

Denkmal für einen im Schmieher Wald abgestürzten britischen Bomber

Zu Luftkrieg und Nachtjagd im Zweiten Weltkrieg

Als vor fünf Jahren der Zavelsteiner Günther John beim Schwarzwaldverein um Unterstützung für seinen Plan nachsuchte, für einen abgeschossenen britischen Bomber in der Nähe der Absturzstelle ein kleines Denkmal einzurichten, kam es im Vorstand – wie könnte es anders sein – zu einer kontroversen Diskussion. Schließlich mündete diese jedoch in eine breite Zustimmung, und der Verein leistete – wie später auch der Kreisgeschichtsverein Calw – einen Beitrag zum Guss einer Bronzetafel, die auf Wunsch des Initiators mit dem Satz beginnt „Sie kamen aus der Dunkelheit der Nacht in Gottes offene Arme“. An einem großen Findling in der Nähe der Absturzstelle hat die Tafel ihren bleibenden Platz gefunden, und am 20. Mai 2011 konnte das kleine Denkmal feierlich eingeweiht werden.

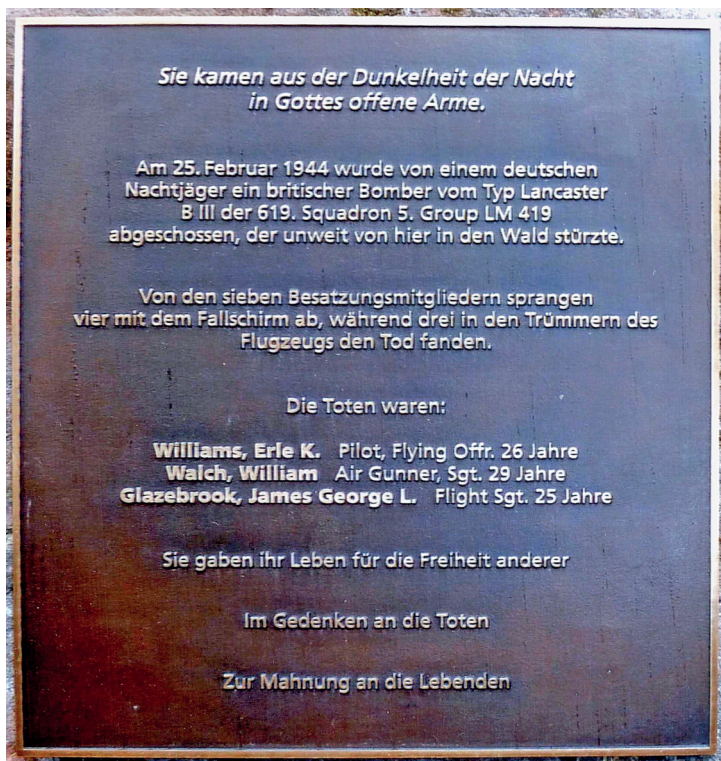
Der Schmieher Wald war Günther John vertraut, gehörte doch die Absturzstelle zu seinem Jagdrevier. Wie er berichtete, kreisten in ruhigen, einsamen Stunden auf dem Hochsitz seine Gedanken oft um das Schicksal der Besatzung und die eigenen Erinnerungen an den Zweiten Weltkrieg, den er als Bub erlebt hatte. Mit zunehmendem Alter bedrängte ihn die Vorstellung, dass derlei Geschehnisse mit dem Aussterben von Zeitzeugen der Vergessenheit anheimfallen, und so entwickelte sich der Plan,



Günther John und der britische Oberst Colin Bond vom Eucom (European Command, Stuttgart) bei der Einweihung am 20. Mai 2011. Das Steinkreuz fertigte Ernst Schwämmle, Röttenbach.

die Erinnerung durch ein Denkmal wach zu halten.

Wenn man gegen Ende des Zweiten Weltkriegs noch die Luftalarmsirenen gehört hat und in den Schutzbunker oder Keller rennen musste, bevor das Brummen von Flugzeugmotoren anschwellte, der Himmel von gigantischen Scheinwerferfin-



Gedenktafel mit Informationen über den Absturz.

gern abgesucht wurde, Fluglärm sich mit Flak-Feuer vermischte, während man auf Detonationen wartete, dann sind die Lehren aus dieser schrecklichen Zeit fest verankert – bei den allermeisten jedenfalls. Aber die Reihen lichten sich.

Natürlich gab es auch ablehnende Stimmen. Ein Unternehmer aus einer Nachbargemeinde hat dies in einem Brief sehr deutlich formuliert, als Günther John ihn um Unterstützung für seinen Plan bat. Vehement sprach er sich gegen eine Unterstützung für ein derartiges Vorhaben aus. Als Deutscher gedenke er der unschuldigen Opfer der Bombennächte und lehne es ab, für den ehemaligen Gegner, der am Vorabend Pforzheim bombardiert habe, auch nur einen Cent auszugeben.

