscher Gründlichkeit eingeführte Systematik wurde freilich im „Felde“ beileibe nicht immer so konsequent eingehalten. Mit zunehmendem Verlauf des immer chaotischere Verhältnisse produzierenden Krieges wurde mehr und mehr improvisiert. So zeigt nachstehendes Foto vom **23. Dezember 1944**, dass Unteroffizier Erich Kellers 20 ✠ **der 5./ JG 4,** also der **II. Gruppe keinen horizontalen Balken** über dem Rumpfband trug, wie es der Systematik für ein zweite Gruppe entsprochen hätte (20 ✠ -, beziehungsweise auf der hier sichtbaren Steuerbordseite des Rumpfes - ✠ 20) .

Die **Form des Balkenkreuzes** änderte sich im Laufe des Zweiten Weltkrieges beträchtlich, Zum Vergleich sind folgende Profile geeignet:

„Kennung“: 5 ✠
(schwarz ist regelkonform, 5./JG 11)

✠ - Form April 1943
(weißer Rand schwarz liniert)

„Kennung“: 13 ✠ ~
(schwarz ist regelkonform, 14./JG 4)

✠ - Form November 1944
(weißer Rand nicht liniert)

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

„Kennung“: 3 ✠
(schwarz ist regelkonform, 2./JG 1)

✠ - Form Neujahr 1945
(nur als Linie angedeutet)

Zu Beginn des Krieges bis ins **Jahr 1944** wurden die Geschwader untereinander durch teilweise fantasievolle Geschwaderwappen gekennzeichnet, welche seitlich am Rumpf entweder unter dem Cockpit oder auf der Motorhaube angebracht waren. Zwei der berühmtesten sind das grüne Herz des **JG 54** und das Afrika-Emblem des **JG 27** (was übrigens zunächst nichts mit dem Afrikaeinsatz des Geschwaders zu tun hatte, sondern seit **Oktober 1939** – also vorher bereits – existierte).

Beispielhaft sind hier für die Jagdgeschwader das „Eismeerwappen" des lange in Norwegen kämpfenden **JG 5** (links) oder das „Blitzemblem" der **II./ KG 3** (rechts) für die Bomber-Kampfgeschwader:

⇦ **JG 5**

II./ KG 3 ⇨

Ab **Ende 1943** wurden diese Wappen in den Geschwadern der Reichsverteidigung und dann im Laufe des **Jahres 1944** in allen Jagdgeschwadern der Luftwaffe durch Rumpfbänder verschiedener Farben ersetzt.

Die Bänder entstanden zunächst in Eigeninitiative der Geschwader, um nach einem Angriff das Erkennen und Sammeln zu erleichtern – sie wurden erst am **24.12.1944** offiziell.

Dagegen wurde das Führen der Wappen untersagt, was den Sinn haben sollte, die Identifikation einer notgelandeten Maschine dem Gegner zu erschweren. Viele Geschwader wollten aber auf ihre Traditionswappen nicht verzichten, sodass die Anweisung nicht immer konsequent befolgt wurde und teilweise beide Kennzeichen nebeneinander geführt wurden. Erst **Ende 1944** verschwanden die Wappen weitgehend.

Rumpfbänder: (zu beachten ist, dass Gelb längere Zeit für Ostfront stand und Weiß für den Mittelmeerraum)		
JG 1	JG 7	JG 53
JG 2	JG 11	JG 54
JG 3	JG 26	JG 77
JG 4	JG 27	JG 300 rot bis 12/1944
JG 5	JG 51	JG 301
JG 6	JG 52	🡸

🡸 Flugrichtung des Jägers, d.h. das Rumpfband ist definiert aus der Sicht auf die linke (Backbord-) Seite.

Royal Air Force (RAF)

Fighter Squadron = „FS", Fighter Group = „FG".

Die britische Royal Air Force war gegliedert in Squadrons. Eine Squadron war die kleinste eigene Organisationseinheit. Eine voll ausgerüstete **Squadron** des Fighter Command (der Jagdwaffe) verfügte über durchschnittlich je **20 (12–24)** Flugzeuge mit Mannschaft und Wartung. Zu Beginn des Krieges bestand eine Squadron überwiegend aus **20** Maschinen, im Laufe der Auseinandersetzungen reduzierte sich

SA = 486 Squadron

U = W.O. O.J. Mitchell

FN = 331 Squadron

B = Captain J. Ræder

Anders als in der USAAF ist die Bezeichnung in RAF-Squadrons nicht **331st**, sondern **331** Squadron.

Leseexemplar

deren Zahl **Mitte 1940** auf **12**. Ab **August 1940** wurde als Sollstärke wieder die Anzahl von **20** Jagdflugzeugen etabliert, aber erst später erreicht. Dies bedeutete allerdings in der Royal Air Force nicht zwangsläufig, dass auch 20 Piloten zur Verfügung standen, der Sollstand bezog sich auf die vorhandenen Maschinen inklusive Reserve. Mehrere Squadrons formierten einen **Wing**, mehrere Wings eine **Group**. Die Markierungen bestanden aus zwei Buchstaben oder einem Buchstaben und einer Zahl vor der britischen Kokarde. Diese **Kombination** kennzeichnete die Squadron. Ein weiterer Buchstabe hinter der Kokarde definierte das individuelle Flugzeug innerhalb der Squadron.

US Army Air Force (USAAF)

Fighter Squadron = „FS“, Fighter Group = „FG“.

Das System ähnelt dem der Royal Air Force. Eine **Squadron** bestand jedoch aus etwa **18** Jagdflugzeugen **(18–24)**. Drei Squadrons formierten eine **Group**, die somit bis zu **72** Jagdmaschinen enthalten konnte, was unter Einsatzbedingungen allerdings selten erreicht wurde. So umfasst beispielsweise am **19. März 1945** ein Einsatzflug der **78th Fighter Group** die Anzahl von **47** beteiligten P-51 „Mustangs“ (vgl. Kapitel 25).

HO ✪ M

HO = 487th Squadron

M = Col. J.C. Meyer

Die drei **Squadrons** innerhalb einer Group unterschieden sich oft durch die **Farbe** des **Seiten**ruders. Blau und **HO** codiert hier innerhalb der **352nd Fighter Group** die 487th Fighter **Squadron**.

PE ✪ B

PE = 328th Squadron

B = Capt. Don Bryan

Rot und **PE** codiert hier innerhalb der **352nd Fighter Group** die 328th Fighter **Squadron**.

G4 ✪ C

G4 = 362nd Squadron

C = Capt. 'Kit' Carson

Wogegen eine **andere** Fighter **Group** immer ein deutlich anderes Farbmuster trug – hier **357th Group**. Eine **Group** war die kleinste eigene Organisationseinheit. Mehrere **Groups** ergaben einen **Wing**, sodass das System „Group – Wing“ nicht mit der Royal Air Force identisch war.

(Die Motorhaube trägt hier ein rot-gelbes Schachbrettmuster im Gegensatz zu den „Blaunasen“ oben).

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

VVS (Voenno-Vozdushnye Sily – sowjetische Luftkräfte)

Die sowjetische Kennzeichnung beschränkte sich meistens auf eine **Nummer**, manchmal ergänzt durch individuelle Widmungen, wie sie auf den Maschinen aller Nationen zu finden waren.

★ 14 **(linke Seite)**

14 ★ **(rechte Seite)**

9. „Dr. Gustav West!“ – Sie kommen ...

5. Juni 1944

Die deutsche Abwehr schläft nicht. Auch nicht die Funkaufklärung. Sie hört Radio. Und BBC London sendet Gedichte ...

« Les sanglots lourdes des violons de l'automne »

Die ersten drei Zeilen des Sechszeilers von Verlaine waren bereits am **1. Juni 1944** über den Äther gegangen und hatten die Kämpfer der französischen Widerstandsbewegung, der „Résistance“, in Bereitschaft versetzt. Denn das ist der Sinn, die verschlüsselte Botschaft der Radiosendung. Eigentlich hätte es korrekt ausgesprochen heißen müssen: « Les sanglots *longues* des violons de l'automne », *solche* Feinheiten der französischen Sprache sind in diesen Zeiten allerdings eher nebensächlich! Doch nun, am **5. Juni 1944** gegen **18.00 Uhr** [*1], folgt der zweite Teil. Der deutsche Funkoffizier ist schlagartig hellwach, als die drei letzten Zeilen der Strophe des Gedichtes in seinen Ohren klingen:

« Bercent mon cœur d'une langueur monotone. »

Denn das bedeutet nichts anderes, als dass die schon lange erwartete Invasion der alliierten Truppen in Frankreich unmittelbar bevorsteht. Innerhalb von 24 Stunden! Das hatte der deutsche Geheimdienst herausgefunden. Auch wenn es richtigerweise « *Blessent* mon cœur ... » lauten müsste. Somit nun **morgen**, am **6. Juni 1944**!

Jetzt ist es also soweit. Jetzt? Bei dem Sauwetter? Kaum zu glauben!

Aber die Botschaft ist eindeutig. Es ist für die Résistance der Befehl zum Losschlagen. Danach gibt es kein Zurück mehr!

Also: ALARM !

Ab etwa **22.00 Uhr** [*2] sind die Soldaten der 15. deutschen Armee in Gefechtsbereitschaft. Die 15. Armee verteidigt die Stelle, an der das deutsche Oberkommando die Invasion erwartet. Die engste Stelle des Ärmelkanals, die Straße von Calais. Hier sind die Befestigungen, Bunker, Abwehrstände und Verhaue am besten ausgebaut. Das Hauptquartier der 15. Armee liegt in Tourcoing bei Lille. Man ist bereit, die Amerikaner und Engländer gebührend zu empfangen. Die Zuständigkeit der 15. Armee reicht nach Westen bis zur Mündung des Flusses Orne. Die Orne erreicht den Ärmelkanal bei Ouistreham 35 Kilometer südwestlich von Le Havre. Weiter westlich schließt sich die 7. deutsche Armee an.

Doch die 7. Armee verharrt ahnungslos. Die im Bereich der 15. Armee aufgefangene Alarmmeldung wird nicht an sie weitergegeben. Zur 7. Armee gehört das LXXXIV. (84.) Armeekorps. Dessen kommandierender General sitzt um Mitternacht noch an seinem Schreibtisch in Saint-Lô, als drei Offiziere mit einer Flasche Chablis hereinkommen, um den 53. Geburtstag ihres Chefs, General Erich Marcks, zu begießen. Die Feier ist kurz. Am nächsten Morgen ist eine Übung geplant – im Hinterland in Rennes. Da heißt es, früh aufzubrechen. Das Thema der Übung: Abwehr feindlicher Luftlandetruppen.

Die Warnung erreicht General Marcks nicht. Auch nicht Generaloberst Friedrich Dollmann, den Befehlshaber der 7. Armee. Auch er hat vor, nach Rennes zu fahren. Die 7. Armee verteidigt die Küstenstreifen von Ouistreham an bis St. Nazaire. Es ist ein Gebiet, das als eher weniger bedeutend angesehen wird. Entsprechend lückenhaft sind hier die Befestigungen des so genannten „Atlantikwalles“.

Unmittelbar südwestlich von Ouistreham liegt Caën. Und zwischen Caën und Cherbourg beginnt die Nacht wie immer. Wachtposten verrichten ihren Dienst. Im Westen nichts Neues.

Im Westen von Ouistreham.

In der Normandie.

Der Oberbefehlshaber der Heeresgruppe B in Frankreich, Feldmarschall Erwin Rommel, bricht bereits am **4. Juni 1944** mit seinem Wagen auf und verlässt sein Hauptquartier in La Roche-Guyon. Er will am Abend in seiner Heimat Herrlingen bei Ulm sein, um den 50. Geburtstag seiner Frau zu feiern. Am **6. Juni 1944** ist eine Besprechung mit Hitler auf dem Obersalzberg vorgesehen. Rommel will Hitler auf die Schwäche seiner Streitkräfte hinweisen und mindestens zwei neue Panzerdivisionen verlangen, zudem ein Fliegerabwehrkorps und eine Brigade Raketenwerfer. Doch woher sollte das an allen Fronten hart bedrängte Deutschland diese Kräfte nehmen? Das ist Rommel klar – und doch: er benötigt diese Truppen! Mindestens! Seine Streitmacht ist zusammengewürfelt aus aller Herren Länder. Zwangsverpflichtete, übergelaufene oder freiwillig in die deutsche Wehrmacht eingetretene Kroaten, Ungarn, Polen, Letten, Litauer, Russen, Ukrainer, Georgier, Tataren und viele andere Nationalitäten machen einen spürbaren Teil der Verteidigungsstreitmacht in Frankreich aus. Wie zuverlässig diese unter Feindbeschuss kämpfen würden, ist nicht vorhersehbar. Und die deutschen Truppen? Die Panzerdivisionen, teilweise Verbände der Waffen-SS, sind gut ausgerüstet und hochmotiviert. Doch unter den anderen Divisionen sind viele, die als Leichtverletzte aus den mörderischen Kämpfen in Russland nach Frankreich abgezogen worden waren. Eine ganze Division, die 70. Infanteriedivision, besteht aus Magenkranken, die eine spezielle Diät erhalten. Die deutsche Wehrmacht hatte bis zum **Ende** des **Kriegsjahres 1943** an Gefangenen, Versehrten und Gefallenen insgesamt **2.086.000** Mann verloren. Das wirkt sich aus.

Und die Luftwaffe? Selbst die größten Optimisten unter den Generälen wissen inzwischen, dass die wenigen deutschen Geschwader gegen die alliierte Übermacht nur noch Schadensbegrenzung betreiben

[*1] [*2] Die Zeitangabe entspricht deutscher Zeit. Auf Grund der doppelten britischen Sommerzeit entspricht 22.00 Uhr in Frankreich 23.00 Uhr in England. Oberstleutnant Meyer, Abwehrchef der 15. deutschen Armee, alarmiert Generaloberst Hans von Salmuth, den Oberbefehlshaber der 15. Armee, um 21.15 Uhr deutscher Zeit (somit 22.15 Uhr britischer Zeit).

