

**Auszug aus Kapitel X:
RAF-Angriff auf Berlin und Peenemünde.
Erster Abschuss. 18.8.1943**

So saßen wir denn in den halbdunklen Bereitschaftsräumen, sprachen über die letzten Einsätze, spielten Schach oder hörten Musik mit geschlossenen Augen. Einige ganz Eifrige aßen Möhren; der Stabsarzt hatte uns gesagt, dass darin Vitamin A sei, welches den Augen gut täte. Wer in den Nächten den anderen zuerst sah, der schoss auch zuerst und überlebte! Wir waren nie auf Nachtsehfähigkeit untersucht worden. Dies führte man erst gegen Ende des Krieges durch, wobei die Augenärzte dann feststellten, dass die Nachtjäger mit der besten Nachtsehfähigkeit und der schnellsten Adaption auch die meisten Abschüsse hatten. Kein Wunder, dass einige Besatzungen die ersten Feindflüge nicht überlebten, weil der Gegner bessere Augen hatte und sie zuerst sah.

Gegen 22 Uhr wurde Sitzbereitschaft angeordnet. Über der Nordsee waren Feinderfassungen gemeldet worden. Aber niemand wusste natürlich, welche Stadt dran war. Wir eilten zu den Maschinen, jetzt in Kombination, mit Pelzstiefeln, FT Haube und Atemmaske und warteten mit Bordfunker und Heckschütze auf den Startbefehl. Ich weiß nicht, wie viele Stunden und Tage wir bei jedem Wetter oft bis zum Morgengrauen in den Maschinen gesessen und gewartet haben. Noch wenige Wochen zuvor starteten zuerst die erfahrenen Besatzungen in die Nachtjagdräume, um die Bomber vorzeitig abzufangen. Seit dem Hamburg-Desaster und der Ausschaltung der deutschen Radargeräte durch Aluminiumstreifen war das vorbei. Jetzt war freie Jagd angesagt; jetzt starteten wir meist alle, auch die jungen Besatzungen, der Reihe nach und sammelten uns an einem Funkfeuer. Von dort sollten wir dann von einer zentralen Bodenstelle in den Bomberstrom geführt werden. Dieses Verfahren hatte den Namen „Zahme Sau“ zum Unterschied zur „Wilden Sau“.

Ein bewährter Offizier und exzellenter Pilot der Kampffliegerei, Hajo Herrmann, ein alter Haudegen, wie sie die Kriege seit jeher immer wieder hervorbringen, hatte Göring und der obersten Luftwaffenführung empfohlen, zusätzlich zur zweimotorigen Nachtjagd, einmotorige Me 109 und FW 190 über dem brennenden Objekt einzusetzen. Das war dann die „Wilde Sau“ die uns Zweimotorige oft genug durch wilde Kurbelei in Schrecken versetzte. Beide Verfahren haben der RAF in den nächsten Monaten sehr zu schaffen gemacht. Es war nach Hamburg eine Antwort an Harris auf seine rücksichtslose Bombardierung unserer Städte und kostete die RAF bis zum Ende des Krieges 55000 junge Flieger aus allen Teilen des Commonwealth.

Die RAF erschien in den nächsten Monaten nicht mehr vereinzelt, sondern in gebündelten Bomberströmen von 400 - 800 Viermotorigen, die sich zur Verwirrung der deutschen Flugabwehr oft teilten, verschiedene Städte angriffen und zuerst von etwa 30, später von mehr als 100 zweimotorigen Jägern, den schnellen Mosquitos, begleitet wurden. Es zeichnete sich schon jetzt ab, dass moderne Kriege durch Produktionszahlen mit massivem Einsatz von Material, Waffen und Munition und nicht durch die Tapferkeit Einzelner entschieden werden. Nach dem Ruhrgebiet, nach Köln, Hannover und Nürnberg war jetzt Berlin an der Reihe.