Keine Frage, das damalige Geschehen kann immer noch heftige Emotionen auslösen. Aber die Distanz von 70 Jahren ist auch eine gute Voraussetzung für eine differenzierte Annäherung an traumatisierende Erlebnisse, die mit dem Zweiten Weltkrieg verknüpft sind.

Skizze zur Entwicklung des Luftkriegs

Wie bekannt begann das Dritte Reich am 1. September 1939 mit dem Angriff auf Polen den Zweiten Weltkrieg. Am 10. Juli 1940 startete die deutsche Luftwaffe den Luftkrieg gegen England, wozu auch Flächenbombardements gehörten. Die deutsche Führung plante eine Invasion Großbritanniens.

Im Februar 1942 war Arthur Harris zum Oberkommandierenden des Bomber Commands der britischen Royal Air Force ernannt worden. Harris förderte maßgeblich die Entwicklung der Feuersturm-Technik. Dies bedeutete, dass bei Luftangriffen in einer ersten Welle große Luftminen (Blockbuster - „Wohnblockknacker“) zum Einsatz kommen sollten, wodurch Dächer abgedeckt wurden und Fenster zu Bruch gingen. In einer zweiten Welle folgten dann Brandbomben, die in kürzester Zeit einen Flächenbrand entstehen ließen. Durch die aufsteigende Heißluft kam es zum Feuersturm, d. h. die Umgebungsluft wurde mit ungeheurer Gewalt in den Großbrand hineingezogen und riss alles Bewegliche mit sich.

Hohe Verluste der deutschen Zivilbevölkerung wurden damit nicht mehr als unvermeidbar in

Kauf genommen, sondern sie waren das eigentliche Ziel der Luftangriffe. Militär und Zivilbevölkerung sollten demoralisiert werden, um den Widerstandswillen zu brechen. Zur Durchführung dieser Strategie hat man in einer detaillierten nach Priorität sortierten Zielliste zuerst alle deutschen Städte mit über 100 000 Einwohnern, später auch alle mit über 15 000 Einwohnern erfasst. Daneben ging es natürlich auch um die Zerschlagung von Industrieanlagen.

Als Ende 1942 die in Stalingrad festsitzende 6. Deutsche Armee, der Hitler ein Ausbrechen verweigerte, durch eine Großoffensive der Roten Armee vernichtet wurde bzw. in Gefangenschaft geriet, kamen nicht nur Eingeweihten Zweifel, ob noch eine Chance bestand, diesen Krieg zu gewinnen.

Auf der Casablanca-Konferenz im Januar 1943 beschlossen die Alliierten, dass auch Verbände der Vereinigten Staaten bei Tag deutsche Ziele mit Sprengbomben angreifen sollten. Allerdings legten die Amerikaner den Schwerpunkt auf kriegswichtige Industrieziele und das Verkehrsnetz. Außerdem beschlossen die Alliierten, dass von deutscher Seite zur Beendigung der Kämpfe nur eine bedingungslose Kapitulation akzeptiert wird.

Im Resultat führte dies zu einer enormen Stärkung der Kampfmoral der deutschen Soldaten, die sich nun völlig mit dem Rücken an der Wand stehen sahen. Für deutschen Widerstand gegen das Naziregime blieb nun gar kein Spielraum mehr. Die bedrohte Kampfmoral möbelte Goebbels Mitte Februar 1943 in seiner Rede vor ausgewählten Volks- und Parteigenossen im Berliner Sportpalast propagandawirksam auf. Nach der rhetorischen Frage: „Wollt Ihr den totalen Krieg?“ jubelten ihm die Geladenen zu. Sie wollten ihn, und sie bekamen ihn.

Wegen der deutschen Luftabwehr erfolgten die britischen Angriffe fast ausschließlich nachts. Im Mai 1942 begann mit dem Flächenbombardement von Köln durch den Einsatz von 1 000

Bombenflugzeugen der erste Großangriff auf deutsche Städte, nachdem vorher schon quasi als Test die Altstadt von Lübeck einem Feuersturm zum Opfer gefallen war. Im Juli 1943 erreichte diese Taktik mit der Operation Gomorrha gegen Hamburg einen ersten fürchterlichen Höhepunkt. In der Folge wurde Stadt um Stadt in Schutt und Asche gebombt. Weitere schreckliche Höhepunkte waren die vier Angriffswellen vom 13. bis 15. Februar 1945 auf Dresden und der Angriff mit 379 britischen Bombern auf Pforzheim am 23. Februar 1945. Diese letzteren Angriffe erfolgten zu einer Zeit, als der Krieg längst entschieden und das Deutsche Reich am Ende war. Ein militärischer Sinn ist nicht erkennbar.

Am 25. April 1945 fielen sich bei Torgau an der Elbe amerikanische und sowjetische Soldaten in die Arme. Während in Berlin der Straßenkampf tobte, entzog sich Adolf Hitler am 30. April durch Selbsttötung seiner Verantwortung. Im Auftrag von Hitlers Nachfolger General Dönitz unterzeichnete Generaloberst Jodl am 7. Mai gegen 2:40 die bedingungslose Kapitulation und am 8. Mai 1945 war in Europa der Zweite Weltkrieg zu Ende.