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

können. Die Frage ist allenfalls noch, in welchem Maße das gelingen kann. Eine Luftüberlegenheit der deutschen Jagdflugzeuge, gar die Luftherrschaft über den Invasionsstränden ist völlig illusorisch. Der Himmel wird den Briten und Amerikanern gehören, damit wird man sich abfinden müssen – es ist bereits jetzt der Stand der Dinge. Die Übermacht der Amerikaner und Engländer beträgt **50 : 1** gegenüber der deutschen Luftwaffe in Frankreich, die am **31. Mai 1944** auf französischem Boden gerade mal **891** Maschinen aller Typen aufbieten kann. Davon sind nur **496** einsatzbereit ...

Am **4. Juni 1944** stehen den kampfstarken und zahlenmäßig üppig ausgerüsteten britischen und amerikanischen Luftflotten in ganz Frankreich **173** deutsche Jagdflugzeuge gegenüber. 119 davon sind flugfähig. 71 gehören zum **Jagdgeschwader** (**JG**) **26**, die übrigen 48 sind Maschinen des **JG 2**.

Die alliierte Luftherrschaft hat schwere Konsequenzen. Der „Wüstenfuchs“ Rommel, früher in Nordafrika glühender Verfechter und Meister des Bewegungskrieges mit schnellen Verbänden, hatte gegen Ende des Feldzuges erleben müssen, wie seine Verbände gnadenlos aus der Luft zusammengebombt und in Fetzen geschossen worden waren. Er weiß, dass er den Feind in Frankreich unmittelbar an der Küste vernichten muss. Gelingt diesem der Durchbruch ins Hinterland, so ist er kaum noch aufzuhalten. Denn die Luftüberlegenheit der Gegenseite erlaubt deutsche Truppenbewegungen nur bei Nacht. Panzer-Gegenangriffe am Tage sind extrem durch die Bomben und Raketen der angloamerikanischen Jagdbomber gefährdet. Der gewiefte Wüstenfuchs sollte Recht behalten!

Rommel benötigt Verstärkungen – dringend. Sollte es den Alliierten gelingen, in Frankreich Fuß zu fassen, so ist der Krieg für Deutschland endgültig verloren. Das ist Rommel klar.

Doch im Moment dürfte man vor einer Invasion einige Tage lang sicher sein. Das Sturmtief peitscht die See auf, für eine geordnete Anlandung an den Stränden ist ein derartiger Seegang ein großes und doch wohl völlig unnötiges Risiko. Und die tiefe Wolkendecke erschwert den für den Erfolg des Landungsunternehmens so wichtigen Einsatz der britischen und amerikanischen Bomber, Tiefflieger, Transportmaschinen, Aufklärer usw.! Außerdem herrscht Ebbe. Man wird ja wohl nicht gerade bei Ebbe landen – wenn die Soldaten nach dem Aussteigen aus den Landungsbooten über mehrere hundert Meter offenes, ungeschütztes Watt-Gelände laufen müssen, bis sie an der Ufer-Böschung ein Minimum an natürlicher Gelände-Deckung erreichen. Das wäre glatter Selbstmord! Die alliierten Befehlshaber werden ihre Leute kaum ins offene Messer rennen lassen, direkt hinein ins deutsche Maschinengewehr- und Granatfeuer. Bei Flut können die Landungsboote direkt ans Ufer fahren. Die vor MG-Feuer geschützt hinter den Stahl-Rampen der Landungsboote kauernden Sturmtruppen in den Booten können so die Entfernung, die die Soldaten bei Ebbe völlig ungeschützt im Sturmlauf bewältigen müssten, viel sicherer überwinden. Bis sich die Rampen nun mal irgendwann dann doch öffnen müssen!

Ja, sie werden bei Flut kommen und ruhigem Wetter, so wie bei allen ihren (sorgfältig analysierten) Landungen bisher, beispielsweise in Italien – alles andere ist gegen jede militärische Logik. Also wird man jetzt, bei Ebbe und diesem regnerischen Mistwetter, einige Tage Ruhe haben, kann gefahrlos momentan erforderliche Umgruppierungen vornehmen – denn eine Einheit in der Verlegungsphase ist nicht kampfbereit. Für eine Verlegung benötigt man Straßen, und die Straßen sind derzeit einigermaßen sicher vor den verfluchten allgegenwärtigen britischen und amerikanischen Jagdbombern und Mittelstreckenbombern. Also wenn, dann jetzt! Auch kann man nun Übungen durchführen wie die in Rennes, zur Abwehr einer Luftlandeaktion der Alliierten. Eine solche wird der Invasion vorangehen, das ist klar. Aber nicht heute Nacht. Somit kann man im Moment ohne Risiko die Kommandeure für jene Übung von ihren Einheiten abziehen.

Und man kann nach Deutschland fahren zur Geburtstagsfeier beziehungsweise – wichtiger – zur Besprechung mit Adolf Hitler, der sich bis heute die letzte Entscheidung zum Einsatz der Panzerreserven vorbehält, ja sogar Verschiebungen innerhalb von Armeegruppen von seiner Zustimmung abhängig macht. Ohne ihn geht in der von Hitler bewusst kompliziert gehaltenen Entscheidungshierarchie der deutschen Streitkräfte in Frankreich nichts, dafür hat Hitler gesorgt. Nicht einmal Rommel, der sich als Befehlshaber der Heeresgruppe B mit dem „Oberbefehlshaber West“, Generalfeldmarschall Gerd von Rundstedt, abstimmen muss, kann über seine Kräfte uneingeschränkt verfügen. Rommel hatte in der Vergangenheit versucht, wenigstens den Oberbefehl über die Küstenanlagen und den strandnahen Aufmarsch zu erhalten. Vergebens. Vielleicht ergibt sich jetzt im Gespräch mit Hitler eine Chance?

Schließlich hatte ihm Hitler **Ende 1943** den Befehl erteilt, die Verteidigungsanlagen an der Atlantikküste zu inspizieren und zu einem unüberwindlichen Hindernis auszubauen. Rommel war fleißig, überlegt und gezielt an die Arbeit gegangen. Doch wie sichert man eine Küste von Dänemark bis zur Biskaya? Es wird fieberhaft gearbeitet, die deutsche „Organisation Todt“ errichtet mit Hilfe vieler Fremd- und Zwangsarbeiter Bunker und Verteidigungsstellungen. Die französische Résistance-Widerstandsbewegung sabotiert dies, wo es geht – bis hin zu minderwertigem Beton, der bei weitem nicht so beschussfest ist, wie er sein sollte. Rommel isst nicht, vergisst zu schlafen. Vielleicht raubt ihm auch die Sorge den Schlaf. Er improvisiert, wo er kann. Doch in Anbetracht der gigantischen Aufgabe hat er keine andere Wahl, als Prioritäten zu setzen.

Wann werden sie kommen? Sicher bei Flut, das ist nahe liegend. Also lässt Rommel Tausende Stangen und Verhaue unter Wasser errichten, „spanische Reiter“ – knapp unter der Wasserlinie, bezogen auf den Wasserstand bei Flut. Diese werden mit Minen versehen und Metallteilen, die die Landungsboote in die Luft sprengen oder ihnen den Rumpfboden aufschlitzen sollen. Denn die Rudergänger der Boote können diese Unterwasserhindernisse nicht sehen. Bei Flut sind sie unsichtbar!

Bei Ebbe sind sie sichtbar. Für die Kämpfer der Résistance genauso wie für die alliierten Aufklärer. Diese Verteidigungsanlagen werden auf der anderen Kanalseite ernst genommen. Vielleicht sollte man doch besser bei Ebbe landen?

Gut, aber was ist mit den deutschen Geschützen, Granatwerfern und Maschinengewehrnestern? Die Opfer unter den Sturmtruppen müssen doch bei Ebbe verheerend werden!

Ja – sofern noch jemand da ist, der auf deutscher Seite schießt. Das aber – da ist man zuversichtlich – wird man weitgehend ver-

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

hindern können! Denn das Trommelfeuer aus Abertausenden von Schiffsgeschützen, schiffsgestützten Raketenwerferbatterien samt dem Ausmaß an Bombenhagel, das man den deutschen Küstenverteidigungen zugedacht hatte, überlebt dort garantiert keiner! Da ist man sich doch weitgehend sicher in den alliierten Planungsstäben.

Es dürfte kaum etwas von den Bunkern und MG-Nestern übrig bleiben, was noch auf die anstürmenden Amerikaner, Briten und Kanadier feuern könnte. Dafür würde man schon sorgen!

Also: es wird bei Ebbe gelandet. Rommels spanische Reiter werden so komplett unwirksam gemacht.

Damit rechnet Rommel nicht. Und doch – er setzt nicht nur auf eine Karte. Panzersperren am Strand und im Hinterland stehen bereit. Allerdings: die eigenen Panzer hatten diese Sperren vier Jahr zuvor auch nicht aufhalten können. Seine „Spargel“ sind versteckte Hindernisse in den Wiesen im Küsten-Hinterland, armiert mit alten französischen Granaten, auch Minen. Sie sollen Lastensegler bei der Landung zerstören. Ganze Landstriche werden unter Wasser gesetzt – tödliche Fallen für die schwer bepackten Fallschirmjäger, die sich in der Regel nicht schnell genug ihrer in die Tiefe ziehenden Lasten entledigen können. Zwei bis drei Millionen Minen werden verlegt – viel zu wenig, Rommel verlangt 100-200 Millionen. Doch die kann Deutschlands Kriegsindustrie nicht schnell genug herstellen. Dann die Bunker. Am **1. Mai 1944** befinden sich erst 299 der 547 Küstengeschütze in betonierten Verteidigungsanlagen. Und dies vor allem dort, wo man am ehesten einen Angriff erwartet, an der Engstelle des Kanals bei Calais. Noch wesentlich weniger vollständig sind die Befestigungen in der Normandie und Bretagne. Die Zeit drängt!

Wo werden sie kommen? Rommel überlegt fieberhaft – wie auch der übrige Generalstab. Indizien gab es bereits genug – doch widersprüchlicher Natur. Im deutschen Generalstab versucht man, aus den pausenlosen alliierten Luftangriffen auf die Absichten des Gegners zu schließen. Doch die Amerikaner und Briten zerstören systematisch sämtliche Verkehrswege in Nordfrankreich, Straßen, Brücken, Bahnhöfe und Eisenbahnnetze. Am **24. Mai 1944** beispielsweise bombardieren B-26 „Marauder“-Mittelstreckenbomber alle Brücken über die Seine oberhalb von Mantes. Immer neue Angriffe verhindern deren Instandsetzung. Auch die französische Widerstandsbewegung macht sich effektiv durch Sabotageakte bemerkbar. Wo ist die Invasion zu erwarten, wenn der Feind es sich leisten kann, seine Absichten hinter einem flächendeckenden Bombenhagel und Anschlägen allüberall zu verbergen?

Für eine Landung in der Normandie oder Bretagne spricht die Anzahl größerer Häfen dort. Nur ein eroberter Hafen verspricht raschen Nachschub für die anfangs nach der Landung sehr gefährdeten Truppen. Doch andererseits verdichten sich Indizien für eine bevorstehende Landung am Pas de Calais, der Wasserstraße zwischen Calais und dem britischen Dover. Gegenüber, auf der anderen Seite des Kanals, beobachten deutsche Aufklärungsflugzeuge die Errichtung neuer Flugplätze voll mit Flugzeugen und die Konzentrierung ganzer Panzeransammlungen sowie von Landungsbooten und ähnlichem Kriegsmaterial in den Häfen. Dass die Aufklärer nur sehr dilettantisch von britischen Jägern angegriffen werden, fällt nicht auf. Aus der Luft ist auch nicht zu erkennen, dass diese Flugzeuge, Panzer wie Landungsboote aus Pappmaschee bestehen! Zumal einige deutsche Agenten in England dem deutschen Geheimdienst die alliierten Landungsabsichten bei Calais bestätigen, so „Garbo“, „Snow“ und „Brutus“. Die Deutschen wissen nicht, dass alle drei britische Doppelagenten sind, die den deutschen Geheimdienst gezielt mit nachprüfbar echten und dann anschließend mit nicht nachprüfbar falschen Informationen versorgen. Deren Effekt wiederum ist durch die Briten erkennbar, da sie den deutschen Funk-Code entschlüsseln konnten, seit ihnen eine unbeschädigte „Enigma“-Verschlüsselungsmaschine in die Hände gefallen war. Diese Maschine ist derartig raffiniert aufgebaut, dass die Deutschen selbst in einem solchen Fall eine Entschlüsselung ihrer Funktionsweise für ausgeschlossen halten. Doch so schwierig es war – es glückte! Die Briten können also kontrollieren, ob ihnen die Gegenseite auf den Leim geht. Am **8. Juni 1944** meldet Garbo den Deutschen, die Landung der Alliierten in der Normandie sei ein Ablenkungsmanöver, die eigentliche Landung stehe am Pas de Calais noch bevor. Die Deutschen fallen darauf herein. Ein folgenschwerer Fehler.

Die alliierten Befehlshaber, der amerikanische Oberkommandierende General Dwight D. „Ike“ Eisenhower und sein britischer Kollege Feldmarschall (Field Marshal) Bernard Montgomery, Rommels alter Gegenspieler aus Nordafrika, müssen entscheiden. Der Landungsort war längst festgelegt worden – in einer umfangreichen Generalstabsstudie. Hollands Küsten sind zu leicht unter Wasser zu setzen, vor Belgien ist die Meeresströmung zu stark. Die Bretagne hat günstige Bedingungen an der Küste, ist jedoch etwas zu weit von England entfernt und liefert nur mäßige Vormarschstraßen ins Landesinnere. Der Pas de Calais bietet Vorteile, hat aber steile Strände – und: hier erwarten die Deutschen den Angriff. Also ergibt sich als einzig sinnvoll verbleibendes Ziel die Normandie. Deren Küste ist meistens flach, die Straßenverbindungen sind (nach Instandsetzung der Bombenschäden) gut und – vor allem – es gibt große Häfen. In der Normandie wird man angreifen! Und die Deutschen wird man in ihrem Glauben bestärken, dass man am Pas de Calais landen werde.

