

Germany's *Luftwaffe* and its *Kamikaze*-Fighters in 1944/45

1944 ~ 45年ドイツにもカミカゼ特攻隊があった

Guido OEBEL

Summary

The end came swiftly to the once powerful German Air Force. After nearly two years of continuing fighting in two major fronts, the *Luftwaffe*, once the most feared air force in the world, was reduced to a token force. The force that once dominated the skies above continental Europe was now in no position to slow down the onslaught of Allied formations pounding the Fatherland. Despite the dire situation, it was not until the beginning of April 1945 that the end of the war was clearly seen. At the same time the Germans were abandoning air force bases, the much maligned *Luftwaffe* was launching their last great offensive. Operation *Wehrwolf*, the planned, ramming operation against the American heavy bomber formations, took place on April 7th. A force of 120 Bf-109 and 59 Me-262s were thrown against an American air fleet of nearly 1,300 B-17 and B-24, supported by a massive fighter complement. Utilizing fewer aircraft than the operational plans called for, *Wehrwolf* was a failure. There was widespread recrimination inside the *Luftwaffe* for the apparent failure. Evidence collected pointed to icing conditions preventing most German fighters to reach their diving positions and the fact that the Germans mounted an operation this complex without the required complement of aircraft. Whatever was the reason for the failure, the fact remains that after *Wehrwolf*, the *Luftwaffe* ceased to plan any other large scale operation due to its shortness in assets and now, time.

Key words: World War II, Third Reich, Nazi-Germany, *Luftwaffe*, *Kamikaze*

Nazi-Kamikaze: Schleudersitz einziges Zugeständnis an abendländische Kultur

Mit einem Wahnsinnsplan wollte Hitlers *Luftwaffe* 1945 noch die alliierten Bomber stoppen: Per Rammstoß sollten deutsche Jagdflieger ihre Gegner vom Himmel holen und sich dann per Fallschirm retten. Tatsächlich kamen die Rammjäger noch zum Einsatz - und wenig später sogar "Selbstopfer"-Piloten. Mitte Januar 1945 betrat ein ungewöhnlicher Besucher mit einem eleganten, weißen Seidenschal die Luftkriegsschule Berlin-Gatow. Die Flugschüler mussten

sich auf dem Kasernenplatz versammeln. Viele kannten, ja bewunderten den hohen Gast: Es war Generalmajor Dietrich Peltz, erfolgreicher Kampfflieger und aufstrebende Führungsfigur in Hitlers Luftwaffe. Doch was er zu sagen hatte, verschlug den angehenden Piloten den Atem: Peltz suchte Freiwillige für eine neuartige Kampf­taktik gegen die übermächtigen Bomberflotten der Alliierten, die das "Dritte Reich" systematisch in Schutt und Asche legten. "Das kam völlig überraschend", erinnert sich Wolfgang Rittmann, damals Flugschüler in Gadow, gegenüber *einestages*, "auch wenn wir natürlich alle das Wort Kamikaze kannten. "Und genau danach hörte sich der Plan an: Piloten sollten sich aus großer Höhe mit schnellen Jagdflugzeugen ungebremst in die mächtigen Bomberschwärme der Alliierten stürzen und sie mit gezielten Rammstößen vom Himmel holen. In den Sekunden vor oder nach dem Crash müssten die Piloten aus ihrer Maschine aussteigen und sich mit dem Fallschirm retten. "Der Schleudersitz war das einzige Zugeständnis an unsere abendländische Kultur", sagt Rittmann rückblickend. "Kein reiner Selbstmord. Wir sind doch keine Japaner!" Doch selbst die NS-Spitze rechnete offiziell "mit 90 Prozent Verlust" beim Faustkampf am Himmel. Der Plan war ein radikaler Bruch mit der bisherigen Art und Weise, Luftkrieg zu führen. Zwar hatte es schon früher einzelne Piloten gegeben, die ihren Gegner absichtlich mit der eigenen Tragfläche das Seitenleitwerk absäbelten oder ihre rotierenden Propeller wagemutig als eine Art Kreissäge einzusetzen versuchten. Das hatten auch russische oder britische Flieger gemacht - mal aus der Situation heraus, mal wohl überlegt. In der deutschen Luftwaffe galt Rammen als allerletztes Mittel. Doch niemals zuvor war es zur offiziellen Angriffstaktik erhoben worden.

