



universität  
wien

# MASTERARBEIT

Titel der Masterarbeit

„Der 'Volksjäger' Heinkel He 162. Forcierte  
Ressourcenmobilisierung im Angesicht der Niederlage.“

verfasst von

Fabian Hümer, Bakk.phil.

angestrebter akademischer Grad

Master of Arts (MA)

Wien, 2013

Studienkennzahl lt. A 066 689

Studienblatt:

Studienrichtung lt. Masterstudium Zeitgeschichte UG2002

Studienblatt:

Betreut von: a.o. Univ. Prof. Dr. Andrea Komlosy

## Inhaltsverzeichnis:

• <b>Einleitung</b>	<b>4</b>
• <b>Forschungsstand</b>	<b>6</b>
➤ Deutschsprachige Fachliteratur zum „Volksjäger“	6
➤ Fremdsprachige Fachliteratur zum „Volksjäger“	6
➤ Zeitzeugenberichte	7
➤ Fachzeitschriften	7
➤ Quellenmaterial	7
➤ „Wunderwaffen“ und Zwangsarbeit	8
➤ Mauthausen-Außenlager in Groß-Wien und Gedenkkultur	8
• <b>Erkenntnisinteresse</b>	<b>10</b>
• <b>Aufbau</b>	<b>14</b>
• <b>Die „Trockenlegung“ der deutschen Kriegsmaschinerie</b>	<b>15</b>
➤ Synthetische Treibstoffgewinnung aus Kohle	15
➤ Erdöl aus Rumänien	16
➤ Wichtige Standorte der deutschen Treibstoffindustrie	18
➤ Die Offensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie	19
➤ Der Mineralölsicherungsplan	22
➤ Verlust der oberschlesischen Kohlevorkommen und Zusammenbruch	25
• <b>High-Tech aus Holz – Die fortschrittlichsten eingesetzten Baumuster der Luftwaffe im letzten Kriegsjahr</b>	<b>29</b>
➤ Die Bekämpfung alliierter Bomberformationen	29
➤ Messerschmitt Me 109 K-4	30
➤ Focke-Wulf Fw 190 D-9	33
➤ Focke-Wulf Ta 152 H	34
➤ Messerschmitt Me 163 B	36
➤ Messerschmitt Me 262 A	39
• <b>Gegen die Uhr – Wie der Strahljäger den Niedergang der Luftwaffe hätte verhindern sollen</b>	<b>43</b>
➤ Veraltete Baumuster und der alles beherrschende Angriffsgedanke	43
➤ Die Strahltriebwerk-Entwicklung – Unterschätztes Potential trifft auf technische Inkompetenz	45
➤ Strategisches Umdenken und die Wahrheit über das „Rüstungswunder“	47
➤ Qualitätsmängel in allen Bereichen	49
➤ Dem Untergang entgegen – Strahljäger an der Front	51

➤ Zu wenig, zu früh	56
• <b>Entwicklung</b>	<b>58</b>
➤ Der 1-TL-Kleinstjäger-Wettbewerb – Ein abgekartetes Spiel	58
➤ Protest ins Leere	62
➤ Kostenvergleich	64
➤ Arbeiten am Limit – Der „Volksjäger“ nimmt Gestalt an	65
• <b>Erprobung</b>	<b>69</b>
➤ Die He 162 V1	69
➤ Die weitere Erprobung in Wien-Heidfeld – Eine Fülle an Mängeln	71
➤ Erprobung bei der EHAG in Rostock-Marienehe	74
➤ Erprobung bei Junkers in Bernburg	75
➤ Truppenerprobung	77
• <b>Einsatz</b>	<b>80</b>
➤ Rückzug des JG1 nach Leck	80
➤ Die erste Staffel des JG1 (1./JG1)	80
➤ Die zweite Staffel des JG1 (2./JG1)	82
➤ Die dritte Staffel des JG1 (3./JG1)	84
➤ Der „Volksjäger“ in den Augen der Piloten des JG1	86
➤ Die "Volksjäger"-Einsätze beim JG1 in Leck - Eine Chronologie	87
➤ 19. April 1945	88
➤ 20. - 21. April 1945	89
➤ 22. April	90
➤ 23. - 25. April 1945	91
➤ 26. - 30. April 1945	91
➤ 1. - 5. Mai 1945	93
➤ 6. Mai 1945	96
• <b>Der „Volkssturm der Lüfte“</b>	<b>99</b>
➤ NSFK und FHJ	99
• <b>Zwangsarbeit in der Luftrüstungsindustrie und bei der Firma Heinkel</b>	<b>103</b>
➤ Der Begriff "Zwangsarbeit"	103
➤ Vernichtung durch Arbeit - Die Ökonomie des Todes	105
➤ Zwangsarbeit bei der Firma Heinkel	107
• <b>Die "Volksjäger"-Produktion in Groß-Wien</b>	<b>111</b>
➤ Die KZ "Schwechat 1" und "Schwechat 2" in Wien-Heidfeld	112
➤ Der Außenlagerkomplex "Santa I" und "Santa II" in Schwechat	115
➤ Der Außenlagerkomplex "Julius" in Wien-Floridsdorf	116
➤ Die U-Verlagerung "Languste"	118

➤ Das KZ "Lisa"	122
➤ Andere mit dem "Volksjäger" verbundene Standorte in und um Groß-Wien	122
➤ Karte: Die EHAG in Groß-Wien	123/4
• <b>Das Erbe des "Volksjägers"</b>	<b>125</b>
➤ <b>1. Das moralische Erbe - Produktionsstätten, Gedenk- und Populär- kultur, Musealisierung</b>	<b>125</b>
➤ Die KZ "Schwechat 1" und "Schwechat 2" in Wien-Heidfeld	125
➤ Außenlagerkomplex "Santa I" und "Santa II" in Schwechat	127
➤ Der Außenlagerkomplex "Julius" in Wien-Floridsdorf	128
➤ U-Verlagerung "Languste" und KZ "Lisa"	129
➤ Musealisierung der erhaltenen "Volksjäger"	132
➤ Keinerlei Untergang? Modellbau und Kriegsspielzeug	134
➤ Nachbauten und Wiederaufbauten	136
➤ "Volksjäger reloaded" - Ein seltsamer Eskapismus	138
➤ Fazit zum moralischen Erbe	139
➤ <b>2. Das technische Erbe - Eine globale Erfolgsgeschichte</b>	<b>140</b>
➤ Design-Anleihen vom "Volksjäger"	140
➤ "Tout sauf populaire!" - Erprobung durch die Armée de l'Air	141
➤ Fazit zum technischen Erbe	143
• <b>Schlussbetrachtung</b>	<b>145</b>
• <b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>150</b>
• <b>Glossar</b>	<b>152</b>
• <b>Literaturverzeichnis</b>	<b>155</b>
• <b>Anhang</b>	<b>165</b>
➤ Berichte	165
➤ Exkursionen und Privatreisen	165
➤ Gespräche	165
➤ Internetlinks	165
➤ Kataloge	168
➤ Periodika	168
➤ Schriftverkehr	168
➤ Zeitschriftenverzeichnis	168
➤ Abstract (Deutsch)	170
➤ Abstract (English)	171
➤ Curriculum Vitae	172

## Einleitung:

„Das deutsche Volk muss ein Volk von Fliegern werden!“<sup>1</sup> forderte Hermann Göring ganz zu Beginn des „Tausendjährigen Reiches“. Er hätte wohl nicht zu träumen gewagt, mit welcher Verbissenheit das NS-Regime sich einmal an diese Idee klammern würde, um seinen eigenen Untergang abzuwenden.

Es mangelt der deutschen Luftwaffe an allem im letzten Kriegsjahr 1944/45. Nur nicht an der Bereitschaft, auf technische Wunder zu hoffen. Tag für Tag haben die alliierten Luftwaffen tausende von Maschinen im Einsatz und eine Stadt nach der anderen verglüht im Feuersturm. Hatte Adolf Hitler einst Coventry "coventrieren" lassen, so ließ Winston Churchill dafür Hamburg und viele weitere Städte "hamburgisieren". Es ist eine materielle Übermacht, mit der die Deutschen trotz aller Anstrengungen nicht mithalten können, die Luftwaffe hat ihr kaum noch etwas entgegenzusetzen. Rüstungsminister Albert Speer, das skrupellose Organisationstalent und Erfinder des "Rüstungswunders", setzt seinem "Führer" schon längst geschönte Produktionsstatistiken vor, um in dessen Gunst zu bleiben. Ein misstrauisch gewordener Joseph Goebbels notiert in seinem Tagebuch: *"Ich glaube dem Speer kein Wort mehr, er macht uns alle mit seinen Zahlen besoffen."*<sup>2</sup>

Die Realität sah tatsächlich ganz anders aus: Die Treibstoffversorgungslage wurde mit jedem Tag kritischer, weshalb die deutschen Piloten nur noch in unzureichenden Schnellverfahren ausgebildet wurden und die Materialien für die Rüstungsindustrie gingen dem Rohstoff-Habenichts Deutschland immer schneller aus.

Um die Materialknappheit im Flugzeugbau überwinden zu können und die Überlegenheit im eigenen Luftraum zurückzugewinnen, sollte einerseits die revolutionäre Technologie des Strahlantriebs dienen, die in Deutschland zwischen 1937 und 1939 von Joachim Pabst von Ohain, einem genialen Erfinder und Techniker, und von Ernst Heinkel, einem erfolgreichen und vermögenden Flugzeugbauer, entwickelt worden war; nach Kriegsbeginn wurde die Weiterentwicklung vorerst nur in bescheidenem Rahmen fortgeführt. Andererseits hätte die massenhafte Fertigung improvisierter, strahlgetriebener Billigjäger das Blatt wenden sollen. Das "Jägernotprogramm" vom Juli 1944 sah nun die Umsetzung von Görings Forderung vor. Es wurde pro Forma ein Wettbewerb unter den führenden deutschen Flugzeugbauern ausgeschrieben, in dem eine Maschine gefordert wurde, die leicht zu Tausenden zu produzieren sein sollte und außerdem über eine schwere Bomberabwehr-Bewaffnung und gutmütige Flugeigenschaften verfügte. Selbst unerfahrene, minderjährige Piloten vom Nationalsozialistischen Fliegerkorps (NSFK) und Segelflieger aus der HJ hätten das Flugzeug schnell beherrschen sollen. Von einem "Volkssturm der Lüfte" war die Rede. Die

---

<sup>1</sup> Kube, 1987, S.92 und Knopp, 1998, S.311.

<sup>2</sup> DER SPIEGEL, 18/2005, S.84.

NS-Propaganda taufte das etwas seltsam anmutende Flugzeug daher auf den Namen "Volksjäger". Nase, Tragflächen, Klappen, Ruder und Seitenleitwerk wurden aus Holz gefertigt, dem einzigen Rohstoff, der noch ausreichend vorhanden und nicht kriegswichtig war. Die restlichen Komponenten wurden aus Ersatzstoffen und Metallen hergestellt, die teilweise für den Flugzeugbau nur bedingt geeignet waren. Man hoffte auf ein hölzernes Wunder.