Bleibt der Zeitpunkt. Zunächst wird ein Termin im **Mai 1944** anvisiert. Doch dann sind noch nicht genug Landungsboote und Landungsschiffe bereitgestellt. Daraufhin wird der **5. Juni** ins Auge gefasst. Nun ist alles vorbereitet – es kann losgehen. Die Bedingungen stimmen, es ist Ebbe – und ein spät, also erst zur Absprungzeit aufgehender Vollmond, unabdingbare Voraussetzung für die Durchführbarkeit der Luftlandeoperationen. Doch das Wetter spielt nicht mit. Noch ist die Geheimhaltung gewahrt. Die Truppen sind an Bord ihrer Schiffe. Die Hälfte der Männer ist bereits seekrank. Am **4. Juni** um **04.30 Uhr** wird der Angriff abgeblasen. Was nun?

Die nächste Konstellation von Ebbe und Vollmond wird am **19. Juni 1944** bestehen. So lange kann man die Soldaten nicht an Bord lassen. Ihre Ausschiffung würde aber kaum geheim bleiben können – das Risiko wäre enorm, dass die Deutschen im letzten Moment doch noch herausfinden, wo die Invasion stattfinden soll. Außerdem wird von den Meteorologen für den **19. Juni** wahrscheinlich noch miserableres Wetter prophezeit. Aber übermorgen, am **6. Juni 1944**, soll es ein Zwischenhoch geben – eine kurze Wetter-

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

besserung. Auch die Wolkendecke soll zeitweise aufreißen. Es ist **21.30 Uhr** in England.

Ob er dies garantieren könne, wird der Chefmeteorologe der Alliierten, Group Captain J. M. Stagg von der Royal Air Force, gefragt. Er sei Meteorologe, kein Wahrsager, ist die Antwort. Keine Garantie!

Die letzte Entscheidung liegt bei „Ike“ Eisenhower. Seine Uhr zeigt kurz vor **22.00 Uhr** am **4. Juni 1944**. Montgomery war schon heute früh gegen eine Verschiebung gewesen. Er drängt! Let’s go!

Eisenhower fällt diese Entscheidung sehr schwer. Das Leben Tausender seiner Männer hängt von ihr ab. Alles in allem sind es 3.500.000 Mann und 20 Millionen Tonnen Material, die zur Verfügung stehen! **22.00 Uhr** ist die letztmögliche Uhrzeit für Ja oder Nein. Die Entscheidung muss getroffen werden – jetzt.

Okay – Go!

Auf deutscher Seite rechnen die Meteorologen nicht mit einer Wetterbesserung. Die Messstationen der Amerikaner um den Atlantik herum und deren Daten hat man nicht zur Verfügung! Außerdem – wie wertvoll ein einziger Tag kurzer Wetterbesserung sein kann, kann man diesseits des Kanals nicht überblicken. Doch dieser eine Tag ist wichtig. Und ein ganzer Tag ist lang.

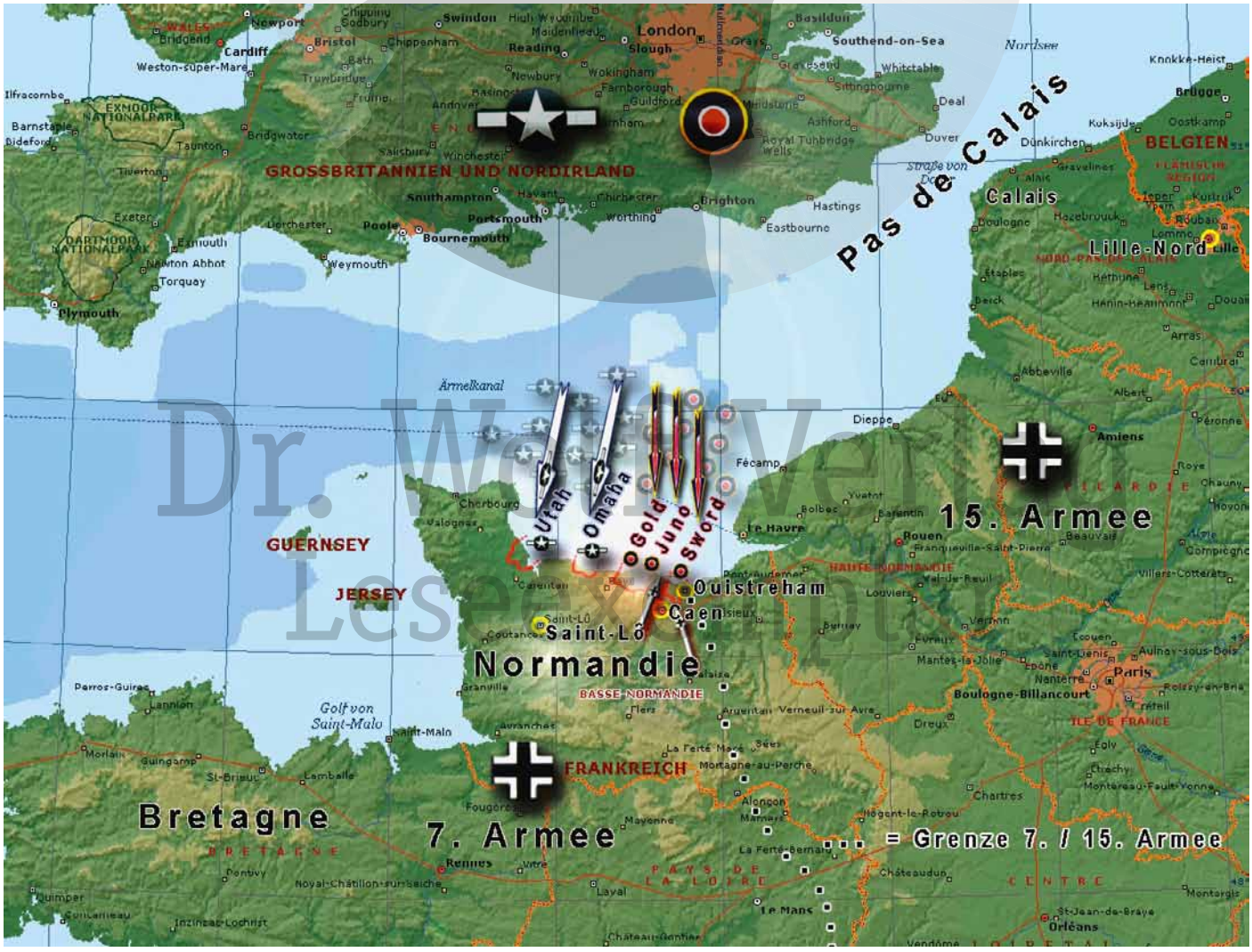
Es wird der „längste Tag“.

6. Juni 1944 – „D-Day“

01.00 Uhr – 01.45 Uhr nachts: (britischer Sommerzeit, für die deutsche Seite ist es **00.00 Uhr – 00.45 Uhr**, denn in Frankreich gilt Mitteleuropäische Zeit (CET), somit weder die englische noch deutsche Sommerzeit. Die Zeitsysteme werden in Kapitel 15 erörtert, hier sei vorweggenommen, dass die Briten im Sommer ihre Uhren ausgehend von „Greenwich mean time“ (GMT) um zwei Stunden vorstellen (⇨ GMT + 2h). In Frankreich gilt CET = GMT + 1h, in Deutschland deutsche Sommerzeit = CET + 1h ⇨ GMT + 2 h). In Deutschland und England ticken die Uhren somit gleich, jedoch nicht in Frankreich, das im Sommer eine Stunde „nachhinkt“.

Das LXXXIV. deutsche Armeekorps in Saint-Lô erhält Meldung über gegnerische Fallschirmjägerlandungen in der Normandie. General Marcks schmeckt der Chablis nicht mehr, er bricht unverzüglich seine Vorbereitungen zur Reise nach Rennes ab. Offenbar kann man auf das Kriegsspiel verzichten – es wird grausame Realität, wie es scheint! Um **02.00 Uhr** kommen weitere Meldungen. Dollmann, Salmuth und von Rundstedt – die deutschen Kommandeure – werden geweckt. Irgendetwas ist da im Gange!

Die 13.200 britischen und amerikanischen Fallschirmjäger sind in alle Richtungen verstreut, die tiefe Wolkendecke hatte das Auffinden



Dr. Wolfgang Lesenswert

der Absprungzonen erschwert. Die Lastensegler waren zwar niedergegangen, doch die Verluste sind beträchtlich. Die deutsche Flak hatte ihnen zudem zugesetzt. Nun also sind sie unten. Sümpfe und Wasser hatten Opfer gefordert, viele der Männer waren unter der Last ihrer Ausrüstung in den überfluteten Gebieten versunken, hatten sich in den Fallschirmseilen verheddert und waren ertrunken. Auch Lastensegler schliddern ins Wasser, so an der „Pegasus“-Brücke. Nicht alle Insassen können sich befreien. Gruppen und Grüppchen sammeln sich, werden zu Stoßtrupps. Die Deutschen sind teilweise auf der Hut, andere völlig überrascht. Die Brücken über die Dives werden von den amerikanischen Fallschirmjägern gesprengt. Britische Fallschirmjäger erobern die deutsche Artillerie-Batterie Merville im Handstreich, nachdem britische Lancaster-Bomber die Befestigungen mitten in der Nacht wenige Stunden zuvor hatten sturmreif bomben sollen. Doch die Bomben hatten ihr Ziel komplett verfehlt.

Die Deutschen treten zum Gegenangriff an, erobern die Batterie zurück. Allerdings finden sie die Geschütze nun zerstört vor. Gegen **05.00 Uhr** ist die Befestigung nach Feuerunterstützung durch das britische Kriegsschiff HMS „Arethusa“ wieder in britischer Hand. 65 britische Fallschirmjäger sterben, 190 sind bis heute vermisst. 30 werden verwundet und 22 geraten in Gefangenschaft. Es stellt sich heraus, dass die nun gesprengten deutschen Geschütze ein kleineres Kaliber gehabt hatten als erwartet. Für den nahe gelegenen britischen Landeabschnitt wären sie kaum eine Gefahr gewesen!

Andere britische Fallschirmjägereinheiten erobern strategisch wichtige Brücken, so die später so genannte „Horsa“-Brücke über die Orne und die „Pegasus“-Brücke“ über den Caën-Kanal. Die deutschen Einheiten im Hinterland der Normandie werden teilweise überrumpelt und durcheinander gebracht. Doch auch die Fallschirmjägertruppen der Alliierten sind noch keine geordnete Kampfeinheit.

Es formieren sich Gegenmaßnahmen. Zwar wird Generalleutnant Wilhelm Falley, Kommandeur der 91. Infanteriedivision, kurz vor Erreichen seines Gefechtsstandes erschossen. Eine MP-Salve erfasst seinen Wagen. Er springt heraus, die Pistole in der Hand. Eine zweite Geschossgarbe trifft ihn tödlich.

Doch in Saint-Lô befiehlt General Marcks nun seinem einzigen Reserveregiment, nach Carentan vorzurücken und die Lage dort zu klären. Generaloberst Dollmann setzt weitere Truppenteile ein. Die 21. Panzerdivision, Reserve der Heeresgruppe B, wird in Marsch gesetzt. Der Befehl kommt von Generalleutnant Hans Speidel, Chef des Generalstabes der Heeresgruppe B und Stellvertreter Rommels.

Kurz vor **06.00 Uhr** ruft Blumentritt, Chef des Generalstabes des Oberbefehlshabers West, in Berchtesgaden an, um Hitler vom Beginn der Invasion zu unterrichten. Dort wird Generaloberst Jodl aus dem Schlaf gerissen. Er ist skeptisch. Er hält das Ganze für ein Ablenkungsmanöver. Der Führer war bis spät in der Nacht wach gewesen und erst vor kurzem eingeschlafen. Jodl wagt nicht, den für seine cholerischen Wutausbrüche berüchtigten Hitler zu wecken. Nicht wegen eines Ablenkungsmanövers.

Generalfeldmarschall von Rundstedt, Oberbefehlshaber West, lässt es geschehen. Von tiefer Verachtung durchdrungen gegen Hitler, den „böhmischen Gefreiten“ aus dem Ersten Weltkrieg, der sich anmaßt, seine Armeen zu befehligen und ihn zu bevormunden, resigniert er. Der böhmische Gefreite will kommandieren, dann soll er es tun! Von Rundstedt hat die innere Kündigung längst eingereicht!

05.00 Uhr nachts: (britischer Zeit)

Die Erde der Normandie erbebt unter den Bombeneinschlägen. 1.056 schwere britische Lancaster-Bomber nehmen sich die zehn wichtigsten deutschen Geschützbatterien vor. Merville, Fontenay und Saint-Martin-de-Varreville waren schon vor dem Absprung der Fallschirmtruppen mit Bombenteppichen belegt worden. Nun sind die Geschütze von La Pernelle, Maisy, an der Spitze von Hoc, Lonques, Mont-Fleury, Ouistreham und Houlgate an der Reihe. Es ist ein mörderisches Bombardement. Doch das ist nur der Auftakt!