Am 17. Aug. 1943 war es offenbar so weit. Etwa eine Stunde vor Mitternacht erhielten wir in Parchim Startbefehl zum Funkfeuer Berta westlich von Berlin. „Warten Sie! Warten Sie! Angriff auf Berlin!“, rief uns die Bodenstelle zu. Ich flog in einer Höhe von 6000 Meter über der Stadt, erkannte keine besonderen Aktivitäten in dieser klaren Nacht, lediglich hunderte von Suchscheinwerfern, nervöses Flakfeuer, heftige Leuchtsignale in der Luft, aber keine Bodenbrände. Immer wieder die Zentrale: „Warten Sie über Berta - warten Sie!“

Wie ich nach dem Krieg dem Buch des englischen Historikers Middlebrook „The Peenemünde Raid“ entnommen habe, befanden sich zu diesem Zeitpunkt 213 Nachtjagdmaschinen in Warteposition über Berlin, festgehalten von 8 Mosquitos, die allerlei Leuchtzeichen und tausende von Aluminiumstreifen vom Himmel warfen, um einen Bomberangriff vorzutäuschen.

Da sah ich im Norden in Richtung Stettin - etwa 200 km weg - Leuchtkaskaden und die berühmten „Christbäume“ der englischen „Pfadfinder“ und bereits schon die ersten Bodenbrände. Nichts wie hin!! Das sollte mir nicht noch einmal passieren wie in Hamburg, wo man mich auch festgehalten hatte. Ich drückte die Maschine mit Vollgas an und flog mit mehr als 500 km/h auf die Rauchwolken und das Feuer zu.

Die Engländer hatten wieder einmal die ganze deutsche Flugabwehr getäuscht. Während die acht Mosquitos über Berlin ein großes Feuerwerk veranstalteten, waren über Dänemark 596 viermotorige Bomber auf einen kleinen Ort namens Peenemünde eingeflogen, wo sich, völlig unbekannt für uns alle, eine Versuchsanstalt und Produktionsstätte von Raketen (V1 und V2) mit Wernher von Braun befand. Ich brauchte knapp eine halbe Stunde. Als ich dort über einer erleuchteten Wolkenbank bei besten Sichtverhältnissen ankam, entdeckte ich sofort eine Viermotorige. Augenblicklich griff ich von hinten oben an und schoss zwischen die beiden Motoren auf Backbordseite, wo die Flächentanks waren. Die Fläche brannte sofort. Keine Gegenwehr.

Jetzt nach rechts ins Dunkle und abwarten, ob das Feuer erlischt. Die Lancaster brannte weiter und ging in einen geneigten Flug über. Ich folgte ihr und konnte gerade noch über den Wäldern abfangen, als die Viermotorige brennend aufschlug. Das Ganze hatte kaum zwei Minuten gedauert.

Die Angriffshöhe der Engländer in Peenemünde war viel geringer als sonst gewesen. Ich war auf einmal ziemlich locker, es war, als hätte sich die ganze Anspannung gelöst, die ich seit Monaten mit mir herumgetragen hatte. Keinen Moment habe ich an die Männer da drinnen in der Lancaster gedacht. Mein Bordfunker Uffz. Kiel teilte mir die Position mit, wir befanden uns bei Hanshagen, unweit von Greifswald, wo unsere 9. Staffel lag.

Da schon knapp an Kraftstoff, landete ich dort. Mein alter Freund, Leutnant(ing) Rudi Thun, später promovierter, hochgeachteter Physiker bei Raytheon in USA, besorgte mir auf dem Fliegerhorst Greifswald eine 750er BMW mit Beiwagen und ich fuhr mit meinem Funker zum 15 km entfernten Hanshagen zur Aufschlagstelle.