Weil überirdisch die Rüstungsproduktion nicht mehr ungestört ablaufen konnte, wurde den Konzernen befohlen, sich einzugraben. Im gesamten Reichsgebiet entstanden unterirdische Fließband-Fabriken, in denen sich KZ-Häftlinge beim Bau der "Wunder- und Vergeltungswaffen" zu Tode schuften mussten. Nicht nur, um den eklatanten Arbeitskräftemangel auszugleichen, der durch die Einberufungen zu den Streitkräften entstanden war, sondern auch, um sie im Rahmen der "Endlösung" möglichst profitabel vernichten zu können. Parallel zu den großen Industriekonzernen wurden unzählige kleine und kleinste Zulieferbetriebe für Subkomponenten in die Produktion eingebunden, ein ganz wesentliches Merkmal der Ära Speer. Auch der "Volksjäger" wurde von diesem System hervorgebracht, die Firma Heinkel billigte es und auch auf Groß-Wiener Stadtgebiet befanden sich solche Todesfabriken, die typisch für die letzte Kriegsphase waren. Alle diese Umstände machen das "Volksjäger"-Programm zu einer Vergegenständlichung des NS-Systems.

Im Luftkrieg entschied jedoch, entgegen aller Propagandaschwüre, nicht der Erfindergeist, sondern Produktionskapazität. Die zahlreichen deutschen Neuentwicklungen waren allenfalls Symptome der Verzweiflung: Der Einsatz des "Volksjägers", gewissermaßen das letzte Standardflugzeug der Luftwaffe, konnte den alliierten Vormarsch keine fünf Minuten aufhalten und kam niemals auch nur in die Nähe von deren Bomberverbänden. Dieses Flugzeug hatte seinen Preis – rein rechnerisch, aber vor allem moralisch. Militärisch war es ein völlig sinnloses Unterfangen, jedoch mit technisch weitreichenden Folgen für die Nachkriegs-Luffahrt. Das Jet-Zeitalter hatte gerade erst begonnen.

## **Forschungsstand:**

### **Deutschsprachige Fachliteratur zum "Volksjäger":**

Bis Mitte der 2000er-Jahre war diese Literatur rar. Die umfangreichste Arbeit aus dieser Zeit stammt von Alfred Hiller, 1984 in Wien erschienen und erfreulicherweise mit starkem Lokalbezug.<sup>3</sup> Es ist zugleich die einzige Publikation zum Thema, die in den Katalogen der Universitätsbibliothek und der ÖNB verzeichnet ist. In den letzten sieben Jahren sind dafür gleich drei Werke in deutscher Sprache publiziert worden. 2006 erschien in der Schweiz eine Publikation, die sich zu weiten Teilen aus Reprografien von Originaldokumenten zusammensetzen soll und für diese Arbeit sicher von Interesse gewesen wäre. Leider aber ist diese Quellenedition seit geraumer Zeit vergriffen und konnte nicht verwendet werden.<sup>4</sup> 2007 erschien das bisher umfangreichste und ausführlichste deutsche Werk. Der Luftfahrthistoriker Manfred Griehl, der zahlreiche Fachpublikationen über die deutsche Luftfahrt im Zweiten Weltkrieg verfasst hat, leuchtet die Geschichte des "Volksjägers" von seinen Anfängen bis in unsere Tage detailliert aus, verwendet aber leider keine Fußnoten.<sup>5</sup> 2011 schließlich veröffentlichte Wolfgang Peter-Michel ein kleines aber feines Werk, das sich den Testpilotenberichten widmet, die teilweise im Original abgedruckt sind.<sup>6</sup>

### **Fremdsprachige Fachliteratur zum "Volksjäger":**

In der englischsprachigen Welt sind Veröffentlichungen vor den 2000er-Jahren ebenfalls nicht häufig. Einzig David Myrah schrieb 1999 eine üppig illustrierte Geschichte der He 162, die leider recht knapp gehalten ist und nicht wissenschaftlich ausgearbeitet.<sup>7</sup> Selbst in letzter Zeit ist lediglich ein Buch zum Thema erschienen, das dafür in puncto Transparenz und wissenschaftlicher Arbeitsweise kaum Wünsche offen lässt: Die britischen Luftfahrthistoriker Robert Forsyth und Eddie J. Creek, die sich mit anderen hochwertigen Flugzeugtypengeschichten aus dem Dritten Reich einen Namen gemacht hatten, haben damit das überfällige Standardwerk zum "Volksjäger" geschaffen.<sup>8</sup> Das Literatur- und Quellenverzeichnis, das beinahe Anspruch auf Vollständigkeit erheben könnte, ist eine wahre Fundgrube. Der Fokus liegt bei Forsyth und Creek auf der Entwicklungs- und Einsatzgeschichte, weniger auf den Produktionsumständen.

---

<sup>3</sup> Hiller, Alfred: Heinkel He 162 "Volksjäger". Entwicklung, Produktion, Einsatz, Wien, 1984.

<sup>4</sup> Müller, Peter: Heinkel He 162 "Volksjäger". Letzter Versuch der Luftwaffe, Andelfingen (ZH), 2006.

<sup>5</sup> Griehl, Manfred: Heinkel Strahlflugzeug He 162 "Volksjäger". Entwicklung, Produktion und Einsatz, Lemwerder, 2007.

<sup>6</sup> Peter-Michel, Wolfgang: Flugerfahrungen mit der Heinkel He 162. Testpiloten berichten, Norderstedt, 2011.

<sup>7</sup> Myrah, David: Heinkel He 162. An illustrated series on Germany's experimental aircraft of World War II, Atglen (PA), 1999.

<sup>8</sup> Forsyth, Robert / Creek, Eddie J.: Heinkel He162: From drawing board to destruction: The Volksjager, Hershaw, 2008.

Aus der Tschechischen Republik kam 2004 eine zweisprachige Typengeschichte (Tschechisch und Englisch) von Balous und Bílý<sup>9</sup>, inhaltlich ist die Publikation solide recherchiert. 1997 erschien in Polen eine Flugzeug-Monografie über den "Volksjäger" raus, von der bisher keine deutsche oder englische Übersetzung vorliegt.<sup>10</sup> Sie ist nicht wissenschaftlich, liefert aber interessantes Bildmaterial, wie Reißbrettzeichnungen, Farbprofile, Detailaufnahmen und eine Risszeichnung.

### **Zeitzeugenberichte:**

Nach dem Tod Leutnant Gerhard Hanfs am 18. Dezember 2005<sup>11</sup>, nur wenige Wochen nach seinem letzten Interview<sup>12</sup>, ist Oberleutnant Wolfgang Wollenweber (\*13. März 1922)<sup>13</sup> der einzige verbliebene Zeitzeuge, der den "Volksjäger" in den letzten Kriegswochen selbst im Einsatz geflogen hat<sup>14</sup>. Seine Memoiren, in denen er die Erfahrungen mit der Maschine ausführlich schildert, sind 2012 erschienen und sehr ausführlich. Sie sind nicht nur ein faszinierendes Dokument der Zeitgeschichte, sondern tragen auch ihren Teil dazu bei, die zahlreichen Legenden - wie zum Beispiel über angeblich mit dem "Volksjäger" erzielte Abschüsse - zu entkräften und das Gesamtbild schärfer zu machen. Zeitzeugenberichte finden sich sonst nur sporadisch in Fachzeitschriften für Luftfahrtgeschichte.

### **Fachzeitschriften:**

Die wichtigsten deutschsprachigen zeitgeschichtlichen Luftfahrt-Fachzeitschriften sind JET&PROP, Klassiker der Luftfahrt und Flugzeug Classic. Sie sind unerlässlich, wenn man sich über aktuelle Geschehnisse in der "Oldtimer"-Szene informieren will, wie beispielsweise Funde, Bergungen, Käufe, Musealisierung, Restaurierungen oder Versteigerungen.

### **Quellenmaterial:**

Erhalten geblieben sind außerdem 14 Flugbücher ehemaliger "Volksjäger"-Piloten, die sich alle in Privatbesitz befinden dürften und nicht öffentlich einsehbar sind.<sup>15</sup>

Originaldokumente über die He162 finden sich auf der ganzen Welt, nur nicht in Österreich: Das Firmenarchiv der EHAG (von 1900-1958) wurde mittlerweile von Stuttgart ins Deutsche Museum in München verbracht, wo es auf 42 Laufmetern eingesehen werden kann. Die Akten sind nach dem Signaturmuster FA 001/XXXX geordnet.<sup>16</sup> Die von den Briten und US-

---

<sup>9</sup> Balous, Miroslav / Bílý, Miroslav: Heinkel He 162 Spatz ("Volksjäger"), Praha, 2004.

<sup>10</sup> Ledwoch, Janusz: Heinkel He 162 "Volksjäger", Warszawa, 1997.

<sup>11</sup> JET&PROP, Nr.2 / Mai-Juni 2006, S.8.

<sup>12</sup> Nachzulesen in JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.28-39.

<sup>13</sup> Flugzeug Classic, 2/2013, S.21.

<sup>14</sup> Wollenweber, 2012, Buchrückseite.

<sup>15</sup> Eine Auflistung dieser Flugbücher findet man bei Forsyth/Creek, 2008, S.206.

<sup>16</sup> <http://www.deutsches-museum.de/archiv/bestaende/firmenarchive/verzeichnis/heinkel/> und Koos, 2008, S.286.

Amerikanern erbeuteten Unterlagen befinden sich heute hauptsächlich in den UK National Archives (Richmond bei London), im Imperial War Museum (London), im National Air and Space Museum (Washington, D.C.) und in den National Archives (Washington, D.C.).<sup>17</sup> Auch in Frankreich und Russland müssten in den Archiven Dokumente über die He 162 zu finden sein, worauf sich in der Fachliteratur leider keine Hinweise finden. Für die vorliegende Arbeit sind keine Archive konsultiert worden, es handelt sich um eine reine Literaturarbeit.

### **"Wunderwaffen" und Zwangsarbeit:**

Über die "Wunderwaffen" gibt es wenig wissenschaftliche Literatur. Der wichtigste Beitrag dazu kommt von Ralf Schabel, der die Entwicklung der neuartigen Antriebstechniken im Dritten Reich und die politischen Entscheidungen dahinter präzise analysiert hat, womit dem Mythos der "Wunderwaffen" endgültig der Nährboden entzogen wurde.<sup>18</sup> In englischer Sprache gibt es zum gleichen Thema einen Sammelband, der das Verhältnis von Wissenschaft, Technologie und Nationalsozialismus behandelt.<sup>19</sup>

Sehr viel ausführlicher ist das Kapitel Zwangsarbeit im Dritten Reich bearbeitet worden. Weit gefasste Behandlungen dazu kommen von Walter Naasner<sup>20</sup>, Eugen Kogon<sup>21</sup>, sowie für die "Ostmark" von Florian Freund, Bertrand Perz und Mark Spoerer<sup>22</sup>. Speziell über die Zwangsarbeit bei der Firma Heinkel haben Lutz Budraß<sup>23</sup> und Daniel Uziel<sup>24</sup> Sammelbandbeiträge geschrieben, letzterer befasst sich ausdrücklich mit diesem Aspekt im Rahmen der "Volksjäger"-Produktion.

### **Mauthausen-Außenlager in Groß-Wien und Gedenkkultur:**

Die Informationslage über die Außenlager, in denen Heinkel Komponenten für die He 162 herstellen ließ, ist recht dünn. Das liegt vor allem daran, dass diese Lager in einer völlig

---

<sup>17</sup> Hierzu vor allem Forsyth/Creek, 2008, S.205 und Koos, 2008, S.286.

