



SOROTTA / ULLSTEIN BILDERDIENST

Fliegende Bombe „Mistel“, Selbstopferangriff (1945 in Belgien): *Der militärische Effekt war gleich null*

„Heller Wahnsinn“

Ab 1943 forderten Luftwaffenoffiziere den Einsatz von „Selbstopferpiloten“. Einige Dutzend Soldaten ließen bei den Kamikaze-Kommandos ihr Leben.

An den Tag, an dem er beschloss zu sterben, kann sich Helmuth Schultz noch gut erinnern. Es war im Juni 1944 auf dem Flugplatz Ribnitz-Damgarten an der Mecklenburger Küste, wo der Lastenseglerpilot zwei Freunde traf. Die beiden erzählten von einer seltsamen Einheit, der sie angehörten, dem „Kampfgeschwader (KG) 200“. Wer da mitmachte, wollte etwas Besonderes tun, um den „Endsieg“ doch noch zu erringen. „Ich war von der Idee sofort begeistert“, erinnert sich Schultz, 83, heute.

Der junge Soldat setzte seine Unterschrift unter ein Dokument, mit dem er sich zu einem „Totaleinsatz unter Aufopferung seines Lebens“ meldete – und dokumentierte damit seine Absicht, sich mit einer antriebslosen „Gleitbombe“ in den sicheren Tod zu stürzen. Das Fluggerät sollte aus einer mit Pilotenkanzel versehenen Bombe bestehen, die dann ein geübter Segelfluggpilot ins Ziel steuern würde – Schiffe der alliierten Invasionsflotte, Brücken oder andere wichtige Ziele waren für einen solchen Einsatz vorgesehen. Über die Erprobungsphase kam diese Waffe jedoch nie hinaus.

Mit „Selbstmord oder Lebensmüdigkeit“ oder gar Todessehnsucht hatte „das überhaupt nichts zu tun“, versichert Schultz energisch. Doch womit dann? Warum wollte der junge Soldat sein Leben opfern? Schultz legt den Kopf in die Hand, blickt auf den Tisch. Er sucht nach Worten. Dann sagt er: „Wir waren in dem Nazi-System aufgewachsen. Wir dachten doch, dass wir das Richtige tun.“

Um die sogenannten Selbstopfer-Einsätze (SO) junger Wehrmachtflieger rankten sich nach dem Krieg ungezählte Legenden. Vor allem ehemalige Kameraden und Freizeitforscher kümmerten sich um das Thema. Dabei ist ungeklärt, wie viele sich zu solchen Himmelfahrtskommandos meldeten und wie viele tatsächlich zu einem Flug ohne Wiederkehr starteten.

Als gesichert gelten beispielsweise die Einsätze deutscher Todespiloten, die sich mit ihren Jagdfliegern am 16. und 17. April 1945 auf die mehr als 30 Oderbrücken stürzten, über welche die Rote Armee auf Berlin vorrückte. Generalmajor Robert Fuchs, Befehlshaber der 1. Luftwaffendivision, stachelte die Freiwilligen am Abend zuvor im Offiziers-

casino des Flugplatzes Jüterbog südlich von Berlin an. Die sowjetischen Kräfte müssten in einer „letzten großen Kesselschlacht zwischen Berlin und Oder“ eingeschlossen und vernichtet werden, phantasierte der Offizier.

Insgesamt 39 Piloten stiegen an den darauffolgenden beiden Tagen in ihren Me-109- und Focke-Wulf-Jägern auf, um den selbstmörderischen Plan umzusetzen. Doch nur 17 trafen wirklich ihr Ziel, die übrigen wurden von der Flak abgeschossen oder rasten vorbei.