Wir konnten den Rauch von weitem sehen, der aus den Trümmern emporstieg. Da stand ich nun und sollte mich eigentlich wie Richthofen im ersten Weltkrieg fühlen. Im Führersitz der immer noch qualmenden Lancaster hing der verkohlte Leichnam des Piloten. Die anderen kaum erkennbaren Körper lagen verstreut in den Resten des Flugzeugrumpfes. Es stank entsetzlich. Die ganze Tragweite des Geschehens ist mir damals gar nicht zu Bewusstsein gekommen. Ich fühlte mich als Sieger und Rächer meines Volkes. Ein Nachrichtenoffizier teilte mir mit, dass es einen Überlebenden gegeben habe. Den musste ich sehen.

Dieser junge Mann in einem weißen Pullover, etwa in meinem Alter, groß, gerade, mit offenem Gesicht, stand da am Feuerwehrhaus des Ortes, bewacht von einem Landwehrmann. Ich ging auf ihn zu und sprach ihn mit meinem Schulenglisch höflich an. Er nannte seinen Namen Sergeant William Sparkes von Portsmouth und seine ID-Nr.. Er nahm wohl an, ich sei der Vernehmungsoffizier. Er machte seine Angaben entsprechend der Genfer Konvention. Erst als ich mich als Nachtjäger zu erkennen gab, wurde er gesprächiger und ich fand heraus, dass er wohl der Heckschütze gewesen war und mich nicht gesehen hatte. Ich bedauere heute, dass ich mich nicht freundlicher verhalten habe.

Der schon erwähnte englische Historiker Middlebrook stellte 20 Jahre nach dem Krieg eingehende Untersuchungen über diesen Luftangriff auf die Raketenstation Peenemünde an, er interviewte mich zu Hause. Ich erinnerte mich an den Namen Sparkes von Portsmouth. Middlebrook fand Sparkes durch Zeitungsanzeigen und lässt ihn in seinem Buch berichten:

„We kept going down... ich nahm an, wir würden bald abfangen, aber es ging immer weiter hinunter, immer tiefer, tiefer. Wie erhielten Anweisung, uns auf eine Evakuierung vorzubereiten. Mein Auftrag war, die Frontklappe zum Ausstieg zu öffnen. Ich tat dies, musste aber vorher ganze Bündel von Aluminiumstreifen entfernen. Nach dem Öffnen der Ausstiegsklappe hörte ich den Befehl zum Verlassen des Flugzeuges. Da ich so beschäftigt war, habe ich die Flughöhe nicht beobachtet und auch nicht festgestellt, welche Schäden das Flugzeug hatte und was der Rest der Crew machte. Ich weiß nur, dass es für mich keinen Zweifel gab, sofort abzuspringen - ohne Verzögerung. Ich erinnere mich, dass die Situation ganz schrecklich war. Im Training hatten wir immer geübt, dass die Crew jetzt einer nach dem anderen aussteigen sollte. Ich habe mich immer gefragt, warum die anderen nicht hinter mir waren.

Unter den Überlebenden in Greifswald habe ich immer noch meiner Besatzung gesucht, aber keinen gefunden. Ich wunderte mich, ob sie es vielleicht geschafft hatten, ohne mich nach England zurückzukehren. Ich habe nie richtig verstanden, dass sie alle tot waren.“

Ich kann mir heute die Gefühle des Sergeanten gut vorstellen. Genau wie bei uns waren die Besatzung und die Staffelnkameraden eine verschworene Gemeinschaft, die wie Pech und Schwefel zusammenhielt. Das stundenlange Fliegen in der Nacht, die dauernde Angst vor plötzlichen Angriffen aus dem Dunkel, das Flakfeuer, die Scheinwerfer, die wie Leichenfinger nach uns Fliegern suchten, die Turbulenz, das Wetter mit Vereisung und Gewittern, verwundete oder verletzte Kameraden an Bord - all das schweißt zusammen. Und dann sind sie plötzlich nicht mehr da und kehren nicht vom Flug zurück. Vermisst, unauffindbar, verstümmelt, verbrannt. Was tun sich die Menschen da nur an?