<sup>18</sup> Schabel, Ralf: Die Illusion der Wunderwaffen. Die Rolle der Düsenflugzeuge und Flugabwehrraketen in der Rüstungspolitik des Dritten Reiches, München, 1994.

<sup>19</sup> Renneberg, Monika (Hrsg.) / Walker, Mark (Hrsg.): Science, Technology and National Socialism, Cambridge, 2002.

<sup>20</sup> Naasner, Walter: Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft 1942-1945. Die Wirtschaftsorganisation der SS, das Amt des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz und das Reichsministerium für Bewaffnung und Munition / Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion im nationalsozialistischen Herrschaftssystem, Boppard am Rhein, 1994.

<sup>21</sup> Kogon, Eugen: Der SS-Staat. Das System der deutschen Konzentrationslager, München, 2004.

<sup>22</sup> Freund, Florian / Perz, Bertrand / Spoerer, Mark: Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945, Wien / München, 2004.

<sup>23</sup> Budraß, Lutz: "Arbeitskräfte können aus der reichlich vorhandenen jüdischen Bevölkerung gewonnen werden." Das Heinkel-Werk in Budzyn 1942-1944. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Band 1/2004: Zwangsarbeit im Nationalsozialismus in den besetzten Gebieten, Berlin, 2004 und Budraß, Lutz: Der Schritt über die Schwelle. Ernst Heinkel, das Werk Oranienburg und der Einstieg in die Beschäftigung von KZ-Häftlingen. In: Meyer, Winfried / Neitmann, Klaus (Hrsg.): Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg. Formen, Funktion und Rezeption, Potsdam, 2001.

<sup>24</sup> Uziel, Daniel: Der Volksjäger. Rationalisierung und Rationalität von Deutschlands letztem Jagdflugzeug im Zweiten Weltkrieg. In: Heusler, Andreas / Spoerer, Mark / Trischler, Helmuth (Hrsg.): Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im "Dritten Reich", München, 2010.

chaotischen Phase errichtet worden sind und oft nur wenige Monate existierten. Das gesamte Außenlagersystem Mauthausens haben Hans Marsalek<sup>25</sup>, Gisela Rabitsch<sup>26</sup>, sowie Werner Eichbauer, Florian Freund und Bertrand Perz rekonstruiert<sup>27</sup>, während der Lokalhistoriker und ehemalige Schwechater Stadtarchivar Adolf Ezsöl die Geschichten der Lager "Schwechat 2"<sup>28</sup> und des "Santa"-Komplexes<sup>29</sup> verfasst hat, die die Geschichte des „Volksjägers“ ergänzen.

Eine Auflistung sämtlicher Mahnmale und Gedenkstätten im ehemaligen Groß-Wien, auch für die Opfer der NS-Zeit, ergibt sich aus dem weniger aktuellen Band für das Land Wien von Herbert Exenberger aus dem Jahr 1998<sup>30</sup>, der durch eigene Exkursionen "ergänzt" wurde, sowie aus dem Band für das Land Niederösterreich von Heinz Arnberger und Claudia Kuretsidis-Haider aus dem Jahr 2011<sup>31</sup>.

---

<sup>25</sup> Marsalek, Hans: Die Geschichte des Konzentrationslagers Mauthausen, Wien, 2006.

<sup>26</sup> Rabitsch, Gisela: Konzentrationslager in Österreich (1938 - 1945). Überblick und Geschehen, Wien, 1967.

<sup>27</sup> Eichbauer, Werner / Freund, Florian / Perz, Bertrand: Die Außenlager des KZ-Mauthausen in Niederösterreich. In: Arnberger, Heinz / Mitternitzer, Christa: Widerstand und Verfolgung in Niederösterreich 1934-1945. Band 3, Wien, 1987.

<sup>28</sup> Schwechater Archiv-Nachrichten, Informationen aus dem Historischen Archiv der Stadt Schwechat, Nr.2 / November 1995.

<sup>29</sup> Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008.

<sup>30</sup> Exenberger, Herbert: Gedenken und Mahnen in Wien 1934-1945. Gedenkstätten zu Widerstand und Verfolgung, Exil und Befreiung. Eine Dokumentation, Wien, 1998.

<sup>31</sup> Arnberger, Heinz (Hrsg.) / Kuretsidis-Haider, Claudia (Hrsg.): Gedenken und Mahnen in Niederösterreich. Erinnerungszeichen zu Widerstand, Verfolgung, Exil und Befreiung, Wien, 2011.

## Erkenntnisinteresse:

Als der „Volksjäger“ in Planung war, zeigte die Uhr für das Dritte Reich fünf vor zwölf an. Als er an die Front kam, war es bereits fünf nach zwölf. Das wirft die Frage nach der Sinnhaftigkeit und Rationalität, beziehungsweise nach der Sinnlosigkeit und Irrationalität des ganzen Unternehmens auf, die sich bei vielen Geschehnissen der letzten Kriegsphase stellt. Warum sind so viel Aufwand, Energie, Zeit und Geld in eine so offensichtlich aussichtslose Sache gesteckt worden? Warum mussten so viele Menschen ihr Leben dafür hergeben? Welcher ideologische Aspekt verbirgt sich dahinter? *„Die Gesellschaft der Konzentrationäre, in der täglich und stündlich gelehrt wird, dass Strafe keinen Sinnzusammenhang mit einem Vergehen zu haben, dass Ausbeutung niemandem Profit zu bringen und dass Arbeit kein Ergebnis zu zeitigen braucht, ist ein Ort, wo jede Handlung und jede menschliche Regung prinzipiell sinnlos sind, wo mit anderen Worten Sinnlosigkeit direkt erzeugt wird.“*<sup>32</sup> – diesen Schluss zog Hannah Arendt 1955 über die deutschen Konzentrationslager. Arendt meint weiter, dass die KZ-Arbeit überall hätte billiger und besser geleistet werden können<sup>33</sup>. Beide Aussagen sind für das vorliegende Thema inspirierend und eine Untersuchung im Zusammenhang mit dem „Volksjäger“ wert. Gerade, wenn man sich das Prinzip der „Vernichtung durch Arbeit“ ins Gedächtnis ruft, das vor allem in der Rüstungsindustrie Anwendung gefunden hatte. Es ist anzunehmen, dass im Sinne der Umsetzung der „Endlösung“ solche Unternehmen in den Augen der Nationalsozialisten sinnvoll waren, egal, zu welchem Zeitpunkt und zu welchem Preis.

Raul Hilberg folgerte, dass die Verwertung der Arbeitskraft der KZ-Häftlinge vor allem den Zweck besaß, die volkswirtschaftlichen Kosten der Inhaftierung und der Vernichtung zu senken.<sup>34</sup> Der Umkehrschluss, dass nämlich die Inhaftierung auch aus ökonomischen Interessen erfolgte, ist erst für die spätere Kriegsphase zutreffend und war höchstens ein sekundärer Grund. Arbeitseinsätze der Häftlinge begannen erst ab 1938, als die SS dazu überging, Häftlinge in Ziegelwerken und Steinbrüchen einzusetzen. Einige Zeit nach Kriegsausbruch explodierte dann die Zahl der Außenlager, die vor allem an Industriebetriebe angegliedert waren. Der Arbeitseinsatz der Häftlinge diente in zunehmendem Maß auch der Verwirklichung der "Endlösung", indem die Nationalsozialisten diese für ihre Zwecke schufteten ließen, bis sie tot umfielen. Damit bekam das Primärziel der Vernichtung quasi einen „positiven“, pragmatischen und kriegswirtschaftlich dienlichen Nebeneffekt. Im letzten Kriegsjahr waren 400'000 bis 500'000 Zwangsarbeiter in den unterschiedlichsten

---

<sup>32</sup> Arendt, 1962, S.668.

<sup>33</sup> Ebda., S.652.

<sup>34</sup> Hilberg, 1982, S.677ff.

Wirtschaftsbereichen tätig.<sup>35</sup> Die KZ-Häftlinge waren zu einem bedeutenden, billigen, beinahe beliebig ersetzbaren und unverzichtbaren Produktions- und Arbeitsfaktor geworden - auch für das "Volksjäger"-Projekt der Luftrüstung. Von kompletter Sinnlosigkeit oder Irrationalität der KZ kann also keine Rede sein.

Irrational war der bloße Bau des "Volksjägers" in den unterirdischen KZ-Fabriken folglich nicht. Selbst sein Einsatz besitzt einen erschreckend rationalen Aspekt, wenn man das Geschehen durch die "braune Brille" betrachtet: Für die Nationalsozialisten gab es 1944/45 nur noch Sieg oder Untergang, das trifft besonders auf Hitler zu. Im Krieg hing das Ansehen des Nationalsozialismus von unablässigem Siegen ab und von der Einsicht der Bevölkerung, dass, wenn das Siegen ausbleiben sollte, ein sehr hoher Preis dafür zu bezahlen sein würde.<sup>36</sup> Nämlich der Untergang. Und so, wie Hitler den (Vernichtungs-)Krieg führte und in den letzten Monaten und Wochen handelte, war das durchaus eine realistische Option. Ergo stellte der "Volksjäger" eine Ultima Ratio<sup>37</sup> zur Abwendung des Untergangs dar. Freilich befanden sich im Frühjahr 1945 alle deutschen Truppengattungen in einem aussichtslosen Rückzugsgefecht, aber solange Hitler lebte, kam eine Gesamtkapitulation nicht in Frage. Es sollte mit allen mobilisier- und verfügbaren Kräften und Ressourcen bis zum allerletzten Mann, bis zur allerletzten Patrone gekämpft werden, um ein zweites nationales Trauma wie 1918 zu verhindern: der Krieg war total. Auch in der Luft. Ohnmächtig stand die deutsche Luftwaffe den übermächtigen alliierten Luftwaffen gegenüber. In dieser verzweifelten Lage, griff die Luftwaffenführung zu verzweifelten Mitteln, deren Bau mit den wenigen verfügbaren und meist ungeeigneten Materialien noch realisierbar erschien. Völlig außer Acht wurde gelassen, dass die Mittel zu deren Betrieb kaum noch verfügbar waren. Nur noch ein Wunder hätte die Niederlage im Luftkrieg abwenden können und nach Wundermitteln suchten die Ingenieure. Eines davon wurde auf den Namen „Volksjäger“ getauft.

Die Nazis lehnten die moderne Industriegesellschaft ab.<sup>38</sup> Auch das passt ins Bild des „Volksjägers“. In den KZ-Fabriken herrschte kein modernes Arbeitsklima, sondern das Prinzip der Sklaverei und Willkür. Der „Volksjäger“ war somit zwar ein Industrieprodukt, entstand aber nicht unter den Aspekten einer Industriegesellschaft. Er vereinte primitive Bauweise mit Hightech der 40er-Jahre; die verbauten Materialien waren nicht kriegswichtig, worin sich die Bemühungen des Dritten Reiches um Autarkie spiegeln.<sup>39</sup> Dieses Flugzeug sollte der Umsetzung der anti-modernen NS-Ideologie dienen, durch tausendfachen Einsatz in einem „Volkssturm der Lüfte“, der die feindlichen Bomberformationen vom Himmel fegen und somit die Möglichkeit zur Erholung der deutschen Rüstungsproduktion hätte schaffen

---

<sup>35</sup> Vgl. Kaienburg, 1990, S.14f.