Schemenhaft taucht aus dem Dunst die Invasionsflotte auf – eine gigantische Armada. Inzwischen ist sie auch auf den Radarschirmen einer der letzten noch intakten deutschen Radarstationen vor Port-en-Bassin zu erkennen. Ein gezielt gelegter Nebelschleier verbirgt die Schiffe am östlichen Ende der Invasionsflotte vor den Zieloptiken der schweren Geschütze in Le Havre. Plötzlich tauchen drei schnelle Schatten auf. Es sind die deutschen Torpedoboote „T-38“, „Jaguar“ und „Möwe“. Viel mehr hat die deutsche Kriegsmarine nicht gegen die riesige Flotte aufzubieten. Die Boote werden sofort nach ihrem Erkennen in konzentrisches Feuer genommen und drehen ab. Doch ihre Torpedos laufen bereits auf die alliierte Flotte zu. Der norwegische Zerstörer „Svenner“ wird getroffen und sinkt sofort. Von Land her feuern einige deutsche Geschütze. Sie richten nicht viel aus.

05.30 Uhr: (britischer Zeit)

1.630 amerikanische viermotorige „Fliegende Festungen“ der Typen B-24 „Liberator“ und B-17 „Flying Fortress“ lösen die britischen Lancaster-Bomber ab. Ein unbeschreibliches Bombardement pflügt die Küstenstreifen der Landestrände um. Die Bomben lassen wenig übrig von den Befestigungen unter ihnen – sofern sie im Zielgebiet einschlagen. Die Schlechtwetterfront wirkt sich aus wie befürchtet – die Bodensicht tendiert an vielen Stellen gegen Null. Die Bombenschützen orientieren sich dort alleine an ihren Navigationsinstrumenten. In den britischen Landeabschnitten liegen die Bombenteppiche einigermaßen gut im Ziel. Nicht so im amerikanischen Landeabschnitt „Omaha“. Aus Furcht, die Bomben könnten wirkungslos ins Wasser fallen, klinken die „Liberator“-Bomber hier einige Sekunden zu spät aus. Sekunden, die Meilen bedeuten. Der größte Teil der Bombenlast geht vier Kilometer hinter den deutschen Verteidigungsstellungen nieder. Anlagen, die hier besonders gut befestigt sind.

Nun eröffnen die Schiffsgeschütze vor den britischen Landeabschnitten „Sword“, „Juno“ und „Gold“ das Feuer. Es ist ein gigantisches Inferno aus Rauch, Detonationen und Explosionsblitzen. Über 6.000 Schiffe stehen den Alliierten zur Verfügung, die mit Abstand größte Invasionsflotte aller Zeiten. U.a. gehören dazu: fünf Schlachtschiffe, 23 Kreuzer, 69 Zerstörer, 56 Fregatten und Korvetten, 247 Minensucher, fünf Monitore und Kanonenboote, 256 kleinere Schiffe und 4.126 größere Landungsschiffe. Die unzähligen Landungsboote sind nicht mitgezählt. Das Stahlgewitter, welches da über den deutschen Unterständen und Bunkern niedergeht, ist nicht zu beschreiben. Es wird ergänzt durch einen Hagel an Raketengeschossen, deren Salven mit einem infernalischen Heulen auf die Strände zujagen und sich in die Explosionen der schweren Schiffsgranaten einreihen.

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

Und doch – so unglaublich es erscheinen mag: nicht alle deutschen Geschütze werden vernichtet, und nicht alle Soldaten im Zielgebiet getötet. Obwohl jeder Quadratmeter statistisch gleich mehrfach in Fetzen gehackt sein müsste.

05.50 Uhr: (britischer Zeit)

Nun eröffnen auch die Schiffe vor den amerikanischen Landeabschnitten „Omaha“ und „Utah“ das Feuer. 20 Minuten später als bei den Briten – und kürzer. Die Amerikaner ziehen das Überraschungsmoment einem konzentrierten Trommelfeuer vor. Doch das Feuer ist konzentriert genug. Genug? Nicht ganz. Nicht im Abschnitt „Omaha“.

Ab 06.30 Uhr: (britischer Zeit)

„Utah Beach“

Einer der ersten Amerikaner betritt französischen Boden, genau um **06.39 Uhr**. Es ist im Strandabschnitt „Utah“. Und es ist Brigadegeneral Theodore Roosevelt junior. Roosevelt sucht nach bekannten Anhaltspunkten für das Gelände. Er findet keine. Offenbar war die gesamte Landungsflotte abgetrieben worden. Doch der deutsche Widerstand ist gering. Von denen lebt kaum einer mehr. Etwa 200 US-GI`s kommen in diesem Landeabschnitt ums Leben. Nur 200 ...

„Omaha Beach“

Der Zeitplan ist eingehalten. Das Meer ist bewegt, Schaumkronen zieren die Wellenspitzen. 32 Schwimmpanzer („DD-Tanks“) werden in etwa fünf Kilometer Abstand von der Küste zu Wasser gelassen. Es sind „Sherman“-Panzer, welche eine faltbare Hülle haben, die aufgeblasen wie ein gigantisches Schlauchboot wirkt. Sie trägt sogar das Gewicht eines Panzers – vorausgesetzt, das Wasser schwappt nicht über den oberen „Schlauchboot“-Rand. Doch genau das passiert in der aufgewühlten See. Alle bis auf zwei sinken mitsamt ihren Besatzungen auf den Grund des Meeres.

Auf dem rechten Flügel sollen weitere 28 Amphibienpanzer gewassert werden. Doch 1st Lieutenant Rockwell erkennt das Desaster. Er steuert seine Landungsboote an den Strand, lässt diese lieber auf Grund laufen, als die Panzerbesatzungen den Seemannstod sterben zu lassen. Einige Landungsboote laufen gegen Hindernisse und sinken. Die anderen kommen durch. Die Sherman-„Tanks“ rollen an Land. Sie werden von Panzerabwehrgranaten empfangen. Deutsche 8.8-cm-Geschütze nehmen sich einen Panzer nach dem anderen vor. Als alle vernichtet sind, kommen Rockwells Boote an die Reihe ...

„DD-Tank“: Sherman-Schwimmpanzer.

Inzwischen sind die Landungsboote mit der ersten Welle Infanterie am Strand. Die Deutschen im Abschnitt „Omaha“ haben das Schiffsartilleriefeuer weitgehend unversehrt überstanden. Die Soldaten der schlagkräftigen 352. Infanteriedivision schiessen gut gezielt aus allen Rohren. Granatwerfer überschütten die Amerikaner mit einem Geschosshagel, der nur einen Bruchteil dessen ausmacht, was die Deutschen erdulden mussten. Doch diese konnten in geschützten Unterständen das Schlimmste überstehen – meistens, Volltreffer ausgenommen. Die Amerikaner dagegen sind dem deutschen Feuer hilflos in der deckungslosen Strandfläche ausgeliefert. Bei Ebbe! Es kracht überall. Es passiert genau das, was nie hätte passieren dürfen.

„Omaha Beach“: Seit Steven Spielbergs Film „Saving Private Ryan“ haben viele Kinobesucher eine vage Ahnung von dem, was hier vor sich ging. An die Wirklichkeit reicht es bei aller schonungsloser Realitätsnähe der im Film gezeigten Szenen dennoch nicht heran!

Diese Fotos sind nachträglich coloriert, allerdings ausgesprochen professionell.

Dr. Wolff Verlag

Allmählich kommt die Flut.

Maschinengewehrsalven peitschen über den Strand. Die amerikanischen Verluste gehen in die Tausende. Die US-Boys sind am Strand festgenagelt. Die nächste Welle folgt. Auch ihr ergeht es nicht besser. Zerfetzte Leiber übersäen den Strand, blutüberströmte Leichen bedecken den Sand. Die Horrorszenen sind eingehend filmisch aufbereitet. Doch im Film dauert die Hölle etwa eine entsetzliche halbe Stunde. Die Realität ist weitaus ausdauernder! Der Alptraum nimmt kein Ende!

Allmählich kommt die Flut. Für Verwundete, die nicht mehr wegkriechen können, ist es vorbei.

Nun versuchen amphibische Trucks, Schwimmfahrzeuge mit Rädern, so genannte „DUKW“s mit Geschützen an Bord, an Land zu kommen. Sie werden ausnahmslos im deutschen Abwehrfeuer versenkt.

Erst als es Oberst Canham und Brigadegeneral Cota am späten Vormittag gelingt, mit einer geballten Ladung (gebündelte Handgranaten) eine Bresche in den Stacheldrahtverhau zu sprengen, der den Eingang in den Hohlweg nach Saint-Laurent versperrt, wendet sich das Blatt. Die Flut ermöglicht es den vor der Küste liegenden Zerstörern, nun auf Sichtweite an das Gemetzel auf dem Strandabschnitt heranzukommen. Sie feuern gezielt auf die deutschen Widerstandsnester. Eine dieser Salven können Canham, Cota und einige Männer ausnützen. Der Volltreffer eines Zerstörers zerreißt den Geschützstand von Moulins.

Danach sind die Amerikaner durch.

An anderen Bereichen des Strandabschnittes dauern die Kämpfe bis zum Abend an. Die Amerikaner verlieren etwa 3.500 Mann, die deutschen Verluste betragen etwa 700 Soldaten.

„Gold Beach“

Die Briten gehen um **07.25 Uhr** an Land. Die Bomber und Schiffsgeschütze hatten ganze Arbeit geleistet. Dennoch gibt es erbitterten Widerstand. Die britischen Soldaten benötigen den gesamten Tag, die deutschen Stellungen in Le Hamel niederzuringen. Doch sie sind mehr als üppig mit Material ausgestattet. Im Gegensatz zu den Deutschen, die dem nicht viel mehr als ihren Durchhaltewillen entgegenzusetzen haben.

Da die See sehr aufgewühlt ist, bringen die Landungsboote hier die Panzer direkt an Land. Einige der Kampffahrzeuge werden von den Deutschen sofort mit Panzerabwehrgeschossen vernichtet. Doch die anderen dringen vor. Sie erhalten schnell Unterstützung.

Es ergießt sich eine derartige Flut an Material, Panzern, „Crab“-Minenräumfahrzeugen und anderem schweren Gerät an den Strand, dass die deutschen Verteidiger hoffnungslos auf verlorenem Posten stehen. Am deutschen Widerstand vorbei dringen die britischen Verbände gegen Arromanches und Ver-sur-Mer vor.

„Juno Beach“

Der Landeabschnitt ist der 3. kanadischen Division zugeordnet. Die nächtlichen Luftangriffe der Alliierten hatten kaum Schäden hinterlassen. Auch das mörderische Schiffsfeuer hatte nur etwa 15 % der Bunker außer Gefecht setzen können. Da sich die Landung wetterbedingt etwa eine halbe Stunde verzögert, haben die Deutschen nach Ende des Artilleriebeschusses genug Zeit, sich zu formieren.

Sie sind bereit, als die Kanadier kommen. Allerdings sind die Männer der 716. Division nur bedingt kampffähig, viele sind Russland-Veteranen mit behindernden Verletzungen.

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

Das Wasser ist schwer vermint. Die hohe Dünung erschwert die Landung. Man hat Mühe, die Schwimmpanzer zu Wasser zu lassen und heil an Land zu bringen. Es gelingt nur einigen von ihnen, die Küste zu erreichen, und diese kommen erst nach den Sturmtruppen an Land. Die Infanteristen bleiben bis zu diesem Zeitpunkt ohne Panzerunterstützung und erleiden entsprechend heftige Verluste. Am Ostende des Landeabschnittes ist die See so rau, dass die Infanterie ganz ohne Panzer auskommen muss.

Der deutsche Widerstand ist grimmig und entschlossen. Auch der westliche deutsche Stützpunkt Courseulles-sur-Mer hält sich tapfer. Heftige Gefechte entbrennen. Nach einer Stunde ist die Hälfte der an Land gegangenen Kanadier tot, im deutschen Feuer gefallen. Es ist weniger bekannt – doch das entspricht durchaus der Verlustrate der Amerikaner in Omaha Beach zu diesem Zeitpunkt! Nun allerdings wirken sich die noch kampffähigen Panzer der Kanadier aus. Es gelingt ihnen, die deutschen Verteidigungsstellungen zu durchbrechen. Mit ihrer Hilfe überwinden die Kanadier den Strandwall und fallen den Deutschen nun in den Rücken.

Dennoch wird verbissen weitergekämpft – buchstäblich bis zur letzten Patrone und Handgranate. Die Hauptstreitmacht der Kanadier umgeht allerdings fortan die Widerstandsnester und dringt ins Landesinnere vor.

„Sword Beach“

Es ist der östlichste der fünf Landeabschnitte. Um **06.00 Uhr** verlassen die ersten Landungsboote ihre Mutterschiffe. Auch 34 „DD-Tanks“ – Schwimmpanzer – werden zu Wasser gelassen. Die See an diesem Strandabschnitt ist relativ ruhig, sodass das Anlanden der Panzer gelingt. Überwiegend gelingt. Denn zwei der Panzer versinken in den Fluten. Die anderen erreichen das Ufer etwa zeitgleich mit der ersten Welle der Infanterie.

Raketenwerfer der Briten belegen den Strand und seine Befestigungen mit Dauerfeuer fast bis zum Landezeitpunkt der Landungsboote. Es ist **07.25 Uhr**. Centaur IV-Panzer und Sexton-Selbstfahrlafetten sind so in den Landungsbooten positioniert, dass sie über den Rand der Rampe hinaus schon bei der Annäherung an den Strand auf erkannte gegnerische Stellungen feuern können.

Bei La Breche empfängt die Briten erbittertes und gut gezieltes Abwehrfeuer. Einige Panzer werden abgeschossen. Doch schon naht die zweite Welle und landet. Als sich die Rampen senken, blicken die Soldaten direkt ins Mündungsfeuer der deutschen Geschütze und Maschinengewehre. Der Kommandeur der 1st South Lancs fällt ebenso wie ein Kompanieführer und sein Stellvertreter. Der Kampf ist hart und mühsam. Es gelingt den Panzern aber, eine der deutschen Artilleriestellungen und Befestigungen nach der anderen zum Schweigen zu bringen. Erst gegen **10.00 Uhr** ist es schließlich vollbracht.