Die RAF-Besatzungen flogen meist nicht mehr als 30 Einsätze nach Deutschland, Italien oder Frankreich. Die Belastungen auf den Langstreckenflügen von acht oder zehn Stunden waren unvorstellbar. Oft genug sahen die Engländer ihre Kameraden neben sich brennend abstürzen. Die Jäger waren schneller und wendiger. Die deutsche 2 cm Kanonen-Munition tödlicher als das englische MG. In Einzelfällen, bei Ladehemmung, genügte von uns ein 2 cm-Geschoss in den Flächentank, um den Bomber zum Absturz zu bringen. Die englischen Navigatoren, Flugingenieure und Bordschützen bewegten sich in den Pelzkombinationen auf engstem Raum, in Flugzeugen ohne Druckkabine und ohne Heizung. Im Gegensatz zu uns wurde der Fallschirm nicht angeschnallt, sondern musste im Notfall erst angelegt werden.

Genau wie wir hatten sie sich aus Idealismus, aber auch aus Abenteuerlust und Freude am Fliegen freiwillig zur RAF gemeldet. Nur die wenigsten RAF-Flieger erreichten ihr Soll von 30 Feindflügen. Die Verluste an Bombern betragen oft 5% und mehr bei einem Einsatz, da war nach der Statistik das Überleben bei 20 Flügen nur noch Glückssache. Bei uns deutschen Fliegern gab es keine Begrenzung der Anzahl von Nachteinsätzen. Über hundert oder zweihundert Feindflüge, mehrmalige Verwundung sowie vier und mehr Fallschirmabsprünge waren bei uns keine Seltenheit. Peter Hinchliffe, der schon erwähnte Autor des Buches „Luftkrieg bei Nacht“, schreibt:

„Die deutschen Luftwaffenbesatzungen kannten keine Höchstzahl an Einsätzen, nach denen man ausgetauscht wurde, wie das bei der RAF der Fall war. Sie flogen, bis sie entweder starben, verwundet wurden, sich bei Unfällen schwer verletzten oder - äußerst selten - auf einen ruhigen Posten versetzt wurden.“

Im Jahre 1978, fünfundzwanzig Jahre nach Peenemünde, erhielt ich ungewollt Post mit Einzelheiten über die Lancaster, die ich bei Peenemünde abgeschossen hatte. Ein deutscher Historiker teilte mir Details mit:

Lanc JA 879 of 44 (Rhodesia) Sqdn, based at Dunholme Lodge Near Lincoln
Pilot Sgt. W.J.Drew-age unknown
Sgt.J.D.M Reid_19 years - from Scotland
Sgt. S.I. Rudkin- 21 years - from Leicester
Sgz: J. T.Jopling- 23 years - from London
Sgt. C. E. Ja mes- age unknown -
Sgt. JH. Basselt- 20 years - from London
ein Überlebender: Sgt. Bill. Sparkes - 22 years - from Portsmouth

Ich sah mir diese Liste lange an, überlegte und ich gebe zu, mir kamen die Tränen und ich war innerlich tief bewegt. Mein Gott, was hatte ich da getan? Ich war inzwischen Vater von vier gesunden Jungen im gleichen Alter, auf die ich sehr stolz war und die gerade in Frankfurt studierten, der jüngere noch auf dem Gymnasium in Königstein. Ich stellte mir vor, wie es in meiner Frau und mir aussähe, wenn wir einen dieser jungen jetzt in einem Krieg verlieren würden. Wie müssen sich die Eltern in Schottland, England oder Rhodesien gefühlt haben, als man ihnen mitteilte, dass ihre Söhne über Deutschland vermisst seien. Wer denkt im Krieg überhaupt an die Eltern und Mütter, die ihre Liebe und Hoffnung in das Leben ihrer Kinder gesetzt haben?

Für mich war der Krieg mit Peenemünde noch lange nicht zu Ende. Er sollte noch fast zwei Jahre dauern.