Der Absturz einer Lancaster im Schmieher Wald

Der heute 81-jährige Zavelsteiner Karl-Heinz Wangner berichtet, wie er durch Zufall Augenzeuge des Absturzes am 25. Februar 1944 wurde: Es war wieder einmal Luftalarm, und die Bewohner des Städtleins mussten bei diesen Anlässen im geräumigen und solide gebauten Keller des Pfarrhauses Schutz suchen, der als Luftschutzraum ausgewiesen worden war. Seine Großmutter, damals schon sehr gebrechlich, war zuhause in ihrem Bett zurück geblieben. Als der 10-jährige Karl-Heinz kurz nach Mitternacht die wenigen Meter vom Luftschutzkeller über die Straße rannte, um sich der hilflosen Großmutter anzunehmen, erschrak er heftig, als ein gewaltiges Flugzeug von Ost kommend in sehr gerin-

Air & Ship <i>Luft- und Seekriegsforschung</i>	<h1>Crashreport</h1>	Hans L. Grimminger Lange Gewanne 67 86156 Augsburg
--	----------------------	--

Nationality	Great Britain
Air Force	R. A. F. Bomber Command
Date of Mission	24./25. February 1944 (Thursday/Friday)
Duty/Target	Night bombing of Schweinfurt
Unit	619 Squadron – 5 Group
Airbase	Coningsby, Lincolnshire, England
Type of Aircraft	Avor Lancaster B. III
Code #	PG © N
Serial #	LM 419
Starttime	20:08 hours (British time)
Bombload	
Crashtime	*
Crashplace	at Oberkollwangen – Schmieher, WSW-Calw
Crashcause	shot down by German nightfighter
Crash/Crashlanding	crashed
Destroyer/Unit	Paul Zorner, 8./NJG 3*
Crew	7, 3 killed, 4 bailed, prisoners of war

Rank	Names	Pers.#	Position	Fate	Prison. No./Cemet.
F/Off	WILLIAMS, Erle Keith	J/22780 RCAF	Pilot	killed	Dürnbach Grave15
F/Off	KNIGHT, A. G.		Navigator	PoW	
F/Off	CLARKE, C. H.	138404 RAF-VR	Air Bomber	PoW	L.3/3567
Sgt	TRAIL, J. R.	1319104 RAF-VR	Flt. Engineer	PoW	357/2431
Sgt	SMITH, P. G.	173103 RAF	Wireless Opr.	PoW	357/2430
F/Sgt	GLAZEBROOK, James George Leslie	425640 RAAF	Air Gunner	killed	Dürnbach Grave16-17
Sgt	WALCH, William	1684118 RAF-VR	Air Gunner	killed	Dürnbach Grave16-17

The dead are buried at British War Cemetery Dürnbach, Plot 4 – Row B – Graves15, 16-17.

*Paul Zorner reported in this night 5 Lancaster-victories, four W to SW of Stuttgart at 22.15, 22.20, 22.30 and 00.25 hours and one at 00.51 hours N of Stuttgart.

Deutsche Zeit

Informations:	Register of Graves, British War Cemetery Dürnbach/Tegernsee – CWGrC, Maidenhead Register "Imperial Prisoner of War" Section 8 Air Forces – AIR 20/2336, National Archives. Book "Bomber Command Losses 1944 – W.R. Chorley
---------------	--

ger Höhe über ihn hinweg donnerte. Er habe sich unwillkürlich geduckt, da er fürchtete, dass die Maschine in den benachbarten Kirchturm einschlagen würde. Feuer schlug aus der rechten Tragfläche. Kurz darauf war aus Richtung Schmiech eine laute Detonation zu hören.

Exakt nennt der Verlustbericht (Crashreport) vom R.A.F. Bomber Command die abgestürzte Maschine, den Heimatstandort und die Aufgabe in der verhängnisvollen Nacht. Bei dem Flugzeug handelte es sich um eine Avro Lancaster B III. Die Aufgabe des abgestürzten Fliegers bestand in „Night bombing of Schweinfurt“. Der Schreiber des eingangs zitierten Briefes hat sich somit sowohl hinsichtlich Einsatzgebiet wie auch Zeitpunkt vertan! Der Angriff auf Pforzheim fand ein Jahr nach dem Absturz bei Schmiech statt.

Aus dem Bericht gehen die Namen und Funktionen der siebenköpfigen Besatzung hervor. Vier Mitglieder (J. R. Trail, Bordmechaniker, A. G. Knight, Navigator, C. H. Clarke, Bombenschütze und P. B. Smith, Funker) konnten sich durch Absprung retten und gerieten in deutsche Kriegsgefangenschaft, zwei Mitglieder (die Schützen J. G. L. Glazebrook und W. Walch) starben in den Trümmern der Maschine. Den toten Piloten Erle Keith Williams fand man erst im März nach der Schneeschmelze. Der Ausstieg war ihm noch gelungen, doch der Fallschirm hatte sich nicht mehr geöffnet.