<sup>36</sup> Laski, 1967, S.376.

<sup>37</sup> Es gab durchaus mehrere Ultima Rationes, sprich "Wunderwaffen"-Projekte, an denen gegen Kriegsende mit Hochdruck gearbeitet wurde. Zum Beispiel die Bachem Ba 349 "Natter".

<sup>38</sup> Turner, 1972, S.171.

<sup>39</sup> Ebda., S.165.

sollen. Den Vormarsch der alliierten Bodentruppen durch das zerstörte Reichsgebiet hätte er trotzdem nicht aufhalten, sondern höchstens etwas verzögern können.

Technikfeindlichkeit kann man den Nazis nicht vorwerfen, Anti-Modernismus sehr wohl. Auf den ersten Blick scheinen beide Eigenschaften in einer Ideologie unvereinbar zu sein, bei genauerer Betrachtung können sie widerspruchlos zusammenhängen: Die Ziele der führenden Nationalsozialisten (wie Hitler, Himmler, Rosenberg oder Darré) waren in letzter Konsequenz durchwegs anti-modern. Sie verfolgten die Verwirklichung eines kruden, absonderlichen Utopia, geprägt von Uniformität, Einfachheit, Ordnung und „Volksgemeinschaft“, in dem die Volkskultur die alleinige Quelle des sozialen Lebens sein sollte.<sup>40</sup> Diese „Volksgemeinschaft“ sollte im Frühjahr 1945 mit hochmodernen Strahljägern ausgerüstet werden.

„Niemand kann sich den Unwiderstehlichkeiten der Moderne entziehen“<sup>41</sup> schrieb Theodor W. Adorno 1970. Auf die Nationalsozialisten trifft das ganz besonders zu. Für die Verwirklichung ihrer anti-modernen Zielvorstellungen setzten sie moderne Industrieprodukte ein, die sie nicht ablehnten. Im Gegenteil, sie waren ihnen sehr zugetan und sogar dazu gezwungen, sie gutzuheißen. Denn wie hätten die Eroberungsfeldzüge möglich sein sollen, wenn nicht mit der wertvollen Machtquelle einer industriellen Kriegsmaschinerie?<sup>42</sup> Götz Aly vertritt die These, dass der „soziale Volksstaat“ der Nazis nur deshalb so populär gewesen sei, weil er auf Kosten anderen Menschen und Völker ging. Die NS-Diktatur sei eine Gefälligkeitsdiktatur gewesen. Gleichzeitig sei mit der Betonung der Ungleichheit anderer, die innere Gleichheit vergrößert worden.<sup>43</sup> Eine Gefälligkeit war der „Volksjäger“ nicht, aber ein raffiniertes Mittel, um einen Teil der „Volksgemeinschaft“ gefügig zu machen: Auf die wenigen Piloten, welche die Gelegenheit bekamen, den „Volksjäger“ zu sehen oder gar zu fliegen, übte die neuartige Antriebstechnologie eine starke Faszination aus und weckte in ihnen den Drang, sie auszuprobieren. Hergestellt wurde er auf Kosten anderer Menschen, hätte aber innerhalb der Gesellschaft des Dritten Reichs mehr Gleichheit schaffen und aus ihr das von Göring geforderte „Volk von Fliegern“ machen sollen.

Die Ziele der Nazis waren ohne Zweifel abscheulich, nicht nur in moralischer Hinsicht. Das bedeutet dennoch nicht zwangsläufig, dass sie irrational gewesen wären. Nur, wenn man allen gewohnten Maßstäben entsagt, ergeben die Ziele der Nationalsozialisten einen Sinn – eben die oben genannte „braune Brille“. Selbstverständlich entbehren diese Maßstäbe jeglicher rationaler Grundlage, doch es bestehen keine Zweifel, dass die Nationalsozialisten darin eine neue Wahrheit sahen, die ein Handeln in ihrem Sinne als absolute Notwendigkeit implizierte. Sie rechtfertigten es damit, dass ihre Wahrheit durch die Wissenschaft, die

---

<sup>40</sup> Vgl. Turner, 1972, S.161-164.

<sup>41</sup> Adorno, 1970, S.58.

<sup>42</sup> Vgl. Turner, 1972, S.171f.

<sup>43</sup> Vgl. Aly, 2005, S.11 und S.49.

Erfahrung und durch die sozialdarwinistischen Gesetze des Lebens bewiesen sei, wie Hannah Arendt meinte.<sup>44</sup> Es gab nur die Optionen Sieg oder Untergang.

Das „Volksjäger“-Projekt war ein Produkt des totalen Kriegs. In dieser Phase wurde zunehmend versucht, die aussichtslose Lage mit ideologischem Fanatismus und qualitativ überlegenen Waffensystemen in den Griff zu kriegen. Somit war die Heinkel He 162 gewissermaßen eines der ideologisch reinsten Produkte der NS-Diktatur. Ihre Geschichte wird in dieser Arbeit ausführlich behandelt.

---

<sup>44</sup> Arendt, 1989, S.8 und S.27.

## **Aufbau:**

Diese Arbeit baut auf einem streng chronologischen Prinzip auf. Beginnend mit der Intensivierung der alliierten Angriffe gegen die deutsche Rüstungs- und Treibstoffindustrie im Frühjahr 1944, weiter über die beginnende Krise der deutschen Luftwaffe im Sommer 1944, die Erklärung ihrer modernsten Einsatzmuster, die hastige Indienststellung der ersten Strahljäger im Herbst 1944, das „Jägernotprogramm“, die Entwicklung, die Erprobung, die Produktion und den Einsatz des „Volksjägers“ im Frühjahr 1945, führt der Erzählstrang bis in die Gegenwart, wo der Umgang mit diesem NS-Erbe im Mittelpunkt steht. Das „Volksjäger“-Projekt ist eng mit der Geschichte Groß-Wiens verknüpft und von lokalhistorischer Bedeutung. Deshalb wurde in den Kapiteln über die Entwicklung, die Erprobung und die Produktion ein Schwerpunkt auf die Ereignisse in Wien und in dessen Umland gesetzt, welches das Zentrum des Vorhabens bildete.

Über den „Volksjäger“ ist bisher noch nicht besonders viel geschrieben worden und noch viel weniger ist an wissenschaftlicher Literatur dazu vorhanden. Für Behauptungen, Gerüchte und Legenden sind solche Umstände ideale Nährböden, weshalb sie auch reich gediehen sind. Folglich gibt es keine einigermaßen einheitliche Erzählweise gibt. Um in dieses Gewirr etwas Ordnung und Klarstellung zu bringen, hat sich diese Arbeit einerseits zur Aufgabe gemacht, die verschiedenen Versionen in der Literatur aufzuzeigen, gegeneinander abzuwägen und in den historischen Kontext einzuordnen: Wo gibt es Ähnlichkeiten? Wo gibt es Unterschiede? Wo Übereinstimmungen? Was ist plausibel?

Andererseits stehen die Gegenwart und die nüchterne Realität im Mittelpunkt, wenn es um die Gedenkkultur im heutigen Wien und Niederösterreich geht, die mit dem „Volksjäger“-Projekt zusammenhängt. Seit wann, wo und wie wird der Opfer gedacht, die für das Projekt ihr Leben lassen mussten, um dasjenige des NS-Regimes um wenige Tage zu verlängern? Welche Schwierigkeiten und Widerstände stellen sich Initiativen in den Weg, falls es sie gibt? Der Aspekt des Umgangs mit der NS-Vergangenheit lässt sich auf die Bereiche Musealisierung, Kontextualisierung und Populärkultur ausdehnen, die ebenfalls nicht zu kurz kommen sollen.

Der "Volksjäger" sei für die Luftfahrttechnik so gut wie folgenlos gewesen, behaupten Schick und Meyer (1996).<sup>45</sup> Diese radikale und provokative Behauptung wird von den Autoren damit begründet, dass vor allem die Messerschmitt Me 262 den Alliierten technologisch genützt hätte. Ob die He 162 tatsächlich keinen größeren Einfluss auf die Nachkriegsluftfahrt hatte, ist ein weiterer und letzter Untersuchungsgegenstand.

---

<sup>45</sup> Schick/Meyer, 1996, S.47.

## Die "Trockenlegung" der deutschen Kriegsmaschinerie:

*"Die Hydrierwerke sind das Schlimmste, was uns treffen kann; damit steht und fällt die Möglichkeit der Kriegsführung. Es stehen ja nicht nur die Flugzeuge, sondern auch die Panzer und U-Boote still, wenn die Hydrierwerke wirklich getroffen werden sollten."<sup>46</sup>*

**Generalfeldmarschall Erhard Milch am 22. April 1943 über die Wichtigkeit der Treibstoffherstellung durch Kohleverflüssigung.**

### **Synthetische Treibstoffgewinnung aus Kohle:**

Selbst die höchsten und beeindruckendsten Produktionszahlen bei motorisierten Rüstungsgütern verlieren ihren Wert, wenn kein Kraftstoff vorhanden ist, womit die Maschinen betankt, an die Front überführt und eingesetzt werden können. Fahrzeuge, die sich nicht bewegen und Flugzeuge, die nicht abheben können, sind schlichtweg nutzlos und besitzen keinen Kampfwert. Krieg ist Bewegung und Bewegung wird durch Erdöl ermöglicht.<sup>47</sup> Genau vor diesem Problem stand die deutsche Luftwaffe im letzten Kriegsjahr 1944/45. Schritt für Schritt und unablässig bombardierten die alliierten Luftwaffen erfolgreich sämtliche Ölfördergebiete und Treibstoff-Produktionsstandorte, die unter deutscher Kontrolle standen und durchschnitten so der deutschen Kriegsmaschinerie die Lebensadern. Immer wieder musste die deutsche Luftwaffe großzügig ihre gebunkerten Reserven anzapfen, die immer drastischer zur Neige gingen, um überhaupt Einsätze durchführen zu können. Auch wenn die Piloten noch so sehr in das bereitgestellte Fluggerät steigen wollten, um damit die Bomberströme gigantischen Ausmaßes anzugreifen - mit leeren Tanks ging das nicht. Nicht zuletzt der Hunger nach Kraftstoffen ließ die deutschen Truppen in die rohstoffreichen Gebiete der Sowjetunion vorstoßen, darunter in die Ukraine. Mittel- und langfristig waren als energiepolitische Ziele die Ölquellen am Schwarzen Meer und im Zweistromland vorgesehen.

Die Basis für jeden Flugzeugtreibstoff bildet Rohöl. Das Dritte Reich war in dieser Hinsicht in hohem Maß auf Lieferungen aus dem Ausland angewiesen, da die Vorkommen auf eigenem Gebiet zu gering waren. Die Qualität des deutschen Rohöls bildete zudem keine gute Ausgangsbasis zur Erzeugung von hochwertigen Kraftstoffen - und so wurden daraus hauptsächlich Schmiermittelerzeugnisse hergestellt.<sup>48</sup> Eine Möglichkeit, den Mangel an genügend eigenen Erdölvorkommen zu lindern, ist die Erzeugung von Treibstoffen aus Kohle, die wie Rohöl eine Kohlewasserstoffverbindung ist - und Deutschland besaß einen großen Reichtum an Kohlevorkommen. Hierbei gibt es wiederum zwei Möglichkeiten, wie der Treibstoff gewonnen werden kann: Zum einen das Hydrierverfahren, das mit katalytischer

---

<sup>46</sup> Birkenfeld, 1964, S.9.