Der militärische Effekt dieser sinnlosen Aktionen war gleich null. Die Soldaten der Roten Armee reparierten die Schäden an den Brücken innerhalb weniger Tage, der Vormarsch wurde kaum verzögert. Dass ihr Vorhaben an Wahnsinn grenzte, ahnten selbst die Offiziere, die heftig für die Selbstopfer-Einsätze warben. Einer der eifrigsten Befürworter der Kamikaze-Fliegerei war Oberleutnant



OLIVER TADEN

Zeitzeuge Schultz

„Wir dachten, dass wir das Richtige tun“



Heinrich Lange, Staffelführer im KG 200 der Luftwaffe und für einige Zeit Schultz' Vorgesetzter. Der glühende Nazi-Anhänger und Segelflieger forderte ab 1943 die Entwicklung von Gleitbomben, die er mit Freiwilligen besetzen wollte. Stets bemühte sich Lange, seine Ideen rational und kühl vorzutragen, um jeglichen Verdacht der Spinnerei zu vermeiden.

Der Offizier ging davon aus, dass jedem „deutschen Armeeingehörigen drei

Zeitpunkt für gekommen, um einen derartigen Einsatz zu rechtfertigen“. Enttäuscht zog Reitsch wieder ab.

Erst 1945 änderten die Technokraten der Luftrüstung ihre Meinung. Doch auch das letzte Aufgebot der Luftwaffe erschöpfte sich in wenigen, meist hastig zusammengenagelten Wegwerfflugzeugen wie der „Mistel“, mit denen ungeübte Jungpiloten Jagd auf alliierte Bomber machen sollten, indem sie mit Vollgas in einen der amerikanischen B-17-Bomber („Fliegende Festungen“) donnerten.

Die Soldaten, wie Schultz im NS-System aufgewachsen,

galten den Entwicklern solcher „Flugzeuge“ als Verbrauchsmaterial. Der Berliner Politikwissenschaftler Ulrich Albrecht sieht in den SO-Einsätzen keine Heldentaten, sondern „den reinen Vernichtungswillen der spätnationalsozialistischen Phase“.

Helmuth Schultz kam davon. Er wurde 1945 nach Nürnberg versetzt, um die Amerikaner aufzuhalten; dabei geriet er in Kriegsgefangenschaft. „Es war heller Wahnsinn, solche Einsätze zu planen“, sagt er heute. „Wir waren bescheuert, und wir wussten es nicht besser.“ Nur ein Gedanke habe ihn damals beherrscht: „Wir wollten den Krieg gewinnen.“

Seinen Vorgesetzten Lange, der vor ein paar Jahren starb, hat er nach dem Krieg noch häufig getroffen. Sie haben von alten Zeiten erzählt, von der Fliegerei geschwärmt und sich gefreut, dass sie überlebt hatten.

Vorwürfe hat Schultz ihm nie gemacht.

PER HINRICHS

Die Soldaten galten den Entwicklern der hastig zusammengenagelten „Wegwerfflugzeuge“ als Verbrauchsmaterial.

Feinde“ gegenüberständen; also müsse man „rechnen und kalkulieren wie Kaufleute“, müsse „wuchern mit unserem Menschenkapital“. Die Gleitbombe könne den „Todesquotienten weit über siegnotwendiges Maß hinaus“ steigern. So würde sich bei einem durch einen Selbststopfer-Einsatz versenkten Schlachtschiff ein „Todesquotient von ca. 1:1500“ ergeben.

Immerhin 80 Freiwillige konnte Lange am 6. Februar 1944 nach oben melden, davon unterschrieben 17 Verträge mit „Tod-Klausel“.

Am 14. September 1944 schlug Lange in einer Denkschrift an den Chef des Generalstabs der Luftwaffe sogar vor, mit Langstreckenbomben New York anzugreifen. Die Flugzeuge sollten „auf den Kraftstoff für den Rückflug verzichten, stattdessen Sprengstoff“ mitnehmen und sich „in die untersten Stockwerke eines New Yorker Wolkenkratzers stürzen, wenn Bau-Fachleute der Meinung sind, dass dann das Gebäude zusammenbricht“.