Hans Schabert hat über diesen Vorfall und weitere Luftkriegsereignisse einen Bericht aus der Sicht von Neuweiler Bürgern geschrieben. Hinsichtlich Details dieses Absturzes sei darauf verwiesen.

Der Bericht benennt auch den gegnerischen Kampfpiloten des Nachtjägers. Es war Hauptmann Paul Zorner, Staffelfkapitän vom Nachtjägerschwader 3, das damals in Lüneburg stationiert war. 2010 feierte er in Homburg seinen 90-jährigen Geburtstag. Er hat ein lesenswertes Buch mit dem Titel „Nächte im Bomber-

strom“ geschrieben. Darin geht es nicht um Heldenverehrung, sondern Paul Zorner gibt recht differenzierte Einblicke in Alltag und Gedankenwelt dieser ohne eigenes Zutun in einen Krieg verwickelten Männer. Die Einstellung der drei umgekommenen britischen Soldaten wird im Kern nicht viel anders gewesen sein.



Hauptmann Paul Zorner, geb. 1920

Die britischen Angreifer

Die Avro 683 Lancaster B III war ein großes viermotoriges Flugzeug mit über 31 m Spannweite und 21 m Länge. Ihre Marschgeschwindigkeit lag bei 340 km/h. Bei einer maximalen Bombenlast von 6,35 Tonnen hatte sie eine Reichweite von 2 700 km. Bewaffnet war die Lancaster mit je einem Zwillingsschusswaffe im Bug und im Gefechtsturm an der Rumpfoberseite, sowie mit einem Vierlings-MG im Heck. Die Besatzung bestand – wie bei dem



Avro 683 Lancaster B III

abgeschossenen Flugzeug – aus 7 Mann: dem Piloten, einem Bombenschützen und zwei Bord-schützen, einem Funker, einem Navigator und einem Bordmechaniker. Maschinen dieses Typs waren neben der Handley Page Halifax und der Short Stirling-Maschine die Standard-Bomber des britischen Bomber Command.



Vorbereitung einer Lancaster zum Einsatz

Bei den nächtlichen Luftangriffen schlossen sich Hunderte von Maschinen zu einem Bomberstrom zusammen, der durch einen Schwarm von Jagdflugzeugen großer Reichweite (überwiegend De Havilland Mosquitos) begleitet wurde. Die Anflugsrouten variierten natürlich und führten nach Querung des Ärmelkanals auch über Straßburg sowie den Nordschwarzwald. Vor dem Einsatzgebiet stiegen die Maschinen auf eine Angriffshöhe von gut 5 000 m, wo sie für die Scheinwerfer der FLAK-Batterien kaum mehr und für die FLAK-Granaten gar nicht mehr erreichbar waren. Der Leiter des Angriffs, Masterbomber oder Pathfinder (Pfadfinder) genannt, warf zur Zielmarkierung vielflammige Magnesiumfackeln ab, womit das Zielgebiet abgesteckt wurde. Unter der Bezeichnung „Christbäume“ fanden sie Eingang in den Sprachge-

brauch. Darauf folgten dann die Abwurfwellen in das Zielgebiet.

Die deutsche Abwehr

Als die Royal Air-Force im Jahr 1941 mit Nachtangriffen auf Deutschland begann, wurde die Bedeutung einer wirkungsvollen Abwehr schnell klar. Mit der Organisation betraute man Oberst Josef Kammhuber, der zunächst die Konzepte der hellen Nachtjagd und der fernen Nachtjagd entwickelte. Beim Konzept der hellen Nachtjagd schaltete man den bekannten Einflugschneisen feindlicher Verbände einen Scheinwerferriegel vor, der den Abwehrfliegern eine Bekämpfung der Feindflugzeuge unter Sicht ermöglichen sollte. Die Taktik war durchaus erfolgversprechend, doch Hitler persönlich sorgte für eine Rückverlagerung der Scheinwerferbatterien, die dann um die Städte postiert wurden. Die ferne Nachtjagd sah vor, Flugbasen des Bomber Command anzugreifen, doch auch diese musste auf Führerbefehl eingestellt werden. Letztlich standen einfach nicht ausreichend Ressourcen zur Verfügung. Ähnlich erging es der Taktik der „wilden Sau“ von Major Hajo Hermann. Im Kern sollten hierbei die Bomberverbände durch alle zur Verfügung stehenden Lichtquellen so gut ausgeleuchtet werden, dass einsitzige Tagjäger zum Einsatz kommen konnten.

Ab Mitte 1941 legte die deutsche Luftwaffe unter der Regie von Kammhuber, inzwischen Generalmajor, eine Verteidigungslinie aus sogenannten Himmelbett-Stellungen an, die bei den Engländern unter dem Namen „Kammhuber-Linie“ bekannt wurde.