<sup>47</sup> Friedrich, 2002, S.148.

<sup>48</sup> Vgl. Birkenfeld, 1964, S.12.

Druckhydrierung arbeitet und von der I.G. Farbenindustrie perfektioniert worden war.<sup>49</sup> Zweitens konnte durch eine Kohlewasserstoffsynthese Treibstoff gewonnen werden, das so genannte Fischer-Tropsch-Verfahren. Letzteres wurde 1925 als Patent angemeldet und befand sich zum Zeitpunkt der nationalsozialistischen Machtübernahme 1933 noch in Erprobung.<sup>50</sup> Das Hydrierverfahren hingegen wurde schon 1914 vom späteren Nobelpreisträger Friedrich Bergius als Patent angemeldet, dessen Unternehmen 1926 von der I.G. Farben übernommen worden war. Für das Dritte Reich war dies das wichtigste Treibstoffgewinnungsverfahren. Um die Kohle dem Verfahren zuführen zu können, musste sie verflüssigt werden, indem ihr Wasserstoffanteil erhöht wurde ("Hydrierung").<sup>51</sup> Die Anlagerung von zusätzlichem Wasserstoff geschieht unter hohem Druck und hohen Temperaturen, was sich im Verlauf des Krieges als erheblicher Nachteil erweisen sollte, weil Hydrierwerke deshalb nicht ohne weiteres unter die Erde verlagert werden konnten, wie zum Beispiel der Flugzeugbau.<sup>52</sup>

### **Erdöl aus Rumänien:**

Autark machten die Kohlevorkommen die deutsche Treibstoffindustrie aber bei Weitem nicht. Sie war weiterhin auf Importe aus dem Ausland angewiesen, vor allem aus Rumänien, das seit dem 23. November 1940 Mitglied im "Dreimächtepakt" war.<sup>53</sup> Doch schon zuvor hatte das Deutsche Reich mit Rumänien am 29. Mai 1940 einen Pakt geschlossen, der die Lieferung von deutschen Waffen gegen kriegswichtiges rumänisches Erdöl garantierte. Zwar hatte Rumänien nur einen Anteil von 2,5 % an der weltweiten Produktion von Rohöl, aber 42 Raffinerien lieferten 35 % ihrer Produktion in das Deutsche Reich. Unter den Raffinerien nahm der Förder- und Produktionskomplex in Ploesti, nördlich von Bukarest in der Walachei gelegen, eine besonders wichtige Position ein. Nach der Kriegserklärung der Vereinigten Staaten an die Balkanstaaten Bulgarien, Ungarn und Rumänien am 5. Juni 1942<sup>54</sup>, dauerte es keine Woche, bis Ploesti Ziel eines Angriffs der United States Army Air Forces (USAAF) wurde - und das obwohl die Treibstoffindustrie-Ziele gemäß Beschluss der Konferenz von Casablanca im Januar 1943<sup>55</sup> in ihrer Priorität vorerst nur an vierter Stelle rangierten.

Von einem Stützpunkt am Westufer des Großen Bittersees in Nordägypten heben am 11. Juni gegen 23.13 Uhr USAAF-Bomber vom Typ B-24 D "Liberator" ab, die in den frühen Morgenstunden Ploesti erreichen. Sie treffen auf keine nennenswerte Gegenwehr und nach dem Angriff landen die Maschinen im Irak, in Syrien und in der offiziell neutralen Türkei.

---

<sup>49</sup> Birkenfeld, 1964, S.13.

<sup>50</sup> Ebda., S.13.

<sup>51</sup> Vgl. ebda., S.12.

<sup>52</sup> Ebda., S.198.

<sup>53</sup> Studt, 2002, S.144.

<sup>54</sup> Hösch, 2008, S.395.

<sup>55</sup> Kinder/Hilgemann/Hergt, 2010, S.487.

Fünf<sup>56</sup> oder sechs<sup>57</sup> Maschinen gingen so verloren. Die Schäden, die durch den Angriff entstanden, waren sehr gering, affektierten die Produktion rumänischen Erdöls nicht ernsthaft und hatten vor allem eine symbolische Wirkung. Die deutsche Luftwaffe zog ihre Lehren aus dem Angriff und baute den Schutz der Raffinerieanlagen umfangreich mit deutschen und rumänischen Jagdfliegerverbänden und Flakverbänden aus.<sup>58</sup>

Abgesehen von einigen Störangriffen im Frühjahr 1943, blieb es in Ploesti ruhig, weil die Alliierten ihre Kräfte für die Kämpfe in Nordafrika brauchten. Das änderte sich am 1. August 1943, als wieder 165<sup>59</sup> "Liberator"-Bomber am Himmel auftauchten, die diesmal in Bengasi gestartet waren. Zwei Raffinerien konnten dauerhaft ausgeschaltet werden<sup>60</sup>, doch die Verluste der USAAF durch die Abwehrmaßnahmen sind verheerend: 43 Maschinen gehen verloren<sup>61</sup>, 58 kehren beschädigt zurück und acht landen auf türkischem Boden, was eine Internierung der Mannschaften zur Folge hatte. Dieses Ergebnis bewirkte, dass bis zum 5. April 1944 kein alliierter Luftangriff auf Ploesti mehr stattfand.<sup>62</sup>

Im Frühjahr 1944 rückte die Rote Armee immer weiter nach Westen vor und bedrohte so auch die rumänischen Ölgebiete. Was ein Verlust dieser Gebiete heißen würde, blieb auch der Bevölkerung des „Großdeutschen Reichs“ nicht verborgen, die vom Sicherheitsdienst (SD) der SS bespitzelt wurde, um die öffentliche Meinung einzufangen. Im SD-Bericht vom 6. April 1944 heißt es:

*"Eine Wegnahme dieser für uns wichtigen Gebiete wäre aber, so glaubt man, ein schwerer Schlag, der unsere Kriegsmaschine tödlich treffen könnte. Ohne Öl würden unsere U-Boote und die Luftwaffe lahmgelegt. Das sei aber gleichbedeutend mit einem verlorenen Krieg (Karlsruhe, Braunschweig, München, Berlin, Bayreuth u.a.)."*<sup>63</sup>

Hitler erreichten diese Berichte dieses "Meinungsforschungsinstitutes" angeblich nicht. Sehr wohl wurden sie jedoch den Vorgesetzten des SD, Heinrich Himmler und Ernst Kaltenbrunner, vorgelegt und die waren damit über die bedrohliche Lage informiert.<sup>64</sup>

Die Verluste der nachfolgenden Angriffe auf Ploesti fielen für die USAAF, und auch für die Royal Air Force (RAF)<sup>65</sup>, dank der Jagdeskorten weit weniger schwer aus als zuvor.<sup>66</sup> Als

---

<sup>56</sup> Birkenfeld, 1964, S.179.

<sup>57</sup> Girbig, 2003, S.187.

<sup>58</sup> Vgl. ebda., S.187f.

<sup>59</sup> 177 nach Birkenfeld, 1964, S.179.

<sup>60</sup> Nach ebda., S.179 wurden die entstandenen Schäden durch freie Raffinerie-Kapazitäten ausgeglichen.

<sup>61</sup> 54 nach ebda., S.179.

<sup>62</sup> Vgl. Girbig, 2003, S.188-193.

<sup>63</sup> Boberach, 1965, S.499.

<sup>64</sup> Vgl. ebda., 1965, S.XVII.

<sup>65</sup> Die RAF flog insgesamt nur zwei Angriffe auf Ploesti. Girbig, 2003, S.212.

<sup>66</sup> Vgl. ebda., S.193-210. Für eine detailliere Liste mit sämtlichen Angriffen auf Ploesti siehe ebda., S.212.

Ausgangsbasis für die Angriffe konnte nach der alliierten Invasion<sup>67</sup> nun auch das süditalienische Festland verwendet werden, besonders der US-Luftwaffenstützpunkt der 15. Luftflotte in der Gegend um Foggia<sup>68</sup>. Das hatte zur Folge, dass die Produktionszahlen in Ploesti einbrachen. Waren im August 1943 noch 109'000 Tonnen Treibstoff hergestellt worden, so waren es im August 1944 nur noch 12'000 Tonnen.<sup>69</sup> Zum letzten Mal wurde Ploesti am 19. August 1944 angegriffen und am 30. August<sup>70</sup> wurden die Anlagen durch die Rote Armee eingenommen.<sup>71</sup> Damit verlor das Dritte Reich eine äußerst bedeutsame und wertvolle Rohstoffquelle.

### **Wichtige Standorte der deutschen Treibstoffindustrie:**

Die folgende Karte zeigt die Standorte der Synthesewerke, Hydrierwerke, Raffinerien und Lagerdepots der Treibstoffindustrie im Deutschen Reich im letzten Kriegsjahr 1944/45.<sup>72</sup> Die Anlagen lagen aus logistischen Gründen fast alle an oder in der Nähe der Flüsse Rhein, Elbe, Oder und Donau. Außerdem bilden sie vier große Cluster:

- Im Rheinland und im Ruhrgebiet.
- In einem Korridor, der vom Sudetenland über Mittel- bis Norddeutschland reicht.
- Im Grenzgebiet zwischen dem Protektorat Böhmen und Mähren und Oberschlesien im Industriegebiet Heydebreck, wo sich auch das KZ Auschwitz befand.<sup>73</sup>
- In der Gegend um Wien, hauptsächlich entlang der Donau.

---

<sup>67</sup> Die Alliierten eroberten zwischen dem 10. Juli und 17. August 1943 Sizilien und landeten anschließend im Herbst auf dem Festland. Die Briten bei Tarent und die Amerikaner bei Salerno. Die Deutschen bezogen daraufhin Stellung auf verschiedenen Verteidigungslinien, die sich nördlich von Neapel vom Tyrrhenischen Meer bis zur Adria erstreckten. Vgl. Kinder/Hilgemann/Hergt, 2010, S.488f.

<sup>68</sup> Girbig, 2003, S.193.

<sup>69</sup> Ebda., S.210.

<sup>70</sup> Kinder/Hilgemann/Hergt, 2010, S.489.

<sup>71</sup> Girbig, 2003, S.210.

<sup>72</sup> Ebda., S.153.

<sup>73</sup> Der Standort für das Hydrierwerk "Blechhammer" nahe Heydebreck wurde deshalb gewählt, weil Oberschlesien über bedeutende und qualitativ hochwertige Kohlevorkommen verfügte und der dortige Arbeitskräftemangel durch den Einsatz von Häftlingen aus dem KZ Auschwitz kompensiert werden konnte. Vgl. Hörner, 2012, S.137 und S.174.



Girbig, 2003, S.153.