"Was für ein Wahnsinn!"

Die erwartbar hohe Todesrate bremste die Begeisterung nicht. Alle 80 Flugschüler meldeten sich freiwillig. "Man kann sich diese Mentalität heute nicht mehr vorstellen", sagt der überlebende Rittmann und versucht zu erklären, warum niemand den wahnwitzigen Einsatz ablehnte: Gruppenzwang. NS-Propaganda. Hoffnung auf Ruhm, Liebe zur Fliegerei, Angst vor Konsequenzen. Auch der damals 18-Jährige meldete sich ohne Zögern. Heute weiß der 83-Jährige, dass die Luftwaffe absichtlich nur unter jungen, unbekümmerten und unerfahrenen Piloten auf Menschenfang ging. "Was für ein Wahnsinn!", entfährt es ihm noch mehr als sechs Jahrzehnte später. Damals hoffte Rittmann, dass seine Meldung folgenlos bleiben würde. "Mach dir keine Gedanken, das wird ja doch nichts", versuchte ihn ein Kamerad zu beruhigen - doch er täuschte sich. Zwar ging den Deutschen zunehmend der Flugsprit aus, weil die alliierten Fliegerverbände seit Mai 1944 in einer "Öl-Offensive" systematisch deutsche Raffinerien und Hydrierwerke mit Bombenteppichen lahmlegten. Wegen des Benzinmangels wurden Rittmann und seine Kameraden schon Monate vor dem Ende ihrer Fliegerausbildung an die Ostfront versetzt und entgingen so dem Einsatz als Rammjäger. Dennoch blieb der Plan kein Hirngespinnst. Kurz vor Kriegsende wurde er umgesetzt. Rittmann hatte nur Glück gehabt. Erfinder des radikalen Luftkampfkonzepts war Oberst Hajo Herrmann. Herrmann galt in Nazi-Deutschland als gefeierter Fliegerheld: Zwölf Schiffe hatte der Kampfpilot versenkt und neun Bomber abgeschossen. Und der hochdekorierte, mehrfach verwundete Herrmann war bereits bekannt für

seine draufgängerische Methoden: "Wilde Sau" hieß die Taktik, mit der er ab 1943 auch nachts und ohne Radar erfolgreich alliierte Flugzeuge bekämpft hatte: Flakscheinwerfer am Boden nahmen die angreifenden Bomber ins Visier, dann gingen Herrmanns Abfangjäger auf die hell erleuchteten Ziele los.

Schokolade und Schnaps für die Todespiloten

Doch erst als sich die deutsche Niederlage anbahnte, bekam er für seinen noch radikaleren Plan, Rammgriffe durchzuführen, die Unterstützung der Luftwaffenführung. "Rettet durch bewussten Einsatz eures Lebens die Nation vor dem Untergang", ließ Luftwaffen-Oberbefehlshaber Hermann Göring am 8. März 1945 per Rundschreiben verbreiten. "Ich rufe euch auf zu einem Einsatz, bei dem es nur mit geringer Wahrscheinlichkeit eine Rückkehr gibt." Wer dazu bereit sei, dem versprach Göring einen "Ehrenplatz neben den ruhmvollsten Kämpfern". Ohne Details zu kennen, meldeten sich Hunderte Piloten freiwillig.