Die zuletzt über 1 000 km lange „Kammhuber-Linie“ zog sich von Dänemark durch Ostfrankreich bis zur Schweizer Grenze. Sie bestand aus einem ausgeklügelten System von Funkmessstellungen, Jägerflugplätzen, Funkfeuern zur Positionsbestimmung der Jäger, FLAK-Batterien und Flugwachen, die alle telefonisch mit Jägerleitständen verbunden waren. Zwar operierten die Him-

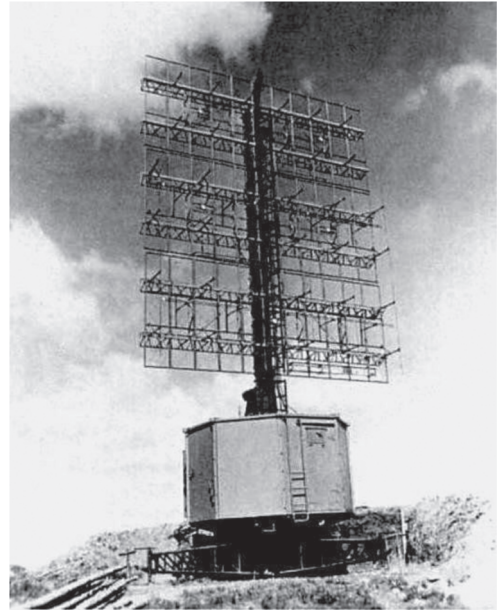
melbett-Stellungen recht erfolgreich, jedoch lag ihre entscheidende Schwäche darin, dass jeweils nur ein Jäger pro Stellung geführt werden konnte. Die von verschiedenen britischen Flugplätzen aufsteigenden Bomber flogen zunächst in Sammelräumen meist über dem Ärmelkanal und stimmten ihre Funkfrequenzen aufeinander ab. Die Aktivität der Funkabstimmung konnte von deutschen Horchstellen recht gut verfolgt werden, und daraus wurden die Schlüsse auf einen bevorstehenden Angriff gezogen.

Bei den Flugwachkommandos flossen die Informationen des komplex aufgebauten deutschen Beobachtungssystems zusammen, und je nach Einschätzung der Lage löste es die Alarmer „Luftgefahr 30“ (bekannt als Voralarm) und „Luftgefahr 15“ (also Hauptalarm) aus, was bedeutete, dass der Feind 30 oder 15 Flugminuten entfernt war.

Das heute als Radar geläufige Ortungsverfahren mit elektromagnetischen Wellen war im Dritten Deutschen Reich parallel zu britischen Bemühungen ab 1934 durch die Firma Telefunken entwickelt worden, wobei die entsprechenden Vorrichtungen als Funkmessgeräte bezeichnet wurden. Gegenüber dem britischen Entwicklungsstand hatte Deutschland zunächst einen deutlichen Vorsprung. Unter den verschiedenen Baumustern war als breit eingesetzter älterer Typ das Gerät Freya im Einsatz, mit dem jede Himmelbett-Stellung ausgestattet war. Es besaß eine gerüstartig konstruierte, jedoch bereits um 360 Grad schwenkbare Antenne und konnte Luftziele in einer Entfernung bis 160 km erkennen.

Ab Mitte 1941 kam das Funkmessgerät „Würzburg“ dazu, das sehr präzise Ortungen ermöglichte, in der Standard-Bauart aber nur über eine auf 35 km begrenzte Reichweite verfügte. In der Variante „Würzburg Riese“, wovon aber nur wenige Geräte verfügbar waren, ermöglichte die große um 360 Grad drehbare Parabol-Schirmantenne eine Rundum-Peilung von Flugzielen in bis 250 km Entfernung. Nach Aussehen und

Technik entspricht der „Würzburg Riese“ schon weitgehend den auch noch heute verwendeten Anlagen.



Funkmessgerät „Freya“



Funkmessanlage „Würzburg Riese“

Mit diesen in den Himmelbett-Stellungen aufgebauten Funkmessgeräten ließen sich einfliegende Bomberverbände identifizieren. Die Gefechtsstände hatte man mit einem Seeburg-Tisch, einer großen, runden, tischartigen Matt-

scheibe ausgestattet, auf dem das Ziel als roter Lichtpunkt erschien, sobald es vom „Würzburg-Gerät“ erfasst werden konnte. Ein weiteres „Würzburg-Gerät“ kontrollierte dann den als grünen Lichtpunkt dargestellten aufsteigenden eigenen Nachtjäger. Über Sprechfunk führte der Leitstand den Jäger an den Bomberverband heran, bis dieser ein Ziel mit dem eigenen Bordradar erfassen konnte. Hierfür wurde ganz überwiegend das „Lichtenstein-Funkmessgerät“ eingesetzt, das starr am Flugzeug montiert war und in seiner letzten Variante als „Lichtenstein SN 2“ eine Reichweite von 5 km erreichte.

Der eigentliche Jägerangriff erfolgte dann bei Bodensicht in der Regel von unten: Das gegnerische Flugzeug war gegen den Nachthimmel einigermaßen erkennbar, umgekehrt war der Jäger mit seiner Tarnbemalung gegenüber dem



Messerschmidt Bf 110 in der Nachtjägerversion. Am Bug deutlich erkennbar das „Hirschgeweih“, die Antennenanlage des „Lichtenstein-Geräts“.