### Die Offensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie:

Die Treibstoffindustrie-Ziele wurden verschiedenen Bomberverbänden zugeteilt. Die 8. USAAF-Luftflotte bekam als Ziele die Anlagen in Mitteldeutschland, Pölitz, Hamburg, Bremen und Hannover zugeteilt. Die 15. USAAF-Luftflotte erhielt als Ziele Ploesti, die Gegend um Wien und Budapest, sowie Oberschlesien und das Sudetenland. Im Ruhrgebiet gelegene Anlagen fielen in das Zielgebiet der RAF.<sup>74</sup>

Aus heutiger Sicht mag es auf der Hand liegen und logisch sein, dass das Ausschalten der Energiequelle des Gegners höchste Priorität genießen muss - zu Beginn des Jahres 1944 war es allerdings keinesfalls so. Weil die Invasion in der Normandie immer näher rückte, plante die USAAF ab Anfang 1944 intensive Angriffe auf die deutsche Rüstungsindustrie. Der kommandierende General der USAAF, Henry H. Arnold, formulierte es am 4. Januar 1944 so:

*"Unser Hauptziel ist, kurz gesagt, durch eine drastische Verringerung des Kriegspotentials des Dritten Reiches und seiner Vasallenstaaten die kommende Invasion so wenig kostspielig und verlustreich wie möglich zu gestalten."*<sup>75</sup>

Weiter war es notwendig, die deutsche Luftwaffe so stark wie möglich zu schwächen. Zwar war sie schon erheblich angeschlagen, galt jedoch immer noch als ernstzunehmende militärische Kraft. Zu ihrer weiteren Schwächung, mussten die alliierten Luftwaffen sie aus der Reserve zur Verteidigung locken, so, wie sie es in der "Big Week" vom 20. bis zum 26.

<sup>74</sup> Vgl. Craven, 1951, S.47 und S.281.

<sup>75</sup> Marshall/King/Arnold, 1944(?), S.382.

Februar 1944<sup>76</sup> mit den Angriffen auf die deutsche Flugzeugindustrie<sup>77</sup> getan hatten. Entgegen Winston Churchills Willen setzte Dwight D. Eisenhower am 26. März den "Transport-Plan" durch, der die völlige Lahmlegung des Eisenbahnnetzes in Nordfrankreich und Belgien vorsah, um dadurch eine Isolation des künftigen Schlachtfelds zu bewirken und Nachschub zu verhindern. Dieser Plan erscheint nicht nur deshalb fragwürdig, weil es sehr unwahrscheinlich war, dass sich die deutsche Luftwaffe für die Verteidigung dieses Eisenbahnnetzes aufopfern würde, sondern auch, weil er das Straßenverkehrssystem unberücksichtigt ließ - 1944 wurde er sehr kontrovers unter den Alliierten diskutiert. General Carl A. Spaatz<sup>78</sup> arbeitete parallel dazu einen Alternativplan aus, der die Zerstörung der deutschen Treibstoff- und Gummiindustrie<sup>79</sup> zum Ziel hatte. Der Plan wurde abgelehnt.<sup>80</sup> Gleichzeitig bombardierte die 15. USAAF-Luftflotte die Raffinerien in Ploesti quasi als Nebeneffekt der Angriffe auf die örtlichen Verschiebebahnhöfe. Am 15. April wurden so gute Erfolge erzielt, dass Eisenhower am 19. April Spaatz die mündliche Erlaubnis erteilte, den Plan auszuprobieren. Die Offensive wurde schließlich am 12. Mai 1944 als eine Art Experiment gestartet, einem Tag mit idealen Witterungsbedingungen.<sup>81</sup>

Am frühen Morgen starten von verschiedenen Luftwaffenstützpunkten ins Südostengland 935 viermotorige Bomber, bis auf elf Stück Boeing B-24 "Liberator" sind alles Boeing B-17 "Flying Fortresses".<sup>82</sup> Jede dieser "Festungen" trägt mehrere Tonnen Bomben an Bord und ist mit zahlreichen schweren Browning-Maschinengewehren vom Kaliber 50 (12,7 Millimeter) ausgerüstet, die so angeordnet sind, dass sie den Angreifer aus jedem Winkel unter Beschuss nehmen können. Zusätzlich stehen ihnen schwerbewaffnete einmotorige Begleitjäger vom Typ North American P-51 "Mustang" und Republic P-47 "Thunderbolt" zur Seite.<sup>83</sup> 206 der Bomber fliegen die Sudetendeutschen Treibstoffwerke in Brüx (Most) an, der Rest greift mit 729 Maschinen Treibstoffindustriestellen in Böhlen, Chemnitz, Leuna,

---

<sup>76</sup> Marshall/Arnold/King, 1947, S.360.

<sup>77</sup> Schabel, 1994, S.196.

<sup>78</sup> Carl A. Spaatz (1891-1974) war der erste Stabschef der von der U.S. Army unabhängigen Teilstreitkraft USAAF. Ab Januar 1944 war er Chef des strategischen Bomberkommandos der USAAF in Europa, welches mit seinen Angriffen bei Tageslicht die Nachtangriffe der RAF ergänzte. Bei der RAF hatte Arthur Harris diesen Posten inne. Vgl. Hosch, 2010, S.213.

<sup>79</sup> Die Gummiindustrie war ein ähnlich empfindliches Ziel wie die Treibstoffindustrie, weil durch einen Totalausfall die Belieferung der deutschen Streitkräfte mit unentbehrlichen Produkten wie Bereifung und Dichtungen zusammengebrochen wäre. Die Achsenmächte verfügten über fast keine Vorräte an Rohgummi und mussten deshalb auf Synthetikgummi ("Buna") zurückgreifen. Die wichtigsten Produktionsstätten hierfür befanden sich in Hüls und Schkopau. Vgl. Marshall/King/Arnold, 1944(?), S.387.

<sup>80</sup> Die USAAF hatte allerdings schon im Juni 1943 eine Bombenoffensive gegen die deutsche Gummiindustrie geführt, wie der kommandierende General der US-Heeresflugwaffe Henry. H. Arnold in seinem Bericht an den Kriegsminister vom 4. Januar 1944 erwähnt. Das bedeutende Werk in Hüls wurde am 22. Juni 1943 fast vollständig zerstört und verlor die Produktion von drei Monaten. Die Exporte ins neutrale Schweden wurden daraufhin vollständig eingestellt. Vgl. Marshall/King/Arnold, 1944(?), S.387.

<sup>81</sup> Vgl. Birkenfeld, 1964, S.183f.

<sup>82</sup> Vgl. Girbig, 2003, S.13 und S.28.

<sup>83</sup> Ebd., S.15.

Lützkendorf, Merseburg, Zeitz und Zwickau an.<sup>84</sup> Die deutsche Luftwaffe kann an diesem Tag 470 Jagdflugzeuge und Zerstörer gegen die 8. USAAF-Luftflotte aufbieten, mehr, wie an keinem anderen Tag zuvor und danach.<sup>85</sup> Es entfesselt sich eine heftige Luftschlacht, die die Amerikaner mit dem Verlust von 46 Bombern und 12 Jägern bezahlen, die Deutschen verlieren 28 Piloten, 26 werden verwundet.<sup>86</sup> Gegen 16.30 Uhr ist der Angriff vorbei.



**Eine North American P-51 „Mustang“, ausgerüstet mit abwerfbaren Treibstoffbehältern, durch die sich die Reichweite des Jagdflugzeuges signifikant erhöhte.**

*Girbig, 2003, S.143.*

Seine Auswirkungen sind katastrophal. Böhlen, Brück (Most) und Lützkendorf erleiden schwerste Schäden, ebenso die Großanlage in Leuna, welche allerdings noch auf die Reserven zurückgreifen kann.<sup>87</sup> Innerhalb von zehn Tagen wurde Leuna notdürftig zusammengeflickt und nahm den Betrieb wieder auf.<sup>88</sup> Doch schon mit den Folgeangriffen am 28. und 29. Mai 1944 kommt die Produktion in Leuna vollständig zum Erliegen, später auch in den Werken in Brück, Tröglitz und Zeitz.<sup>89</sup> Leuna stand insgesamt zwanzigmal auf der Zielliste der amerikanischen 8. Luftflotte, zweimal griff die RAF an. Dabei warfen 6'552 Bomber 18'328 Tonnen Bomben ab.<sup>90</sup> Erstaunlicherweise lief die Produktion trotzdem bis in den April 1945 weiter, doch nur noch 15 Prozent der ursprünglichen Kapazität vom Frühjahr

---

<sup>84</sup> Girbig, 2003, S.28.

<sup>85</sup> Ebda., S.14.

<sup>86</sup> Generell müssen Abschusszahlen immer kritisch beurteilt werden: Die Deutschen meldeten zunächst 81 Abschüsse, danach 38 gesicherte und 14 wahrscheinliche Abschüsse. Die Amerikaner meldeten zunächst 75 Abschüsse. Meistens liegen die tatsächlichen Abschusszahlen beider Seiten bei einem Mittelwert. Vgl. ebda., S.27f.

<sup>87</sup> Ebda., S.27.

<sup>88</sup> Henke, 1995, S.83.

<sup>89</sup> Vgl. Girbig, 2003, S.27.

<sup>90</sup> McArthur, 1990, S.204f.

1944 konnten erreicht werden.<sup>91</sup> Die Offensive gegen die Treibstoffindustrie endet nach einem knappen Jahr am 20. April 1945 mit einem Angriff der RAF auf Merseburg<sup>92</sup> - es gab keine lohnenswerten Ziele dieser Art mehr. Weil in den Hydrierwerken auch Stickstoff und Methanol produziert wurden, die für die Herstellung von Sprengstoffen und Pulvern in den Munitionsfabriken unentbehrlich waren, wäre dem Dritten Reich ohnehin in etwa acht Wochen das Pulver ausgegangen.<sup>93</sup>



**Eine Formation von B-17 bei einem Angriff auf Pölitz. Gut erkennbar sind die Pendelbewegungen, um dem schweren Flakfeuer auszuweichen.**

*Girbig, 2003, S.54.*

### **Der Mineralölsicherungsplan:**

Die Angriffe vom 12. Mai 1944 und danach besaßen eine große Schockwirkung. Rüstungsminister Albert Speer und Hans Kehrl, der Leiter des Planungsamtes<sup>94</sup>, Chef des Rohstoffamtes<sup>95</sup> und Leiter der Hauptabteilung Industrie<sup>96</sup> in einem war, verloren keine Zeit und schlugen Hitler am 30. Mai den Einsatz eines Generalbevollmächtigten zum Wiederaufbau der Mineralölindustrie vor. Hitler bewilligte den Vorschlag und beauftragte damit noch am 30. Mai Edmund Geilenberg, den Leiter des Hauptausschusses für Munition mit einem guten Draht zu Speer. Der offizielle Erlass dazu wurde von Hitler am 3. Juni 1944 unterzeichnet, wodurch Geilenberg eine selbst für das Dritte Reich außergewöhnliche Fülle

---

<sup>91</sup> McArthur, 1990, S.239.

<sup>92</sup> Girbig, 2003, S.182.

<sup>93</sup> DER SPIEGEL, 14/1964, S.62.

<sup>94</sup> Birkenfeld, 1964, S.189.

<sup>95</sup> Schabel, 1994, S.236.