Westlich haben es die Briten mit weiteren deutschen Befestigungen zu tun. Der Hauptstützpunkt „Trout“ wird von den Royal Marines angegriffen. Drei „AVRE“-Panzer kommen ihnen zu Hilfe. Alle drei werden von einem deutschen Panzerabwehrgeschütz erledigt.

Trotzdem ist der englische Durchbruch nicht aufzuhalten.

Etwa 700 britische Soldaten sterben.

Wie viele von ihnen den Geschossen aus den Maschinengewehren und Bordkanonen von **Oberstleutnant Josef Priller** und **Unteroffizier Heinz Wodarczyk** zum Opfer fallen, ist nicht bekannt.

Die deutsche Luftwaffe

Das erste deutsche Flugzeug, das über der Invasionsflotte erscheint, ist ein Jagdaufklärer der **3./NAGr 13**. Leutnant Adalbert Bärwolf staunt nicht schlecht über das, was sich kurz nach Sonnenaufgang seinen Augen darbietet. Das Ausmaß der Todesmaschinerie unter ihm ist ungeheuerlich.

Lille-Nord, 88 Kilometer südöstlich von Calais und knapp 250 Kilometer östlich von Ouistreham. Stabszentrale des **Jagdgeschwaders** (**JG**) **26**. Wenn man das so nennen kann. Denn das **JG 26** wurde erst gestern, am **5. Juni 1944**, gegen den erklärten und entschiedenen Einspruch seines Kommandeurs in alle Winde zerstreut, um die wertvollen Maschinen vor den immer gefährlicher werdenden angloamerikanischen Jagdbomberangriffen am Boden vorerst in Sicherheit zu bringen. Die **I. Gruppe** ist unterwegs in den Raum Reims, die **III. Gruppe** ist in Nancy, wobei die **I. Gruppe** bisher abends zurückkehrt und sich frühmorgens aus der Schusslinie bringt. Nun ist beschlossen, sie dauerhaft in Reims zu stationieren.

Die **II. Gruppe** befindet sich derzeit in Mont-de-Marsan, mitten zwischen Bordeaux und der spanischen Grenze, und in Biarritz. „*J.w.d.*“ würde der Berliner sagen – „*janz weit draußen*“. „*En Hendrdubbfinga*“ (In Hintertupfingen) sagt der Schwabe. Oder ganz einfach „*am Arsch der Welt*“!

Jedenfalls 800 Kilometer weit südwestlich von Lille. Und 610 Kilometer entfernt von Ouistreham ...

Doch in Ouistreham ist plötzlich die Front.

Sword Beach, genauer gesagt.

Der Kommodore des **Jagdgeschwaders 26** hatte diesen vermeintlichen Unsinn zu verhindern versucht. Oberstleutnant Priller ist ein reizbarer Mann, bekannt für seinen Jähzorn. Und auch dafür, selbst Generälen die Meinung zu sagen, wenn ihm der Kragen platzt. Es sei unverantwortlich, im Angesicht der drohenden Invasion sein komplettes Geschwader in alle Himmelsrichtungen zu verteilen, statt es da zu lassen, wo es voraussichtlich bald gebraucht werde – an der Kanalküste! Priller hatte getobt gestern. Es war ein Wutausbruch der allerersten Sahne, echter Prillerscher Art! „*Das ist doch Wahnsinn!*“ hatte Priller ins Telefon geschrien, „*Wenn wir mit einer Invasion rechnen, dann sollten die Staffeln vorgezogen werden, nicht zurück! Und was passiert, wenn der Angriff während der Verlegung anfängt? Mein Nachschub kann nicht vor morgen oder übermorgen in den neuen Stützpunkten sein! Ihr seid doch alle verrückt!*“ Als popliger Geschwaderkommandeur überblicke er ja wohl nicht die Gesamtlage, wurde er brüsk zurechtgewiesen. Außerdem komme bei dem schlechten Wetter eine Invasion doch gar nicht infrage!

Priller hatte den Hörer auf die Gabel geknallt und dann seinen Kameraden Wodarczyk angesehen, den einzigen Piloten, der ihm von seinem gesamten Geschwader noch geblieben war. Dann hatte er eine Flasche Kognak angesehen. „*Was können wir d'ran ändern? Wenn die Invasion kommt, verlangen die wahrscheinlich von uns, dass wir sie ganz alleine aufhalten! Da fangen wir besser jetzt schon an, uns zu besaufen!*“ Gegen **01.00 Uhr** nachts war die Flasche leer. Ob Priller das dann auch noch gesehen hat, ist nicht überliefert.

Und nun, am nächsten Morgen in aller Herrgottsfrühe, läutet das Telefon. Heute ist der **6. Juni 1944.** Geschwaderkommodore

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

Oberstleutnant Priller meldet sich verschlafen. „*Priller,*“ hört er eine aufgeregte Stimme am anderen Ende „*es sieht danach aus, als ob so etwas wie eine Invasion im Gange ist! Ich schlage vor, Sie machen Ihr Geschwader startklar!*“ Am Telefon ist der Ia-Offizier des zuständigen Jagdkommandos II.

Priller hat Mühe, wach zu werden. Wie bitte, hatte er da gerade richtig gehört? Die Invasion? Na, bestens! Genau so hatte er sich das vorgestellt! Priller sieht zuallererst mal die dringende Notwendigkeit, seinen Gegenüber in allen Einzelheiten darüber aufzuklären, was er, Priller, vom gesamten Oberkommando der deutschen Luftwaffe im Allgemeinen und vom Jagdkommando II in Frankreich im Speziellen so hält. Die farbenfrohen Formulierungen des Geschwaderkommodore sind alles andere als druckreif, wie er später selber eingestehen muss. „*Wen, verdammt noch mal, soll ich denn wohl startklar machen? Ich bin startklar! Wodarczyk ist startklar! Und Ihr Klotzköpfe wisst doch ganz genau, dass ich nur noch lumpige zwei Maschinen habe!*“ Priller knallt den Hörer auf die Gabel.

Doch das Telefon bleibt nicht lange stumm. Es ist derselbe Offizier, der sich mühsam beherrscht, als Priller sofort wieder ausrastet. Er gibt Entwarnung. Es sei alles nur eine Falschmeldung gewesen. Priller bleibt die Spucke weg. Doch an Schlaf ist nun nicht mehr zu denken.

Auch dabei sollte es nicht bleiben. Einige Zeit später klingelt der Hörer erneut. Und wieder ist das Jagdkommando II am anderen Ende der Leitung. Namentlich der Ia des Jagdkommandos – ein drittes Mal. „*Priller,*“ hört es der erstaunte Kommodore aus dem Hörer schallen, „*die Invasion hat angefangen! Am besten steigen Sie gleich auf!*“

Jetzt platzt dem Kommandeur des **Jagdgeschwaders 26**, der gestern noch über 71 Jagdflugzeuge vor Ort verfügt hatte, endgültig der Kragen. „*Da haben wir den Salat! Ihr verfluchten Blödmänner!* [*3] *Was soll ich denn wohl mit zwei Maschinen ausrichten? Wo sind meine Staffeln? Könnt Ihr die zurückholen, he?*“

Der Offizier des Jagdkommandos lässt sich nicht provozieren. „*Priller,*“ sagt er schließlich, als er zu Wort kommt, „*wir wissen noch nicht genau, wo Ihre Staffeln gelandet sind, aber wir werden sie auf den Flugplatz von Poix zurückverlegen. Setzen Sie Ihr gesamtes Bodenpersonal sofort dorthin in Marsch! Inzwischen fliegen Sie selber am besten in den Invasionsraum. Machen Sie's gut, Priller!*“

Nun beherrscht sich auch Priller. So gefasst wie nur möglich erwidert er: „*Und hätten Sie wohl auch noch die Güte, mir zu sagen, wo diese Invasion stattfindet?*“

„*Normandie, Priller! In der Gegend von Caën!*“

Es wird sofort veranlasst, dass alle drei Gruppen des **JG 26** näher an die Invasionsfront heranzuführen und zum Einsatz zu bringen sind. Priller benötigt etwa eine Stunde, um die entsprechenden Anweisungen zu geben.

Die **erste (I.) Gruppe** und die **dritte (III.)** werden telefonisch alarmiert, starten und werden auf die Flugplätze Creil und Cormeilles-en-Vexin (20 Kilometer nordwestlich des Stadtrandes von Paris) dirigiert, um dort die Jäger des **Jagdgeschwaders 2** zu verstärken. Die **zweite (II.)** Gruppe ist bereits seit **05.00 Uhr** informiert und seit **07.00 Uhr** unterwegs ins Kampfgebiet. Schwieriger ist das Umdirigieren der ohnehin auf der Straße befindlichen Bodenmannschaften mit Tross und aller Ausrüstung. Die fahren nach Stand der Dinge nun in die falsche Richtung! Es gilt jetzt, alles in die Normandie zu schaffen. Doch die Straßen dorthin sind zerstört – und derzeit brandgefährlich! Der „Unsinn“ rächt sich nun.

In Lille ist es **08.00 Uhr** [*4] morgens am **6. Juni 1944**. Priller geht mit seinem Kameraden Wodarczyk zum Start. Über die Aussichten, diesen Einsatz zu überleben, macht sich keiner der beiden irgendwelche Illusionen!

Die beiden Focke-Wulf 190 A-8 starten. Priller fliegt eine modifizierte Maschine, deren äußere Tragflächenkanonen ausgebaut wurden, um den Jäger leichter und damit schneller und wendiger zu machen. Es ist davon auszugehen, dass auch sein Rottenflieger eine derartig gewichtsreduzierte „190“ benutzt. Priller fliegt voraus. Wodarczyk hält sich gemäß Instruktion knapp hinter ihm und folgt.

Die beiden einsamen deutschen Jäger jagen im Tiefstflug über die französische Landschaft nach Westen. Doch die Einsamkeit ist eine sehr einseitige Angelegenheit. Sie bezieht sich derzeit nur auf Maschinen mit einem Balkenkreuz auf Rumpf und Tragflächen. Über ihnen ist die Hölle los, Je näher die beiden deutschen Jagdflugzeuge den Invasionsstränden kommen, desto mehr alliierte Jäger tummeln sich weit über ihnen am Himmel. Ganze Pulks amerikanischer Mustang-Jäger, auch Thunderbolts. Und britische Spitfire. Doch keiner der alliierten Piloten an jenem wolkenverhangenen Himmel bemerkt die zwei grau gefleckten deutschen Jäger wenige Meter über der Erdoberfläche.

Kurz vor Le Havre türmt sich eine Wolkenfront vor Prillers Motorhaube. Der Oberstleutnant zieht hoch und verschwindet in der grauen Wand. Wodarczyk folgt ihm. Als beide Maschinen auf der anderen Seite der Wolkenfront wieder aus der „Suppe“ herausfliegen, bietet sich den zwei deutschen Piloten ein unbeschreibliches Schauspiel.

Vor ihnen liegt die gesamte kolossale alliierte Invasionsflotte.

Und der Landungsabschnitt, den die Briten „**Sword Beach**“ nennen. Doch das weiß weder Priller noch Wodarczyk. Auch nicht, dass sie beide in den folgenden Minuten in die geschichtliche Unsterblichkeit eingehen würden. Sie rechnen eher mit profaner Sterblichkeit, alle beide. Aber wenn schon, dann wenigstens mit Pauken und Trompeten.

Unter ihnen am Landestrand wird hart gekämpft. Priller ruft seinem Rottenflieger per Funk zu, er solle dicht an ihm dran bleiben. „*Tolle Sache – ganz tolle Sache! Da unten ist alles zu haben, wo man nur hinsieht! Glaub` mir – das ist die Invasion!*“ Priller holt staunend Luft. Dann gibt er den Befehl zum Angriff. „*Wodarczyk, wir gehen 'ran! Mach's gut!*“

Mit diesen Worten kippt der Oberstleutnant seine Focke-Wulf ab und rast mit 650 km/h auf den Strandabschnitt zu. In weniger als 50 Meter Höhe fängt er sein Jagdflugzeug ab und jagt aus allen Rohren feuernd über den Strand.

Die britischen Soldaten hechten zu Boden, als die Geschosse rings um sie herum einschlagen. Nun wacht die Schiffs-Flak auf. Deren Geschütze decken die beiden deutschen Jagdflugzeuge mit einem

[*3] Anmerkung: es ist davon auszugehen, dass die in den Quellen dargelegten Formulierungen wie das Wort „Blödmänner“ nachträglich – sagen wir – „geschönt“ wurden! Man kann davon ausgehen, dass die tatsächlichen Aussagen drastisch deftiger waren und einer gewissen anatomischen Region näher liegen.

[*4] Es handelt sich um deutsche Zeit, das heißt, für die Landungstruppen ist es 09.00 Uhr.

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

Geschosshagel ohne Beispiel ein. Doch vergebens. Vorne weg fliegt Priller, hinter ihm rast Wodarczyk über den Sandstrand und schießt aus allen Waffen. Dann endlich zieht Priller hoch. Wie durch ein Wunder hat kein einziges Flak-Geschoss eine der beiden Focke-Wulf getroffen. Und – noch erstaunlicher – kein britisches oder amerikanisches Jagdflugzeug ist zu sehen.

Als diese endlich eintreffen, sind die zwei Focke-Wulf in eine ähnlich dichte Wolkenwand hinein verschwunden wie die, aus der sie so plötzlich aufgetaucht waren.

„Das also ist der größte Augenblick in der Geschichte der Luftwaffe“. Prillers Sarkasmus geht ätzend über den Funkverkehr. Doch sie hatten überlebt.

Der britische Oberheizer Robert Dowie auf der HMS „Dunbar“ soll angesichts der dreisten Showeinlage dieser beiden deutschen Jagdflugzeugpiloten ungläubig den Kopf geschüttelt und dann gesagt haben: *„Deutscher hin, Deutscher her, viel Glück wünsch` ich Euch – Ihr Kerle habt Schneid!“*.

Die beiden „Kerle“ landen heil und sicher. Aber schweißgebadet.