Unter dem harmlos klingenden Tarnnamen "Schulungslehrgang Elbe" wurden die künftigen Rammjäger auf dem Fliegerhorst Stendal bei Magdeburg auf ihren Einsatz vorbereitet - psychologisch wie ideologisch: Es gab reichlich Schokolade, Cognac, Wein und Zigaretten. Ein Professor warnte vor den schrecklichen Folgen einer deutschen Niederlage. Ein Fliegerheld berichtete von einer überstandenen Kollision. Abends heizten patriotische oder antisemitische Filme die Stimmung auf. Praktische Tipps gab es kaum: Den Gegner am Heck treffen. Die Kabinenhaube schon kurz vor der Attacke öffnen. Nicht sofort den Fallschirm öffnen - das wäre in der dünnen Luft der sichere Tod. Für seinen Ursprungsplan, mit 1500 Rammjägern ganze Bomberverbände vom Himmel zu fegen und so die Alliierten nachhaltig zu schocken, hatte Hajo Herrmann keine Zustimmung gefunden. Aber am 7. April 1945 erfüllte sich seine Vision, wenn auch im kleineren Rahmen: Um 11.20 Uhr starteten von fünf Flugplätzen immerhin 183 Jagdflugzeuge der Typen Messerschmitt Bf 109 und Focke-Wulf 190. Alle Piloten hatten zuvor ihr Testament gemacht, Abschiedsbriefe geschrieben und ihren Nachlass in Päckchen verschnürt. Nun stiegen sie auf 11.000 Meter Höhe und lauerten dort auf ihren Gegner, die 8. US-Luftflotte. Auf die Losung "Alle Geier und Falken - Angriff frei!" sollten sich die Rammjäger mit 800 Stundenkilometern auf ihre ahnungslosen Opfer stürzen und ihre Maschinen in deren Rumpfe bohren.

Trümmerregen aus Flugzeugteilen

Um die kreisenden Rammjäger einzupeitschen, funkte die deutsche Bodenstation Dauerpropaganda. Pausenlos lief das Horst-Wessel-Lied. "Kameraden!", peitschte eine Frauenstimme die Piloten auf, "denkt an eure Frauen, Mütter und Kinder in den zerbombten Städten!" Als amerikanische Spezialisten den deutschen Funk abhörten, so der Autor Arno Rose in seinem Buch "Radikaler Luftkampf. Die Geschichte der deutschen Rammjäger", rätselten sie über das seltsame Programm. Nie zuvor hatten sie so etwas gehört. Wenig später verwandelte sich der Himmel in ein Schlachtfeld. Die alliierten Bomberpiloten wunderten sich noch, warum die

deutschen Jäger auf sie zuflogen, ohne einen Schuss abzugeben - manche verstanden es zu spät.

Zwei Stunden lang tobte über dem Steinhuder Meer bei Hannover das letzte große Luftgefecht des Zweiten Weltkriegs über deutschem Boden. Flugzeugtrümmer regneten vom Himmel. Piloten, deren Fallschirme sich nicht öffneten, stürzten wie Steine vom Himmel. Ein Flieger schwebte zwar am Schirm zu Boden, doch Zivilisten fanden ihn tot, mit geborstenem Schädel. Auf deutscher Seite unterstützten auch Me-262-Düsenjäger mit konventioneller Angriffstaktik die Rammjäger. Dennoch waren die mächtige US-Luftflotte mit ihren insgesamt 1304 Bombern und 792 Begleitjägern nicht zu stoppen. Am frühen Nachmittag war die Schlacht vorbei - und die Bomber begannen wie geplant, ihre tödliche Fracht über ihren Zielen abzuwerfen. "Die feindlichen Piloten waren fanatisch-aggressiv" und hätten "jede vernünftige Obacht vermissen" lassen, hieß es später in amerikanischen Gefechtsberichten. Doch der Erfolg war mäßig, der Preis dagegen hoch. Genaue Zahlen sind nicht mehr sicher zu rekonstruieren, aber möglicherweise wurden bei der Wahnsinnsattacke 133 der 183 deutschen Maschinen vernichtet, nur 15 Rammjäger-Piloten kehrten zu ihrer Einheit zurück. Viele überlebten zwar den Einsatz selbst, waren aber verwundet oder gerieten in Gefangenschaft. Die Amerikaner verloren mindestens 23, vielleicht sogar deutlich mehr Bomber. Der Wehrmachtbericht lobte die "todesmutigen" Rammjäger - doch zu einem zweiten Schlag waren sie nicht mehr fähig.