<sup>96</sup> Bohn, 2000, S.158.

an Vollmachten und Kompetenzen verliehen wurde.<sup>97</sup> Geilenberg begann umgehend mit der Umsetzung seiner Aufgaben, die darin bestanden, die zerstörten Werke wieder aufzubauen und sie durch den Bau von Bunkern und Schutzwällen besser zu sichern. Dazu war Geilenberg jedes Mittel recht. Ohne Rücksicht auf Menschenleben und Materialverbrauch brachte er es innerhalb von wenigen Wochen oder auch wenigen Tagen fertig, dass die oftmals schweren Zerstörungen beseitigt wurden und die Werke ihre Produktion weiterführen konnten<sup>98</sup> - zumindest so lange, bis die Alliierten Wind davon bekamen und erneut zum Angriff einflogen.

Wegen der ständigen Bombardements sollte so schnell wie möglich die Verlagerung der Treibstoffindustrie in den Berg erfolgen, eine typische Vorgehensweise in der Endphase des Dritten Reichs. Geilenberg beauftragte mit der Ausarbeitung solcher Pläne den Chemiker Carl Krauch<sup>99</sup>, der Generalbevollmächtigter für Sonderfragen der chemischen Erzeugung war. Krauch wiederum legte die Pläne Hans Kehrl, dem Präsidenten des Rüstungsamtes und Leiter des Planungsamtes zur Genehmigung vor. Der Mineralölsicherungsplan, datierend vom 1. August 1944, sah als wichtigste Baumaßnahmen die folgenden vor:<sup>100</sup>

- Der Neubau von 40 Behelfsdestillationen (Projekt "Ofen").
- Der Neubau von 15 Ölschieferanlagen in Württemberg (Projekt "Wüste").
- Der Neubau von 3 bombensicheren Schmieröl-Produktionsanlagen (Projekt "Dachs").<sup>101</sup>
- Der Neubau von zwei Crack-Anlagen (Projekte "Taube" und "Meise").
- Der Neubau von zwei großen Flugzeugtreibstoff-Produktionsanlagen im Kohnstein bei Nordhausen beim KZ Mittelbau-Dora (Projekte "Kuckuck" und "Schwalbe"<sup>102</sup>).
- Der Umbau vorhandener Dampfkessel zu Destillationsanlagen (Projekt "Rost").

Hierfür kamen Bergwerke, Höhlen und Schluchten als Standorte in Frage.<sup>103</sup> Die Verlagerung der Treibstoffherstellung in den Untergrund war im Gegensatz zu anderen Teilen der Rüstungsindustrie, wie zum Beispiel der Flugzeug- oder Munitionsindustrie, allerdings sehr

---

<sup>97</sup> Vgl. Birkenfeld, 1964, S.189f.

<sup>98</sup> Ebda., S.195.

<sup>99</sup> Carl Krauch (1887-1968) war promovierter Chemiker und arbeitete ab 1912 für die BASF, wo er sich mit der Perfektionierung des Haber-Bosch-Verfahrens und der Methansynthese befasste. Später wurde er Direktor und Aufsichtsratsvorsitzender der I.G. Farbenindustrie und im Rahmen von Görings Vierjahresplan Generalbevollmächtigter für Sonderfragen der chemischen Erzeugung, sowie Leiter des Reichsamtes für Wirtschaftsausbau. Die Produktion von Mineralölen, Kautschuk, Leichtmetallen, Schieß- und Sprengstoffen und chemischen Kampfstoffen zählten zu Krauchs Zuständigkeitsbereichen. Im I.G. Farben-Prozess wurde er nach dem Krieg wegen der Versklavung von KZ-Häftlingen zu sechs Jahren Gefängnis verurteilt. Vgl. Hachtmann, 2007, S.290f., Birkenfeld, 1964, S.62, Wagner, 2000, S.51, sowie Weiß, 1998, S.276f.

<sup>100</sup> Karlsch/Stokes, 2003, S.238.

<sup>101</sup> Zum Bau der Anlage sollten zum Beispiel Teile demontierter französischer und anderer ausländischer Raffinerien verwendet werden.

<sup>102</sup> "Schwalbe" sollte jährlich 240'000 Tonnen J2-Düsenjägetreibstoff produzieren. Birkenfeld, 1964, S.199.

<sup>103</sup> Karlsch/Stokes, 2003, S.237.

viel schwieriger. Aufgrund der hochkomplexen Struktur der Hydrierwerke, die von Kraftwerken und anderen chemischen Industriezweigen abhängig waren, wegen der hohen Temperaturen und wegen des hohen Drucks, die für das Hydrierverfahren notwendig waren, schieden diese Werke für eine unterirdische Verlagerung gänzlich aus - es gab keine alternativen Standorte. Raffinerien, Erdöl-Aufbereitungsanlagen und Dehydrierungs-Anlagen konnten hingegen in den Berg verlagert werden, wozu unter anderem Brauereien, Brennereien und Zuckerfabriken umgebaut werden sollten.<sup>104</sup> Von den geplanten unterirdischen Produktionsanlagen nahmen acht "Ofen"- und einige "Rost"-Destillationsanlagen sowie drei "Wüsten"-Produktionsanlagen die Produktion auf.<sup>105</sup> Zusätzlich stand "Dachs I", in der Nähe der Porta Westfalica, bei Kriegsende kurz vor der Fertigstellung.<sup>106</sup>

Es kam genau so, wie es auf dem USAAF-Flugblatt "XG-26" geschildert und prophezeit stand, das zwischen dem 30. August und dem 2. Oktober 1944 in einer Auflage von vier Millionen Stück über dem Deutschen Reich abgeworfen worden war. Nebst einer detaillierten Auflistung aller angegriffenen, zerstörten und eroberten Raffinerien und Treibstoffproduktionsanlagen, wurde den Deutschen vorgerechnet, dass es bis zum Zusammenbruch der Versorgungslage nicht mehr lange dauern würde. Sämtliche Anstrengungen und Arbeiten seien umsonst und würden lediglich das Ende hinauszögern.<sup>107</sup> Weil seit April 1944 den Deutschen schon der bloße Besitz feindlicher Flugblätter verboten war<sup>108</sup>, ist es nicht weiter erstaunlich, dass die gewünschte Wirkung bei den Beschäftigten der Treibstoffindustrie ausblieb - das "Moral Bombing" der alliierten Luftwaffen funktionierte nicht<sup>109</sup>.

Ähnlich wie der "Volksjäger", waren die im Mineralölsicherungsplan vorgesehenen Projekte realitätsfern, glichen sich aber in der Wahl von teilweise zweckentfremdeten unterirdischen Produktionsstätten und in ihrer Radikalität. Die im Rahmen des Mineralölsicherungsplans produzierten Mengen Treibstoff waren bedeutungs- und wirkungslos, kosteten jedoch ungleich mehr an Geld<sup>110</sup>, Material und Arbeitskräften<sup>111</sup> - genau wie die wenigen "Volksjäger", die zum Fronteinsatz kamen.

Der gravierende Denkfehler hinter den Projekten des Mineralölsicherungsplans war, dass die Verantwortlichen davon ausgingen, dass zwar die oberirdischen Werke völlig aufgegeben

---

<sup>104</sup> Vgl. Birkenfeld, 1964, S.198f.

<sup>105</sup> Ebda., S.204.

<sup>106</sup> Ebda., S.205.

<sup>107</sup> Kirchner, 1977, S.197.

<sup>108</sup> Ebda., S.XLVIf.

<sup>109</sup> Der SD notierte in einem seiner Lageberichte: *"Man meckert, aber man macht mit."* Friedrich, 2002, S.465.

<sup>110</sup> Die Gesamtkosten für alle Projekte wurden auf 1,4 Milliarden RM geschätzt. Birkenfeld, 1965, S.204.

<sup>111</sup> Etwa 50'000 KZ-Häftlinge wurden bei den Baumaßnahmen eingesetzt. Ebda., S.204.

werden müssten, der Zugriff auf die Rohstoffbasen dem Dritten Reich aber erhalten bleiben würde, was irrig war.

### **Verlust der oberschlesischen Kohlevorkommen und Zusammenbruch:**

Im Januar 1945 rückte die Rote Armee immer näher an die oberschlesischen Kohlevorkommen heran, die nicht nur für die Hydrierwerke lebenswichtig waren, sondern auch für die Stahl- und Munitionsindustrie. Rüstungsminister Speer betonte die Wichtigkeit Oberschlesiens für die Rüstungsindustrie gegenüber Hitler am 16. Januar 1945 nachdrücklich und beschwor ihn, eine Abriegelung des Industriegebietes niemals zuzulassen. Speers Bemühungen konnten den sowjetischen Vormarsch nicht stoppen, denn Ende Januar 1945 hatte die Rote Armee Oberschlesien erobert und Speer erstattete Hitler am 30. Januar einen schonungslosen Lagebericht.<sup>112</sup>

*"Die deutsche Rüstung wird nach dem Verlust von Oberschlesien nicht mehr in der Lage sein, auch nur im entferntesten die Bedürfnisse der Front an Munition, Waffen und Panzern, die Verluste an der Front und den Bedarf für die Neuaufstellung zu decken. Das materielle Übergewicht des Gegners ist danach auch nicht mehr durch die Tapferkeit unserer Soldaten auszugleichen."*<sup>113</sup>

Hatten die Schwierigkeiten in der Kohleversorgung schon Anfang Januar 1945 in der chemischen Industrie zu Stilllegungen geführt, so verschärfte sich mit dem Ausbleiben der oberschlesischen Kohlelieferungen die Lage weiter. In einer Vernehmung kurz nach Kriegsende meinte Speer, dass dieser Verlust der gesamten Rüstung praktisch den letzten Stoß gab.<sup>114</sup> Die Stilllegungen betrafen natürlich auch die Treibstoffindustrie. Zu Jahresbeginn 1945 lagen sämtliche Treibstoffwerke still und 20 Prozent aller Raffinerien - bis auf Pölit, das erst am 13. Januar ausfiel. Für die deutsche Luftwaffe hieß das: Es wurde überhaupt kein Flugbenzin<sup>115</sup> mehr produziert. Mittlerweile beliefen sich die Reserven höchstens noch auf die Hälfte eines Monatsbedarfs, der bei 40'000 Tonnen lag.<sup>116</sup> Die Strahltriebwerke der vermeintlichen Wunderwaffen liefen aber nicht mit gewöhnlichem Flugbenzin, für sie reichte der qualitativ minderwertigere J2-Treibstoff aus.<sup>117</sup> Für Göring war die Qualität ein wichtiges Argument für die komplette Umstellung der Luftwaffe auf

---

<sup>112</sup> Vgl. Eichholtz, 2003, S.614.

<sup>113</sup> Ebda., S.614.

<sup>114</sup> Ebda., S.622.

<sup>115</sup> Die Luftwaffe verwendete für sämtliche Flugzeuge mit Kolbenmotor B4-Flugbenzin. Diese Vereinheitlichung diente der Vereinfachung und Reduzierung des logistischen Aufwands. Uziel, 2012, S.259.

<sup>116</sup> Vgl. Eichholtz, 2003, S.625.

<sup>117</sup> Der J2-Treibstoff war kein klassisches Flugbenzin. Er war eine Mischung aus Vergaser- und Dieseltreibstoff, die in ihrer Qualität unter derjenigen von regulärem B4-Flugbenzin lag, weil die Hydrierungsstufen geringer sein durften. Mit dem J2-Treibstoff konnte der enorm hohe Verbrauch der BMW-003-Turbine gesenkt werden, gleichzeitig sank das Ansprechverhalten der Turbine über die Schubregelung massiv. Das war der größte Nachteil des Triebwerks. Vgl. Birkenfeld, 1964, S.202 und S.255, Schabel, 1994, S.229, sowie Uziel, 2012, S.259.