Sie mögen nach Leutnant Bärwolf die ersten deutschen Piloten über dem Kampfgebiet gewesen sein. Die Einzigen heute sind sie nicht. Doch es ist der berühmteste Tiefangriff über den Landeströnden.

Nahe am Frontgebiet der Normandie ist das zweite in Frankreich vertretene deutsche Jagdgeschwader, Major Kurt Bühligens **Jagdgeschwader 2**, stationiert. Allerdings befindet sich auch eine seiner drei Gruppen, die **III. Gruppe**, gerade in der Phase der Verlegung. Sie ist nach Fontenay-Le-Comte nördlich von La Rochelle unterwegs, während die **II. Gruppe** gar in Gütersloh in Deutschland zur Auffrischung ist. Seit Jahresanfang hatte sie über 50 Piloten verloren – es ist dringend Ersatz notwendig.

Die am schnellsten in die Nähe der Invasionsstrände gebrachte Gruppe des **JG 2** ist die **I. Gruppe** unter Major Erich Hohagen. Zumindest nach ihrer hastigen Verlegung in den ersten Morgenstunden vom Raum Nancy aus nach Creil. Auch die **III. Gruppe,** welche trotz Verlegung zum Einsatz kommt, greift ab Mittag in die Kämpfe ein. Ihr Gruppenkommandeur Hauptmann Herbert Huppertz wird heute sogar über sich hinauswachsen! Auch die **I., II.** und **III. Gruppe** des **JG 26** starten am **6. Juni 1944** trotz der Rücknahme ins Hinterland ab der Mittagszeit doch noch gegen die alliierte Luftarmada.

Am Boden gibt es zunächst Anlass zur Hoffnung. Die 21. deutsche Panzerdivision schafft es, die britischen Truppen bei Caën („Sword-Beach“) in Bedrängnis zu bringen. Doch letztlich kann der deutsche Gegenangriff, auch unter Einsatz britischer Hawker „Typhoon“-Jagdbomber, von den Briten zum Stehen gebracht werden. Allerdings entsteht eine für die Alliierten gefährliche Situation, als es dem deutschen Panzergrenadierbataillon 192 gelingt, einen Keil zwischen die kanadische 3. und britische 3. Division zu treiben und zwischen den Abschnitten „Juno“ und „Sword“ die Küste zu erreichen. Der Erfolg der Invasion steht auf des Messers Schneide. Ein weiteres Vordringen, das schnelle und zielgerichtete Ausnutzen dieses taktischen Vorteiles hätte jetzt nur durch die allerdings bei Tage sehr riskante Zuführung weiterer deutscher Panzerkräfte erfolgen können. Trotz allem Risiko eine militärisch zwingende Chance! Die Panzerdivisionen stehen von Rundstedt zur Verfügung. Theoretisch. Doch deren Einsatzbefehl hat sich der Führer persönlich vorbehalten. Und der Führer schläft.

Als er aufwacht, glaubt er an ein Ablenkungsmanöver. Die Hauptinvasion stünde noch bevor – am Pas de Calais, wie erwartet. Daher verbietet er die Heranführung weiterer Truppenteile in die Normandie aus dem Bereich der 15. Armee. Und den Einsatz der Panzerreserve. Bis es hoffnungslos zu spät ist. Hitler zögert selbst noch am **8. Juni 1944**! Die Finte der britischen Doppelagenten zahlt sich aus.

Gegen Abend erscheint Erwin Rommel wieder in La Roche-Guyon. Die Unterredung mit Hitler hat er abgesagt. Wozu auch jetzt noch? Der Feind war nicht am Strand vernichtet worden. Er hatte bereits 150.000 Mann an Land gebracht, nun Brückenköpfe installiert und war dabei, diese zu sichern. Rommel weiß, was dies bedeutet. Er war die ganze Zeit stumm zusammen mit seinem Fahrer und dem Ordonanzoffizier, Hauptmann Lang, im Wagen gesessen. Dann hatte er einen Satz gesagt: *„Ich hab' die ganze Zeit Recht gehabt – die ganze Zeit!“* An diesem Abend des ersten Invasionstages haben die alliierten Truppen etwa 9.000 Gefallene zu beklagen. Man hatte in England mit mehr gerechnet ...

Ach ja – und die deutsche Luftwaffe? Sie hat am Ende des ersten Tages der Invasion stolze 170 Einsätze gegen die alliierten Luftstreitkräfte geflogen. Die Piloten der Gegenseite hatten es zum Vergleich auf gerade mal läppische 14.000 Einsatzflüge gebracht! Man könnte Prillers Sarkasmus verstehen!

Leutnant Wolfgang Fischer von der **3. Staffel** des **JG 2** berichtet über seine Erlebnisse am Invasionstag. Bereits die Zeit kurz zuvor ist aufschlussreich – sein Bericht lautet, in die Erzählform Präsens transferiert (die Zeitangaben sind aus deutscher Sicht angegeben):

„Freitag, 3.6.1944:

*An diesem Tag wird unsere **I. Gruppe** noch weiter ins Landesinnere zurückgenommen, nämlich nach Nancy/Lothringen und Umgebung. Die **1.** und **3. Staffel** landen auf dem Plateau über der Stadt. Dort bleiben wir das ganze Wochenende tatenlos liegen, was für mich recht angenehm ist, denn Nancy kenne ich von meiner Zeit **1943** auf der Jagdschule **JG 107** sehr gut. Heute erkläre ich mir diese Rückverlegung so, dass man den Zeitpunkt und Ort der ‚Invasion' gekannt hat und die Jagdgruppen vor dem erwarteten Luftschlag in Sicherheit bringen wollte. ‚Die deutsche militärische Abwehr' unter Admiral Canaris hatte nämlich bei der Gegenseite unter Einsatz von einem Heer von ‚V-Leuten' erfolgreich Spionage betrieben. Sein Mitarbeiter, Oberstleutnant Oskar Reile, damals ‚Kommandeur Frontaufklärung West' schreibt in seinem authentischen Dokumentarbericht ‚Der deutsche Geheimdienst im II. Weltkrieg – Westfront' Folgendes:*

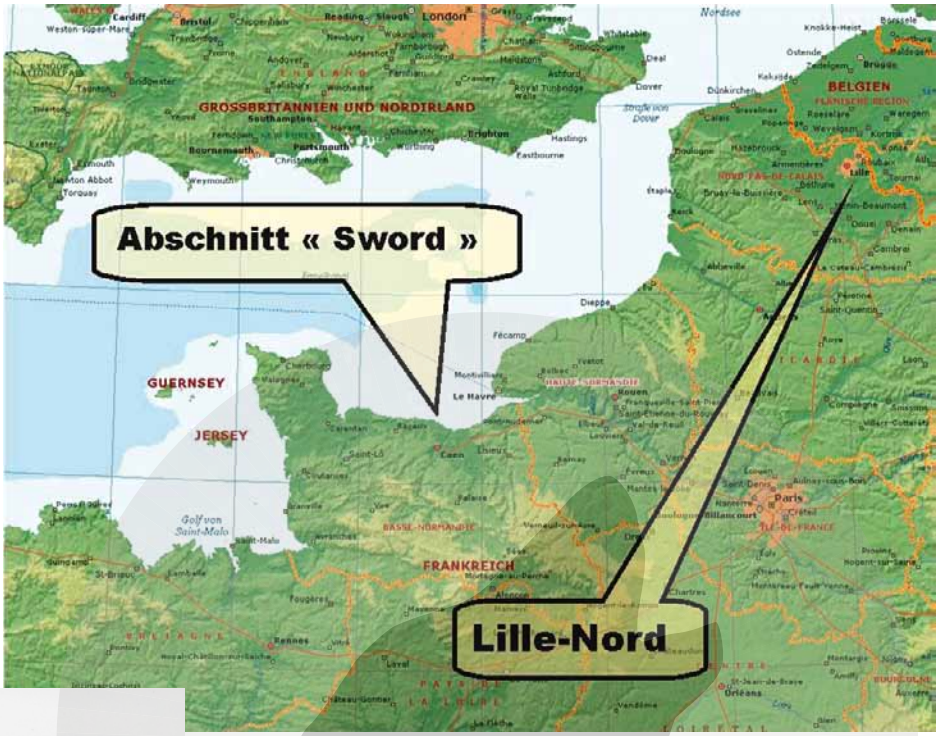
*‚Seite 351: ‚...Die zuständigen Offiziere im Stab des Oberbefehlshabers West (Feldmarschall Rommel, d. V.) und in den Frontaufklärungstruppen West waren zwar seit **Beginn** des **Jahres 1944** auf Grund der Erkundungsergebnisse der festen Überzeugung, dass der Hauptstoß der Invasion in der Normandie zu erwarten sei, doch ließen sich Hitler und seine Berater von den diesen Offizieren vorliegenden Argumenten nicht überzeugen. Der ‚Führer' vertraute lieber seinem ‚unfehlbaren Feldherrngenie' und den Meldungen zahlreicher Dienststellen des RSHA (Reichssicherheitshauptamtes, d. V.) und der Nationalsozialistischen Partei.* [...] *Es wurde im Stab*

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

6. Juni 1944

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

Flugzeugtyp:	Focke-Wulf 190 A-8
Nationalität:	Luftwaffe
Einheit:	Stab/JG 26 und 4. Staffel/JG 26
Piloten:	Oberstleutnant Josef „Pips“ Priller (vorne) und Unteroffizier Heinz Wodarczyk (hinten)
Stationierung:	Lille-Nord/Frankreich/6. Juni 1944



Das von „Pips“ Priller am 6. Juni 1944 benutzte Flugzeug trägt seine traditionelle schwarze Nummer 13. Das Foto entstand in den Tagen um die Invasion herum. Doch die Nr. 13 ist nicht die offizielle Markierung für einen Geschwaderkommodore. Dass es früher ein regulär markiertes Flugzeug gab, beweist das Foto unten links.

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

Am 5. Februar des Jahres 1944 besucht der Oberbefehlshaber der Heeresgruppe B, Erwin Rommel, das JG 26. Im Vordergrund ist Oberstleutnant Prillers Focke-Wulf 190 zu erkennen, damals noch vom Typ A-6 mit der Werknummer 530120. Diese Maschine trägt noch die reguläre Kommandeurskennung – ✠ – > . Die Werknummer ist auf der rechten Leitwerkseite mit 0120 abgekürzt, links jedoch vollständig angebracht. Ebenso ist der stilisierte *Adlerflügel* (der schwarze Zacken unter der Motorhaube) asymmetrisch: Er ist rechts kürzer als links.

Oberstleutnant Priller, Feldwebel Schmidtke, Unteroffizier Wodarczyk, Unteroffizier Grad. Man bemerke die gut getarnte Focke-Wulf 190 hinter den Männern.

Von diesen Männern ist bei Kriegsende nur noch einer am Leben. Es ist der eher kleinwüchsige Mann mit der Pfeife links außen und dem Spitznamen ‚Pips‘! Die „Unterredung“ scheint eine Art Rapport zu sein – Priller sieht nicht gerade sehr zufrieden aus!

Prillers „schwarze 13“ „♥ Jutta“ 13 – ✠ – mit Zusatztank.

Josef Priller vor einem Einsatz in seiner früheren Focke-Wulf 190 A-6 mit der Werknummer 530120. Hier ist die rechte Heckseite zu sehen, welche nur die Zahlen 0120, diese dafür in größerer Schrift zeigt, während die Nummer auf der anderen Seite vollständig ist.

Zwei andere Jagdfliegerasse im Gespräch: Oberst Walter Oesau (links) und Maior Heinz Bär (rechts) im April des Jahres 1944 in Störmede. Walter Oesau ist Geschwaderkommodore des JG 1, Heinz Bär wird wenig später am 1. Juni 1944 zum Kommodore des JG 3 ernannt.

Dr. Wolf Verlag
Leseexemplar

des OB West nie beharrlich angenommen, dass der Hauptstoß der Invasion am Pas de Calais und nicht in der Normandie erfolgen werde, dagegen wurde diese Idee wiederholt vom OKW/Wehrmachtführungsstab vertreten. Begründung: schmalste Stelle des Kanals ...!'

*‚Seite 348: ‚Am **1. Juni 1944** gegen **18.00 Uhr** stürzten die mit dem Abhören des BBC-Senders beauftragten Soldaten herbei und meldeten mir, dass soeben 26 der Sprüche durchgegeben worden seien, die für die in Betracht kommenden Einheiten der Résistance und der SOE-Gruppen bedeuten: Höchste Alarmbereitschaft! Die Invasion kann jeden Augenblick beginnen.*

*Noch am gleichen Abend unterrichtete ich fernmündlich und per Fernschreiben den Oberbefehlshaber West ... [...] Schließlich empfanden wir es als eine Erlösung, als von BBC am **5. Juni** gegen **18.00 Uhr** die von uns erwarteten Sprüche durchgegeben wurden, die für die Empfänger in den Résistance- und Agentengruppen bedeuteten: Die Invasion beginnt, geht sofort an die Durchführung der Euch für den Tag X übertragenen Aufgaben! Sofort meldete ich den Sachverhalt fernmündlich an die in Betracht kommenden Führungsstäbe ...' “*

Leutnant Fischer schreibt weiter:

„Montag, 6. Juni 1944:

*Morgens etwa um **05.00 Uhr** fährt ein Kradmelder an meinem Hotel vor, brüllt meinen Namen und „Invasion!“ – und fährt mich zum Plateau hinauf, wo wir durch kniehohes Gras zum Platz Creil starten (circa 40 Kilometer nördlich von Paris) Dort werden unsere Maschinen mit Bordraketen „BR 21“ ausgerüstet [...].*

Während der zwei Stunden Wartezeit für die Montage überlege ich, wie man wohl mit diesen Dingern etwas treffen könnte (‚gearbeitet' hatte ich nämlich noch nie damit). Wir nennen sie ‚Dödls' – das war ein Sammelbegriff für alles Mögliche (auch das Ritterkreuz z.B. ist so genannt worden). Die Zielanweisung lautet nämlich schlicht und ergreifend:

*‚Auf 1.000 Meter Entfernung 80 Meter links vorhalten.' Zur Stabilisierung der Flugbahn treten die Treibgase aus 24 schräg in den Raketenboden gebohrten Löchern aus, sodass sie einen Rechtsdrall bekommen und nach rechts abdriften. Gegen kleine, punktförmige Ziele sind sie daher ungeeignet. Gegen Schiffe allerdings mit ihrer großen Längenausdehnung, so kalkuliere ich, müsste man eine reelle Chance haben. Nun ist unsere [...] Zieleinrichtung (‚Revi' = Reflexvisier) so konstruiert, dass sie ein Luftbild eines Kreises vor die Augen projiziert, dessen Durchmesser 1/10 der Entfernung zum jeweiligen Zielobjekt simuliert, d. h. wenn z. B. eine Jagdmaschine mit der üblichen Spannweite von 10 Metern den Kreis gerade ausfüllt, sitzt man 100 Meter hinter ihr. So könnte ich mit genügender Genauigkeit den Abstand zu einem Schiff und das notwendige Vorhaltemaß ermitteln, um beim Angriff von der Breitseite einen Treffer anbringen zu können – wenn man uns informieren würde, wie lang diese verdammten Kähne eigentlich sind. So nehme ich als unbedarfter Luftkutscher für die verschiedenen Typen bestimmte Längen an, z. B. für einen Truppentransporter 100 Meter. Um **09.30 Uhr** starten wir dann mit zwölf Maschinen (Fw 190 AS) unseren 1. Einsatz an die Invasionsfront im Bereich des britischen Abschnitts ‚Gold' an der Küste des Dorfes Vers sur Mer. Hohagen*

Focke-Wulf 190 A-8 mit Werfer-Raketen „Bordrakete“ BR-21 (21 cm).