Boden schlecht auszumachen und befand sich gleichzeitig in einem für die Bordschützen des Bombers unerreichbaren toten Winkel.

Zur Nachtjagd wurde vor allem die zweimotorige Messerschmidt Bf 110 mit zwei oder drei Mann Besatzung (Pilot, Bordfunker und ggf. Bordschütze) eingesetzt. Der meistverwendete Motor 601 von Daimler-Benz ermöglichte der Maschine eine maximale Geschwindigkeit von 475 km/h bei einer Reichweite von 1 410 km und eine Gipfelhöhe von 10 000 m. Auf dem Höhepunkt der Nachtjäger-Aktivität Anfang 1944 waren etwa 320 dieser Maschinen einsatzbereit.

Etwa ab Mitte 1943 baute man in die deutschen Nachtjäger eine in einem 72 Grad-Winkel nach vorne/oben feuernde fest installierte 20-mm Maschinenkanone ein, die „Schräge Musik“. Der Funker hatte im Einsatz die Trommelmagazine zu wechseln. Nach Behebung anfänglicher Probleme war die Wirkung für die britischen Bomber fatal: Ein kurzer, gut gezielter Feuerstoß der ungefähr 50–100 m unter dem Bomber fliegenden Jäger in die (beim Anflug noch vollen) Benzintanks zwischen Motor 3 und 4 der rechten Tragfläche „rasierte die rechte Fläche regelrecht ab“ (Paul Zorner), so dass der Pilot des Nachtjägers sofort nach dem Feuerstoß stark zur Seite ziehen musste, um nicht von Teilen des auseinanderbrechenden Feindflugzeugs getroffen zu werden. Die Besatzungen der Bomber waren über die Gründe ihres Absturzes vielfach im Unklaren und nahmen oft einen FLAK-Treffer an, da der Jägerangriff für sie zunächst unbemerkt ablief. Obwohl – laut Paul Zorner – viele der deutschen Nachtjägerpiloten hofften, durch das Zielen in die rechte Tragfläche dem Bomberpiloten auf der linken Seite der Maschine eine Chance für einen Notausstieg und der Besatzung durch Absprung eine Rettungschance zu lassen, überlebten über 90 % der Bomberbesatzungen den Absturz in den sich zerlegenden Maschinen nicht. Die „Schräge Musik“ konnte nur verwendet werden, wenn keine Bewölkung unter dem Bomber war. Die scharfe, dunkle Silhouette eines Nachtjägers unter dem Bomber wäre gegen das

gleichmäßige Grau der Wolken zu gut erkennbar gewesen. Bei dichten Wolken unter den Bombern musste daher der Heckangriff riskiert werden, also mit den nach vorn gerichteten Kanonen des Jägers, der wegen der Heck-MGs des Bombers auch für den Angreifer höchst gefährlich war.

Sowohl die deutsche wie die britische Seite hatten Mitte 1943 herausgefunden, dass sich Funkmessgeräte bzw. Radar durch abgeworfene Stanniol- bzw. Aluminiumstreifen erfolgreich stören ließen. Mittels Abwurf von Aluminiumstreifen-Bündeln durch die Royal Air Force (RAF) als Maßnahme „Window“ wurde die Nachtjagd für etwa ein halbes Jahr weitgehend lahm gelegt, bis es der deutschen Seite gelang, den Funkwellen reflektierenden Vorhang aus sich langsam bewegenden Störobjekten auszublenken. Wir Kinder sammelten die abgeworfenen Streifen und dachten dabei an Weihnachten, ohne den Zusammenhang zu verstehen.



Heinz-Wolfgang Schnauffer (geb. 1922, gest. 1950)

Heinz-Wolfgang Schnauffer, der erfolgreichste Nachtjäger

In einem Bericht über die deutsche Nachtjagd darf der am 16. Februar 1922 in Calw geborene Heinz-Wolfgang Schnauffer nicht fehlen. Er war der erfolgreichste Nachtjäger-Pilot in der Geschichte der Nachtjagd und damals ein Idol der Jugend. Die Heinz-Schnauffer-Straße in Calw-Heumaden ist nach ihm benannt. Zu seiner Mannschaft gehörten Bordfunker Rumpelhardt und als Schütze Oberfeldwebel Gänslers. In 164 Feindflügen wurden 121 viermotorige Bomber abgeschossen. Schnauffer, in seiner letzten Stellung Major und Kommodore des Nachtjägerschwaders 4, gehörte zu den höchstdekorierten deutschen Soldaten des Zweiten Weltkriegs. Als 21. Soldat der Wehrmacht wurden ihm die Brillanten zum Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern verliehen.