Selbstmordattacken aus der Luft

Aber noch einmal brutalisierte ihre Kriegsführung bis zur allerletzten Konsequenz: Kurz nach der Rammjäger-Schlacht startete die Luftwaffe echte Selbstmordeinsätze, bei denen es nicht einmal mehr theoretische Überlebenschancen gab. "SO-Männer" hießen die deutschen Kamikaze-Piloten, die in geheimen Einheiten ausgebildet worden waren - "SO" stand für Selbstopferung. Erste Vorbereitungen dazu hatte es schon seit 1944 gegeben. Markante Wolken dienten als Ziele beim Üben der Sturzflüge. "Guter Aufschlag!" soll die zynische Lösung der Todesflieger gewesen sein, die sich auf Schlachtschiffe oder Brücken stürzen sollten. Eine SO-Einheit am Luftwaffenstützpunkt Jüterbog mit etwa 40 Männern bekam im April 1945 den Auftrag, mit Sprengstoff oder Bomben beladene Flugzeuge direkt gegen Oder-Brücken zu lenken. So sollte der Vormarsch der Russen noch aufgehalten werden. Zwischen dem 16. und 19. April flogen nach Recherchen des ZDF-Filmemachers Peter Hartl 36 Todespiloten solche Einsätze und zerstörten 17 Oder-Übergänge, ohne den Vormarsch der Russen auch nur ansatzweise stoppen zu können. Erich Kreul gehörte zu diesen SO-Männern. Als er seinen Einsatzbefehl erhielt, schrieb er ein paar magere Abschiedszeilen an seine Familie und betäubte sich mit Cognac. Seine Kameraden sangen, wie angeblich bei allen Todespiloten, zum Abschied ein Lied vom "harten Sensemann". Kurz danach war Kreul in der Luft. Sein Ziel war eine Pontonbrücke bei Küstrin. Erst während des Sturzfluges wurde ihm schlagartig der ganze Irrsinn klar. Nein, als Märtyrer wollte er für dieses Regime nicht sterben! Kreul zog die Maschine im letzten Moment wieder hoch, sprang mit dem Fallschirm ab - und erzählte

Jahrzehnte später seine Lebensgeschichte dem ZDF. Rammjäger-Kommandeur Hajo Herrmann änderte hingegen seine radikale Einstellung nicht einmal nach dem Krieg. Als Rechtsanwalt stand er bekannten Holocaust-Leugnern zur Seite und wurde gern gesehener Interviewgast der NPD-Zeitung "Deutsche Stimme".

Literatur

FORSYTH, Robert (2008): *Jagdgeschwader 7 "Nowotny" (Aviation Elite Units)*. Oxford: Osprey Publishing.

GOSS, Chris (2009): *Luftwaffe Hit and Run Raiders: Nocturnal Fighter-bomber Operations over the Western Front 1943-1945*. Classic Publications.

GRIEHL, Manfred (2009): *Last Days of the Luftwaffe: German Luftwaffe Combat Units 1944-1945*. Casemate Pub & Book Dist Llc.

GUNKEL, Christoph (2009): „Deutsche Kamikaze-Flieger - Himmelfahrtskommando für Hitler“, in : *EinesTages Zeitgeschichte auf Spiegel. online*, unter: http://einestages.spiegel.de/static/topicalbumbackground/5318/himmelfahrtskommando_fuer_hitler.html

SCHUCK, Walter (2009): *Luftwaffe Eagle: 206 Combat Victories in the Me 109 and Me 262*. Hikoki Publications.