*fliegt diesen Einsatz noch nicht mit, an seiner Stelle führt Hauptmann Wurmheller den Verband. Der Himmel ist zu diesem Zeitpunkt mit dicken Kumuluswolken zu 7/10 bedeckt, dazwischen sichten wir immer wieder Schwärme von alliierten Jägern, mit denen wir uns aber nicht einlassen sollen, um erst mal unsere Raketen gegen Schiffsziele einzusetzen. Etwa um **10.00 Uhr** überfliegen wir Bayeux, in dem ich bereits Brände feststellen kann, fliegen geschickterweise erst mal in circa 3.000 Meter ein Stück auf die Seinebucht hinaus und greifen dann von See her an, wodurch wir die Schiffsflak täuschen können, denn wir bleiben zunächst unbehelligt.*

Das entscheidende Handicap für uns ist, dass wir wegen des dichten Jagdschutzes über dem Landekopf nicht genügend Zeit haben, günstige Positionen einzunehmen, um Schiffe von der Breitseite anzufliegen. Aus unserer Flughöhe kann ich den ganzen Küstenstreifen von der Ornemündung bei Caën bis hinauf nach St. Maire-Eglise überblicken, vor dem eine tief gestaffelte Armada von Schlachtschiffen weit draußen, Transportschiffen näher zum Land und kleine Landungsboote, die mit Heckwellen zum Strand unterwegs sind. Über den küstennahen Einheiten hängen dicke, dunkle Sperrballons in der Luft. Da ich keinen Vergleichsmaßstab für ähnliche Operationen habe, nehme ich diese grandiose Szenerie zunächst ohne große Gefühlsregungen hin, wenn mich auch im Unterbewusstsein eine Ahnung befällt, dass dieses alles nicht mehr zu beherrschen ist.

Ich habe aber als Einziger das Glück, einen größeren Kahn (sieht aus wie ein Truppentransporter der Victory- oder Liberty-Klasse – ca. 8.000 Tonnen – von denen ich schon mal ganz vage gehört hatte) direkt in meiner Anflugrichtung breitseitig anzutreffen. Ich drücke an und ziele eine halbe Schiffslänge vor den Bug, registriere aber nicht gleich, dass sich der Kahn langsam nach links und dann auch noch in einer leichten Linkskurve bewegt. Ich korrigiere also noch schnell bei reduzierter Fahrt (um nicht unter die 1.000-Meter-Grenze zu kommen) auf eine ganze Schiffslänge nach links auf vier Zentimeter mutmaßlichen Kurs des Schiffes, warte, bis es nach meiner Schät-

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

zung den Durchmesser des Revis ausfüllt (damit bin ich circa 1.000 Meter entfernt), löse die Raketen aus und sehe mich für den Bruchteil einer Sekunde von einem mächtigen Feuerschein umgeben, begleitet von dem Geheul einer Horde von Teufeln. Gleichzeitig macht die Maschine wegen der plötzlichen Entlastung einen Sprung nach oben. Alles zusammen lässt mich zunächst vor Schreck erstarren, aber das ist schnell vorbei, als der Flieger ruhig und sicher weiterfliegt. Ich verfolge dann die beiden Lichtpunkte auf ihrem Flug nach unten und kann feststellen, dass der linke im Heck des Schiffes in einer Explosionswolke verschwindet, während der rechte knapp hinter dem Schiff in einer Wasserfontäne verlischt.

Anschließend werfe ich die beiden Kartuschen ab und steuere wegen des anschwellenden Flak-Feuers mit zunehmender Fahrt im Sinkflug auf die Küste zu, wobei ich mit allen Bordwaffen die Strandlinie unter Feuer nehme und Kurs auf den ‚Gartenzaun' [Anmerkung: damit ist der Heimat-Flugplatz gemeint] *nehme. Längeres Verweilen über dem Landekopf ist wegen des dichten alliierten Jagdschutzes nicht möglich. ‚Gartenzaun' erfolgt dann ca.* ***10.45 Uhr****, aber nicht in Creil, sondern auf der Pferderennbahn von Senlis, an der ein kleines Landschloss liegt, in dem wir untergebracht werden. Der Treffer wird mir von meinem Kameraden Leutnant Walterscheidt bestätigt. Der Kommandeur spricht mir seine Anerkennung aus.*

Seltsamerweise gibt es bis zum Abend für die ganze ***I. Gruppe*** *keinen Einsatz mehr, lediglich der Kommodore fliegt mit seinem Stabsschwarm am Nachmittag einen Einsatz zum Landekopf und schießt dabei eine P-47 ‚Thunderbolt' ab* [Anmerkung: gemeint ist Major Hohagen, es handelt sich allerdings bei der ‚P-47' um eine Typhoon] *während alle Flugzeugführer sogar die Erlaubnis zum Verlassen des Platzes bekommen. Nachdem der Tag sehr warm geworden ist, nutze ich die Gelegenheit, mit einigen Kameraden das öffentliche Schwimmbad zu besuchen, wo wir unter der Bevölkerung im Wasser herumplanschen und uns von der Sonne bescheinen lassen, während eine einsame P-51 ‚Mustang' in aller Ruhe in circa 2.000 Meter Höhe über der Stadt herumkurvt, aber unsere abgestellten Maschinen glücklicherweise nicht ortet, denn es erfolgt kein Luftangriff auf unsere ‚Rennbahn', wie wir unseren Platz genannt hatten. Eine fürwahr groteske Situation!*

Erst am Abend tut sich wieder etwas, als um circa ***19.30 Uhr*** *der Kommandeur der* ***III. Gruppe****, Hauptmann Huppertz, mit fünf Focke-Wulf 190 A-8 bei uns landet und mich mit noch zwei Kameraden (Leutnant Eichhoff und Oberfähnrich Beer) zu einem Einsatz gegen Luftlandeeinheiten im Raum von Caën mitnimmt. Wir starten um circa* ***20.00 Uhr*** *und fliegen in etwa 400 Meter über Grund ziemlich genau nach Westen. Auf Höhe von Evreux aber sichten wir zwölf P-51, die in Reihe eine Wehrmachtskolonne in Tiefangriffen bekämpfen. Damit ist das vorgesehene Einsatzziel nicht mehr erreichbar, denn wir müssen nun vordringlich die marschierende Kolonne schützen und die Zusatztanks abwerfen. Die ‚Mustangs' sind so sehr in ihre ‚Arbeit' vertieft, dass sie unsere acht Focke-Wulf 190 nicht bemerken, als wir in ihrem Rücken auf 1.200 Meter steigen und sie dann aus optimaler Position von hinten oben angreifen. Es kann sich buchstäblich jeder von uns während des Aufstiegs in aller Ruhe ‚Seinen' aussuchen. ‚Meiner' ist gerade dabei, eine Kolonne auf einer Brücke anzugreifen, als ich mich unbemerkt hinter ihn setze und in seiner hochgezogenen Kehrtkurve voll treffen kann. Wegen unserer Steilkurven muss ich extrem vorhalten und kann deshalb meine Treffer nicht unmittelbar beobachten und fliege deshalb dann auf nächste Nähe an ihn heran. Die Wirkung unserer ‚Munitionierungsmixtur' ist verheerend! Die Geschosse hatten die Kabine und den Rumpfteil dahinter getroffen, aus dem quadratdezimetergroße Löcher herausgerissen sind, deren Ränder dunkelrot glühen. Der Flugzeugführer sitzt zusammengesunken in seinem Sitz, seine Maschine geht in einen leichten Sinkflug über und zerschellt am Fuß eines Baumes unmittelbar am Flussufer, der sofort wie eine Kerze bis zum Wipfel in Flammen steht.*

Der Gesamterfolg ist für unsere derzeitigen Verhältnisse ausgesprochen spektakulär, denn wir haben ohne eigene Verluste acht [*5] *Abschüsse erzielt. Nach Rückkehr gegen* ***21.30 Uhr*** *– mit archaischem Triumphgefühl im Bauch – erwartet uns ein Übertragungswagen des Reichsrundfunks zu einem Spontaninterview, von dem jeder von uns drei erfolgreichen Schützen* [Anmerkung: gemeint sind vermutlich die drei Piloten der **I. Gruppe**] *eine Schallplatte bekommt* [...].

Dienstag*, 7. Juni 1944:*

An diesem Morgen um ***05.30 Uhr*** *startet die* ***I. Gruppe*** *unter Führung des Kommandeurs erneut mit zwanzig Maschinen, um zunächst Schiffsziele wieder im britischen Abschnitt ‚Gold' anzugreifen und dann das ‚Würzburg'-Funkmessgerät* [Anmerkung: Radargerät] *am Pointe du Hoc zu zerstören, das in die Hände der Alliierten gefallen war. Bei diesem Einsatz hatte mich der Kommandeur zu seinem Katschmarek* [Anmerkung: Rottenflieger] *bestellt. Um circa* ***06.00 Uhr*** *überfliegen wir den Landekopf, können aber in der Kürze der uns zur ‚Verfügung' stehenden ‚ungestörten' Zeit keine günstigen Positionen einnehmen und schießen unsere Raketen zu ungenau ab, sodass keine Treffer erzielt werden können. Dann begehe ich eine disziplinlose Eigenmächtigkeit, für die ich – wenn ich zurückgekommen wäre – einen schweren Rüffel hätte einstecken müssen. Ich verlasse nämlich meine taktische Position als Katschmarek, um in relativ steilem Tiefangriff eines der großen 2.000-Tonnen-Landungsboote anzugreifen, das gerade so schön in meiner Flugrichtung liegt, aus dessen aufgeklapptem Heck Infanterie ausgebootet wird. Ich will freilich nach diesem Angriff wieder hochziehen und meine Position einnehmen, aber ich gerate in unheimlich dichtes Feuer der leichten Flak aller ringsum liegenden Schiffe (vom angegriffenen kommt allerdings während meines Anflugs keine Abwehr), sodass ich den Eindruck habe, in ein glühendes Spinnennetz zu tauchen. Für circa 6–8 Sekunden kann ich mit allen Bordwaffen den Kahn von vorne bis hinten bestreuen. Aber kurz vor dem Abfangen knapp über dem Boot höre ich Treffer hinten im Rumpf und dann vorne im Motor, der sofort Öl verliert und die Kabinenscheiben dicht macht. Damit ist es vorbei!*

Ich kann die Maschine noch auf 400 Meter hochziehen und springe dann – noch über See – mit dem Fallschirm ab. Dabei schlage ich glücklicherweise mit der linken Schulter gegen das Seitenleitwerk, sodass ich mit der rechten Hand noch den Fallschirm ziehen kann. Ich treibe sanft auf die Küste zu, wobei ich gegen die Regeln des Kriegsrechts von einer leichten Flak des von mir angegriffenen Landungsbootes be-

[*5] In mehreren anderen Quellen ist von fünf bzw. sechs P-51 Mustangs die Rede. Diese Differenz erklärt sich laut Quelle 🕮 "2nd Tactical Air Force" Volume 1/Classic Publications/2005/Chris Shores und Chris Thomas, dadurch, dass einige der als „Typhoon“ angegebenen Abschüsse in Wahrheit P-51 der im Tiefangriff überraschten 4th FG USAAF sind.

Dr. Wolff Verlag Leseexemplar

schossen werde. Ich habe das Gefühl – wie wir zu sagen pflegen – wie ‚Weihnachten und Ostern zusammen'. Dummerweise lande ich dann auch noch in einem deutschen Minenfeld circa 200 Meter neben dem besetzten Strandabschnitt. Zwei mit ihren typischen flachen Stahlhelmen ‚behütete' Tommies holen mich – mit Stöckchen vorsichtig den Schilfboden Schritt für Schritt abtastend – aus dem Minenfeld heraus und bringen mich zum Verbandsplatz, bestehend aus einem kleinen Zelt, wo man zunächst mein gebrochenes Schulterblatt, Schlüsselbein, Oberarm und drei Rippen provisorisch ärztlich versorgt. Ich muss sagen, dass ich ausgesprochen kameradschaftlich behandelt werde, so gibt man mir Zigaretten und heißen Kakao und eine warme Decke, auf der ich mich bis zum Abtransport ausstrecken kann.