Seitenleitwerk der Messerschmidt Bf 110 von Heinz Schnauffer mit aufgemalten Luftsiegen im Londoner Imperial War Museum

Auch die Gegner zollten ihm Respekt. Seine Messerschmidt Bf 110 wurde nach der Kapitulation im Londoner Hyde-Park aufgestellt, versehen mit einem Schild: „Diese Messerschmidt 110-Maschine flog der erfolgreichste Nachtjäger der Welt, der 23-jährige Major der deutschen Luftwaffe, Heinz-Wolfgang Schnauffer.“ Das Seitenleitwerk mit den aufgemalten Abschussdaten steht immer noch im Imperial War Museum London. Nach der Kapitulation folgte eine recht kurze Gefangenschaft in England. Heinz-Wolfgang Schnauffer fiel 1950 auf einer Landstraße zwischen Biarritz und Bordeaux einem Verkehrsunfall zum Opfer und wurde auf dem Calwer Friedhof bestattet, wobei auch hohe französische Offiziere eines tapferen und fairen ehemaligen Gegners gedachten.

Die Opfer

Dem britischen Luftkrieg gegen das Deutsche Reich fielen nach unterschiedlichen Angaben zwischen 420 000 bis 570 000 Zivilisten zum Opfer. Auch die Verluste der angreifenden Royal Air Force waren sehr hoch. Von 125 000 eingesetzten Soldaten fielen 55 000, d. h. 44 Prozent. Bei den deutschen Luftangriffen auf Großbritannien starben bis 1945 etwa 60 000 Menschen.

Für die Gesamtzahl von Opfern, die durch den von unserem deutschen Boden ausgehenden Zweiten Weltkrieg ihr Leben verloren, gibt es nur recht ungenaue Schätzungen. Sie liegen zwischen 50 und 80 Millionen, eine Größenordnung, die eigentlich unser Vorstellungsvermögen sprengt. Darunter befinden sich etwa 7 Millionen Deutsche, 430 000 Briten und etwa 27 Millionen Sowjetbürger, viel mehr Zivilisten als Soldaten. Die Frage nach einer Sinnhaftigkeit dieses Geschehens kann eigentlich gar nicht gestellt werden. Jeder Antwortversuch muss scheitern.

Nach den Bombennächten

Heute leben wir mit großer, vielleicht zu großer Selbstverständlichkeit, in der nachbarschaft-

lichen Verbundenheit der Europäischen Union. Auch diese Entwicklung fiel nicht vom Himmel, sie ist das Werk von Menschen, Politikern. Stellvertretend seien nur drei Namen genannt: Robert Schumann, französischer Außenminister, Charles de Gaulle, französischer General und Staatsmann, und Konrad Adenauer, deutscher Kanzler; sie alle waren geprägt durch die Erfahrungen des Ersten und Zweiten Weltkriegs.

Auch wenn wir immer wieder mit unseren Politikern unzufrieden sind, sie vielerlei Kritik aussetzen, dabei in den letzten Jahren die europäische Finanzkrise und neuerdings die griechische Schuldenproblematik den Skeptikern Aufwind verleiht, so muss man doch in aller Deutlichkeit und Dankbarkeit feststellen: Die deutschen Angelegenheiten haben sich nach der Katastrophe des Zweiten Weltkriegs gut entwickelt. Nach Kriegen, Irrwegen und gigantischen Zerstörungen haben die Deutschen zu einem Leben in Frieden, Freiheit und einem Wohlstand gefunden, den man sich in der Kriegs- und Nachkriegszeit nicht vorstellen konnte.

Das Dritte Reich hatte durch den Einmarsch in Polen die „Büchse der Pandora“ weit aufgerissen. In fataler Selbstüberschätzung setzte die mit hohen Zustimmungsraten der Deutschen an die Macht gelangte Führung auf die Überlegenheit deutscher Waffen. Es bedurfte gigantischer Mittel und Opfer, um die „Büchse“ wieder zu schließen. Zweifellos findet sich im Schicksal der drei jungen Männer, an die das kleine Denkmal erinnert, eine unentwirrbare Verflechtung von Täter- und Opferrollen. Doch über den Zweifeln steht der Satz, den Günther John in die Gedenktafel gießen ließ. „Sie gaben ihr Leben für die Freiheit anderer“. Gemeint ist auch die Freiheit der Deutschen. Und sie gaben den Überlebenden des so oft von Kriegen heimgesuchten Kontinents den Auftrag, nach neuen Wegen zu suchen.

Quellen und Literatur

Archiv der Deutschen Luftwaffe

Bittel, Christof: Geschichte einer Stadt, Band „Kriege und ihre Folgen 1700 bis 1945“, Archiv der Stadt Calw 2009

Cartier, Raymond: Der Zweite Weltkrieg, R. Piper-Verlag, München 1967

Galland, Adolf: Die Ersten und die Letzten, Jagdflieger im Zweiten Weltkrieg, Schneekluth-Verlag, München 1953

Gebauer, Hellmut J. und Würfele, Hartmut: Geschichte einer Stadt, Band „Bedeutende Frauen und Männer“, Archiv der Stadt Calw 2005

Kurowski, Franz: Major Heinz-Wolfgang Schnauffer, Flechsig-Verlag, Würzburg 2007

Moessner-Heckner, Ursula: Pforzheim, Code Yellowfin, Jan Thorbecke-Verlag, Sigmaringen 1991

Schabert, Hans: Neuweilers Dörfer hatten mehrfach Glück bei Luftzwischenfällen, aus „Einst & Heute, Beiträge aus dem Kreisgeschichtsverein Calw“, hrsg. vom Kreisgeschichtsverein Calw, Calw 2009/2010.