Übrigens war ich bis dahin Nichtraucher und bin ab da unter der nervlichen Anspannung zum ziemlich schweren Raucher geworden. Ich frage mich überhaupt heute, ob wir damals nicht Nerven ‚wie Drahtseile' hatten, denn Schockzustände, die wie heute nach Unfällen psychologisch behandelt werden müssen, sind mir nicht in Erinnerung!“ [6]

Am Mittag des „längsten Tages“ weiß Leutnant Fischer noch nicht, dass er morgen britische Gastfreundschaft in Anspruch nehmen würde. Es ist ein Tag voller offener Fragen. Wird es gelingen? Werden unsere Kalkulationen aufgehen? Können wir die Deutschen schlagen, oder hat der ehemalige „Wüstenfuchs“ irgendwelche „Asse im Ärmel“, von denen wir nichts wissen? Die Briten und Amerikaner sind angespannt und argwöhnisch. Zuzutrauen wäre es ihm, diesem für seine Cleverness berüchtigten raffinierten Gegenspieler. Doch Rommel ist nicht da, wo man ihn dringend benötigt!

Die Soldaten zu Wasser und am Boden beider Seiten beschäftigt mehr eine profanere Frage. Komme ich durch? Werde ich es überleben? Und in diese Frage mischt sich zunehmend eine weitere – tief erstaunt auf britischer und amerikanischer Seite, enttäuscht und verzweifelt auf Seiten der Deutschen.

Wo um alles in der Welt bleibt die deutsche Luftwaffe?

Es gibt sie nicht. Nicht in der Normandie! Von wenigen respektablen Ausnahmen einmal abgesehen.

Ein bitterer Spruch etabliert sich bei den deutschen Landsern, verbreitet sich allmählich. „Wenn das Flugzeug *silbrig* ist, dann ist es ein amerikanisches, trägt es *Tarnfarben*, dann ist es ein britisches, wenn es aber *unsichtbar* ist – dann ist es ein deutsches ...!“

6. Juni 1944: morgens um **05.00 Uhr** (britischer Zeit) befinden sich vier Focke-Wulf 190 G-8-Jagdbomber der **3. Staffel** des **Schnellkampfgeschwaders 10 (SKG 10)** auf einem Aufklärungsflug. Sie klären prompt vier schwere britische Bomber des Typs Avro „Lancaster“ über die Wirkung ihrer Bordkanonen auf. Drei davon schießt der Staffelkapitän der **3. Staffel** vom nächtlichen Himmel, Hauptmann Helmut Eberspächer. Genau von **05.01 Uhr** bis **05.04 Uhr**. Im Morgen-„Grauen“, was nicht nur für die vier Lancaster-Besatzungen doppeldeutig ist. Die vierte Lancaster wird von Feldwebel Eisele heruntergeholt. Es handelt sich um Bomber der **76, 578** und **582 Squadron RAF**.

Der nächste deutsche Erfolg an jenem dramatischen Tag ereignet sich erst Stunden später. Genau drei Minuten vor Mittag – um **11.57 Uhr** (britischer Zeit) – füllt die charakteristische Silhouette einer amerikanischen P-47 „Thunderbolt“ das Fadenkreuz in der Zieloptik einer Focke-Wulf 190 A-8. Das Augenpaar hinter dem deutschen Reflexvisier gehört zu keinem Geringeren als dem Kommodore des **Jagdgeschwaders 2** „Richthofen“, Major Kurt Bühligen. Sein 99. „Luftsieg“ zerschellt nahe der Ornemündung. Kurz nach **12.00 Uhr** (britischer Zeit) fallen drei Hawker „Typhoon“ den Bordwaffen angeblicher deutscher „Me 109“ zum Opfer. Tatsächlich handelt es sich um Focke-Wulf 190 der **Stabsstaffeln** der **I.** und **III. Gruppe** des **Jagdgeschwaders 2**, welche südöstlich von Caën auf Typhoon der **183 Squadron** treffen, die gerade dabei sind, eine deutsche Panzerkolonne anzugreifen. Die **183 Squadron** wird von Squadron Leader Scarlett geleitet, welcher es auf deutscher Seite mit Hauptmann Herbert Huppertz zu tun bekommt, dem Gruppenkommandeur der **III. Gruppe**. Huppertz holt nacheinander zwei der drei abgeschossenen Typhoon vom Himmel. Deren Piloten Flight Lieutenant R.W. Evans (Seriennummer: MN342), Flying Officer M. H. Gee (MN478) und Flying Officer A.R. Taylor (HF P, R8973) verlieren allesamt ihr Leben. Evans ist Flight Commander und ein erfahrener Pilot. Es nützt ihm nichts. Die Abschussmeldungen des deutschen Hauptmanns datieren um **12.14 Uhr** und **12.15 Uhr**.

Eine Hawker „Typhoon“ IB der N° 198 Squadron Royal Air Force (es handelt sich um die Maschine von Flight Sergeant J.S. Fraser-Petherbridge). Die schweren Kanonen, Bomben und Raketen der Typhoons werden zur Geisel der motorisierten deutschen Truppen am Boden wie früher die deutschen Ju 87 „Stukas“ für die Einheiten des Gegners. Keine Bewegung am Tage ist mehr sicher.

Die dritte Typhoon, welche am **6. Juni 1944** gegen Mittag von der **183 Squadron** als Verlust anerkannt ist, wird dem deutschen Gefreiten Fieseler (**III./JG 2**) zugeschrieben, welcher um **12.10 Uhr** (britischer Zeit) bei Argentan (gute 50 Kilometer südsüdöstlich von Caën) die Vernichtung einer Typhoon angibt, oder aber Oberfeldwebel Hartmann (**I./JG 2**), der einen gleichartigen Erfolg um **12.15 Uhr** (britischer Zeit) 20 Kilometer südlich von Caën für sich in Anspruch nimmt. Es werden somit vier der Hawker-Jagdbomber als abgeschossen gemeldet bei drei von der Royal Air Force um diese Uhrzeit tatsächlich eingeräumten Verlusten dieses Flugzeugtyps. Um **12.16 Uhr** ergänzt Unteroffizier Nistler (**I./JG 2**) die Erfolgsbilanz des Geschwaders um eine amerikanische P-47 „Thunderbolt“ – ebenfalls

[6] Quelle: 🕮 Fliegerblatt, Gemeinschaft der Flieger deutscher Streitkräfte e.V./Ausgabe Nr. 5/2006.

Dr. Wolf Verlag Leseexemplar

Jagdflugzeuge und Jagdbomber

Amerikanische Jagdflugzeuge/Jagdbomber:

Flugzeugtyp: Bell P-39 D „Airacobra“ (verbreitet in der sowjetischen VVS im Einsatz)													
Höchstgeschwindigkeit: **590 km/h** in 4.200 m I maximal zulässige Sturzgeschwindigkeit **750 km/h** I Gipfelhöhe: **9.620 m**													
Werte bei einer Flughöhe (m):	(0)	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000	11.000	12.000
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	**474**	**500**	**527**	**554**	**585**	**583**	**571**	**552**	**528**	**485**	**–**	**–**	**–**
Steiggeschwindigkeit (m/sek):	**10,2**	**10,8**	**11,5**	**12,1**	**12,9**	**10,9**	**8,34**	**5,87**	**3,57**	**1,32**	**–**	**–**	**–**
Zeit für einen Vollkreis (sek):	**27,6**	**28,7**	**30,0**	**31,6**	**33,2**	**39,0**	**48,4**	**63,0**	**88,6**	**153**	**–**	**–**	**–**
Vergleich zur Literatur:													
Höchstgeschwindigkeit nach **William Green:** 360 mph at 15.000 ft **(579 km/h** in 4.572 m**)** Steigrate nach **William Green:** initial climb rate: **nicht angegeben (**k. A.**)**, Zeit bis zum Erreichen von 20.000 ft **(6.096 m): 9,1 min**													

Flugzeugtyp: Bell P-39 Q „Airacobra“ (verbreitet in der sowjetischen VVS im Einsatz)													
Höchstgeschwindigkeit: **612 km/h** in 4.200 m I maximal zulässige Sturzgeschwindigkeit 750 **km/h** I **Gipfelhöhe: 9.970 m**													
Werte bei einer Flughöhe (m):	(0)	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000	11.000	12.000
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	**492**	**517**	**542**	**575**	**607**	**605**	**594**	**577**	**556**	**523**	**–**	**–**	**–**
Steiggeschwindigkeit (m/sek):	**11,5**	**12,2**	**12,9**	**13,6**	**14,4**	**12,4**	**9,6**	**7,03**	**4,57**	**2,24**	**–**	**–**	**–**
Zeit für einen Vollkreis (sek):	**26,5**	**27,8**	**29,1**	**30,6**	**32,1**	**37,1**	**45,6**	**58,2**	**79,9**	**124**	**–**	**–**	**–**
Vergleich zur Literatur:													
Höchstgeschwindigkeit nach **William Green:** 376 mph at 15.000 ft **(605 km/h** in 4.572 m**)** Steigrate nach **William Green:** initial climb rate: **nicht angegeben (**k. A.**)**, Zeit bis zum Erreichen von 20.000 ft **(6.096 m): 8,5 min**													

Flugzeugtyp: Bell P-63 A „Kingcobra“ (primär in der sowjetischen VVS im Einsatz)													
Höchstgeschwindigkeit: **658 km/h** in 7.500 m I maximal zulässige Sturzgeschwindigkeit 775 **km/h** I **Gipfelhöhe: 11.600 m**													
Werte bei einer Flughöhe (m):	(0)	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000	11.000	12.000
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	**499**	**517**	**537**	**555**	**576**	**597**	**622**	**646**	**653**	**634**	**609**	**561**	**–**
Steiggeschwindigkeit (m/sek):	**12,0**	**11,9**	**11,9**	**11,8**	**11,7**	**11,6**	**11,4**	**11,3**	**9,81**	**7,04**	**4,43**	**1,81**	**–**
Zeit für einen Vollkreis (sek):	**24,9**	**26,6**	**28,7**	**31,0**	**33,6**	**36,4**	**39,8**	**43,5**	**50,9**	**65,6**	**92,0**	**160**	**–**
Vergleich zur Literatur:													
Höchstgeschwindigkeit nach **William Green:** 410 mph at 25.000 ft **(660 km/h** in 7.620 m**)** Steigrate nach **William Green:** initial climb rate: **nicht angegeben (**k. A.**)**, Zeit bis zum Erreichen von 25.000 ft **(7.620 m): 7,3 min**													

Flugzeugtyp: Curtiss P-36 D „Hawk“ (die französische Armée de l'Air erhielt P-36 A bis C als H-75-A-1 bis A-4)													
Höchstgeschwindigkeit: **520 km/h** in 5.200 m I maximal zulässige Sturzgeschwindigkeit 775 **km/h** I **Gipfelhöhe: 11.700 m**													
Werte bei einer Flughöhe (m):	(0)	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000	11.000	12.000
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	**429**	**444**	**461**	**478**	**497**	**517**	**514**	**510**	**500**	**486**	**460**	**428**	**–**
Steiggeschwindigkeit (m/sek):	**18,5**	**18,6**	**18,7**	**18,7**	**18,8**	**18,8**	**16,1**	**13,0**	**10,3**	**7,61**	**4,58**	**2,09**	**–**
Zeit für einen Vollkreis (sek):	**15,9**	**16,9**	**18,1**	**19,4**	**20,8**	**22,4**	**25,6**	**30,0**	**35,9**	**44,8**	**63,6**	**104**	**–**
Vergleich zur Literatur:													
Höchstgeschwindigkeit: **Green,** bei **P-36 G:** 323 mph at 15.000 ft **(520 km/h** in 4.572 m**)**, bei **P-36 C:** 311 mph at 10.000 ft **(500 km/h** in 3.048 m**)** Steigrate nach **William Green:** initial climb rate: **nicht angegeben**, Zeit bis zum Erreichen von 15.000 ft **(4.572 m): P-36 G** und **P-36 C: 4,9 min**													

Dr. Wolff Verlag
Leseexemplar

Noch nie stand ein derartig umfassendes, detailreiches und gleichzeitig außergewöhnlich spannend geschriebenes Werk über den Luftkrieg an Europas Himmel zur Verfügung. Nun legt der Autor seine gründlich überarbeitete neue Auflage im Eigenverlag vor.

Manuel Wolf beschreibt den Luftkrieg über allen wichtigen Kriegsschauplätzen Europas. In flüssigem und lebendigem Darstellungsstil werden die Abläufe anhand Themen-, Lebenslauf- und zeitorientierten Kapiteln auf eine völlig neuartige Art und Weise erklärt. Mit einer Fülle an außerordentlich detaillierten Informationen wird der militärische Gesamtzusammenhang am Boden und in der Luft für den Leser nachvollziehbar.

Sämtliche wichtige Flugzeugtypen werden mit einer noch nie veröffentlichten einzigartigen Zusammenstellung der Leistungsdaten verglichen. Kennungen der an den Geschehnissen beteiligten Flugzeuge werden dargestellt und die Verluste an einzelnen Kampftagen tabellarisch gelistet. Das Buch beschreibt wegbereitende technische Entwicklungen verständlich und schildert Luftkämpfe packend und akkurat. Eindrucksvolle Farbdarstellungen über die Luftkämpfe erschließen dem Leser deren Dramatik.

Manuel Wolf hat zwölf Jahre lang weltweit recherchiert und ein umfassendes Literaturstudium betrieben. Er hat überlebende Piloten und Zeitzeugen befragt, Zugang zu hinterlassenen Privatarchiven erhalten und sich mit Luftkriegsexperten aus ganz Europa ausgetauscht.

An diesem Meisterwerk mit mehr als 700 Fotos, farbigen Flugzeugprofilen, Karten und detailgetreuen Szenarien kommt kein militärhistorisch interessierter Leser vorbei.

ISBN 978-3-00-039810-0

9 783000 398100

www.dr-wolf-verlag.de