Zorner, Paul: Nächte im Bomberstrom - Erinnerungen 1920 – 1950, NeunundzwanzigSechs-Verlag, Moosburg 2007

Bildnachweis

S. 47: Privatbesitz Günther John

S. 48: Klaus Pichler

S. 50: Kopie vom Original

S. 51 (oben): Wikipedia

S. 51 (unten): Bundesarchiv Bild 141-2716

S. 52: Deutsches Luftwaffenarchiv

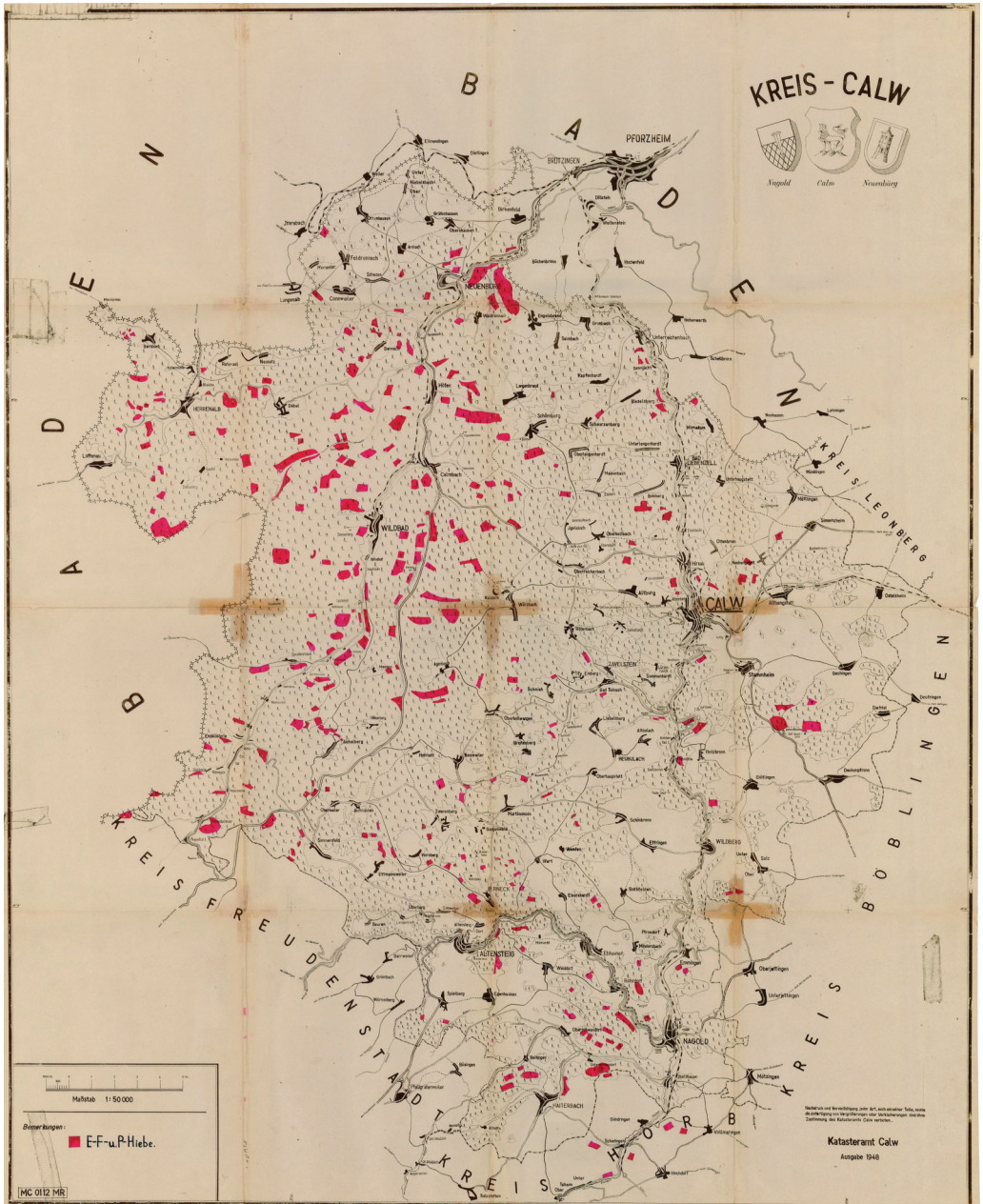
S. 53 (oben): Wikipedia

S. 53 (unten): Wikipedia

S. 54: Deutsches Luftwaffenarchiv

S. 55 (links): Wikipedia

S. 55 (rechts): Wikipedia



Kahlhiebflächen im Kreis Calw

Bild: Kreisarchiv Calw