Strahltriebwerke. Bei Treibstofffragen offenbarte sich einmal mehr die technische Inkompetenz des Reichsmarschalls, der glaubte, dass man *"jeden Dreck"*<sup>118</sup> für die Strahltriebwerke nehmen könne. Als sein Stab ihn bei einer Besprechung kurz nach Beginn der alliierten Angriffe auf die Treibstoffindustrie am 24. Mai 1944 eines Besseren belehrt hatte, bekam er einen Wutanfall, der stenographisch protokolliert worden ist:<sup>119</sup>

*"Es ist aber doch immer wieder beim Führer gesagt worden, man könne jeden Dreck hineinfüllen. Sie sind doch selbst dabei gewesen, als der Führer das bei einer Hydrierbesprechung gesagt hat: schon aus diesem Grunde muss auf das Triebwerk gegangen werden, weil wir damit endlich von dieser Schweinerei der hochwertigen Treibstoffe befreit sind, von dem hochwertigen Benzin wegkommen und hier ganz andere Ingredienzien mitnehmen können."*<sup>120</sup>

Angeblich sah die Lage beim J2-Treibstoff um einiges besser aus: In seinen Erinnerungen schrieb Hans Kehrl, dass am 28. Februar 1945 noch 30'000 Tonnen J2-Treibstoff<sup>121</sup> vorrätig lagerten, wobei der Monatsbedarf bei schätzungsweise 12'000 Tonnen lag.<sup>122</sup> Das Kriegstagebuch des Chefs der Technischen Luftrüstung, Ulrich Diesing, erwähnt im Februar 1945, dass die J2-Reserven bis mindestens zum April reichen würden.<sup>123</sup> Am 4. März ist dort dann die Rede von einer Reserve von 44'055 Tonnen J2-Treibstoff<sup>124</sup>, die die Mitte März auf 42'000 Tonnen gesunken war<sup>125</sup>. Das wäre insgesamt sogar eine Steigerung um 12'000 Tonnen! Ob es diese Reserven wirklich gegeben hat, bleibt aber fraglich, da sich in der Literatur Widersprüche finden lassen:

Generalleutnant und Bevollmächtigter des Reichsmarschalls für Einflugbetriebe, Kurt Kleinrath, beklagte schon im Januar 1945 den Mangel an J2-Treibstoff bei den fliegenden Truppen.<sup>126</sup> Am 14. Februar stellte der Luftwaffenführungsstab fest, dass die Treibstoffvorräte lediglich etwa 70 Einsätze mit der Messerschmitt Me 262 pro Tag zuließen.<sup>127</sup> An größere Operationen war folglich erst gar nicht mehr zu denken. Zusätzlich stellte der letzte Generalstabschef der Luftwaffe, Karl Koller<sup>128</sup>, am 21. Februar folgende Prognose:

*"Der Luftwaffe wird an allen Fronten eine Vielzahl von Aufgaben gestellt, deren Durchführung in ihrer Gesamtheit die fliegenden Verbände aufgrund angespannter Betriebsstoffe in Kürze*

---

<sup>118</sup> Schabel, 1994, S.229.

<sup>119</sup> Ebda., S.229f.

<sup>120</sup> Ebda., S.229.

<sup>121</sup> 43'000 Tonnen nach Girbig, 2003, S.175.

<sup>122</sup> Kehrl, 1973, S.428.

<sup>123</sup> Griebl, 2008, S.88.

<sup>124</sup> Ebda., S.144.

<sup>125</sup> Ebda., S.146.

<sup>126</sup> Schabel, 1994, S.276.

<sup>127</sup> Ebda., S.279.

<sup>128</sup> Knopf/Martens, 2007, S.149.

zum vollständigen Stillstand bringen muss, weil alle Betriebsstoffvorräte verbraucht sein werden."<sup>129</sup>

Koller spricht von *allen* Betriebsstoffen, nicht von einigen bestimmten. Besonders schlimm war die Lage ohne Zweifel bei den herkömmlichen Flugtreibstoffen. Der Rüstungsstab verbot aus Sparmaßnahmen den Start mit Zusatzeinspritzung im Februar 1945.<sup>130</sup> In der Not versuchte die Technische Luftrüstung im April herkömmlichen Kfz-Treibstoff durch Beimischung von Anilin, Blei-Tetraäthyl und Iso-Oktan in Flugbenzin umzuwandeln - mit guten aber längerfristig wirkungslosen Ergebnissen.<sup>131</sup> Doch die Misere lässt sich noch besser verdeutlichen: Absurderweise wurden auf so manchem Luftwaffenstützpunkt die deutschen High-Tech-Flugzeuge schließlich von Ochsespannen an den Start gezogen.<sup>132</sup> Beim JG 1 im nordfriesischen Leck kam kein Tropfen von den angeblichen Reserven für die bereitstehenden "Volksjäger" an.



**Irgendwo im Dritten Reich wird 1945 eine Ju 88 G-6 mit einem Ochsespann an die Startbahn gezogen.**

*Griehl, 2008, S.99.*

Als Erklärung für das Ausbleiben der Treibstofflieferungen dient der Zusammenbruch der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur, der die Versorgungslage bei Kriegsende zunehmend verschärfte, weil die Transporte so vor enormen Schwierigkeiten standen.<sup>133</sup> Dass, wie Eichholtz (2003) meint, der Treibstoff nicht verbraucht worden wäre, weil es nicht genügend Strahljäger und Piloten gegeben hätte<sup>134</sup>, ist wenig plausibel. Schließlich schaffte

---

<sup>129</sup> Schabel, 1994, S.279.

<sup>130</sup> Griehl, 2008, S.89.

<sup>131</sup> Ebda., S.217.

<sup>132</sup> Ebda., S.99.

<sup>133</sup> Dornberger, 1981, S.283.

<sup>134</sup> Eichholtz, 2003, S.626.

es die Flugzeugindustrie bis zuletzt, Maschinen zu produzieren, die dann aber, wenn sie den Weg an die Front gefunden hatten, mit leeren Tanks in den Schutzräumen oder auf den Flugfeldern herumstanden. Außerdem gab es immer noch genügend Piloten, aber fast keine gut ausgebildeten und erfahrenen Piloten mehr.

## **High-Tech aus Holz - Die fortschrittlichsten eingesetzten Baumuster der Luftwaffe im letzten Kriegsjahr.**

*"Entscheidend für das Gewinnen eines jeden Krieges ist aber, dass man stets die technisch besten Waffen besitzt."<sup>135</sup>*

**Adolf Hitler bei einem Tischgespräch am 28. Juli 1942.**

### **Die Bekämpfung alliierter Bomberformationen:**

Im letzten Kriegsjahr stieß die "normale Technologie" der kolbenmotorgetriebenen deutschen Jagdflugzeuge zunehmend an ihre Grenzen. Die Luftkämpfe verlagerten sich in große Höhen, in denen durch den niedrigen Luftdruck und den geringen Sauerstoffgehalt die Motorleistung markant abfällt, wenn ein Flugzeug nicht für diese Einsatzhöhe konstruiert worden ist. Problematisch waren besonders die schweren viermotorigen US-Bomber des Typs Boeing B-17 "Flying Fortress", die in Höhen von bis zu 11'000 Metern operieren konnte. Auch die Eskortjäger North American P-51 "Mustang" und Republic P-47 "Thunderbolt" konnten dort die B-17 problemlos beschützen. Die Standardjäger der deutschen Luftwaffe, die Messerschmitt Me 109 und die Focke-Wulf Fw 190, waren diesen Eskortjägern leistungsmäßig in großen Höhen nicht mehr ebenbürtig. Nicht nur, weil sie eine niedrigere Volldruckhöhe besaßen, sondern auch, weil sie noch zu Zeiten des Blitzkriegs für Duelle zwischen Jagdflugzeugen in niedrigen und mittleren Höhen mit leichter Bewaffnung konstruiert worden waren und nicht zur Zerstörung schwerer Bomber. Unter den Tragflächen montierte und in aerodynamisch ungünstigen Gondeln verpackte schwere Maschinenkanonen vom Kaliber 20 bis 30 Millimeter, auch Rüstsätze genannt, sollten eine schnelle und preiswerte Lösung bringen. Damit sank die Leistung der deutschen Jäger aber und die Rüstsätze waren dementsprechend unbeliebt bei den Piloten. Andere schwere Bombermodelle, wie die Consolidated B-24 "Liberator" und die britische Avro "Lancaster" erreichten immerhin eine Dienstgipfelhöhe von gut 8'000 Meter, sie waren etwas besser erreichbar als die B-17. Die Douglas A-26 "Invader", die Martin B-26 "Marauder", sowie die North American B-25 "Mitchell" operierten alle in mittleren Höhen bis knapp 7'000 Meter und waren relativ gut zu erreichen - ihr Vorteil war die für Bomber ungewöhnlich hohe Geschwindigkeit. Hinzu kam die schiere materielle Übermacht der alliierten Luftwaffen, die mit Verbänden von bis zu 1'000 schweren Bombern angriffen, geschützt von hunderten Eskortjägern. Durch die Kondensstreifen, die die Maschinen bei entsprechender Wetterlage hinter sich herzogen, sahen die Formationen aus wie tödliche Stars and Stripes, die sich über das Dritte Reich legten - und waren leicht zu orten. Doch oft kamen die deutschen

---

<sup>135</sup> Picker, 1976, S.474.

Piloten gar nicht erst zum Angriff an die Pulks heran, der Schutzgürtel der Eskortjäger hinderte sie daran.

Trotz des sogenannten "Rüstungswunders" des Jahres 1944, in dem die Ausstoßzahlen der deutschen Flugzeugfabriken ein Rekordniveau erreichten<sup>136</sup>, konnte die deutsche Luftwaffe zahlenmäßig nicht mithalten.<sup>137</sup> Deshalb versuchte sie, technisch und leistungsmäßig mit den Alliierten gleichzuziehen und ihnen die Lufthoheit wieder zu abzuringen. Der Leiter des ehemaligen Jägerstabes<sup>138</sup>, Karl-Otto Saur, dem Hitler Anfang des Jahres 1945 zusätzlich die Zuständigkeit für die Luftverteidigung übertragen hatte<sup>139</sup>, verkündete am 22. Januar 1945 vor dem Rüstungsstab ein "Rüstungsnotprogramm", in dem seltsamerweise der "Volksjäger" mit keinem Wort erwähnt wurde. Der Schwerpunkt der Flugzeugproduktion sollte ab sofort auf den Modellen Messerschmitt Me 262, Messerschmitt Me 109, Focke-Wulf Ta 152 und Focke-Wulf Fw 190 liegen, deren Leistungen und Bauweisen in diesem Kapitel kurz beschrieben werden.<sup>140</sup> Wegen seiner historischen und technischen Außergewöhnlichkeit, wird zusätzlich der Raketenjäger Messerschmitt Me 163 einbezogen. Die nachfolgend erläuterten Baumuster, befanden sich im April und Mai 1945 gleichzeitig mit dem „Volksjäger“ als Ultimaes Rationes im Fronteinsatz. Es werden Unterschiede und Gemeinsamkeiten mit der Heinkel He 162 bezüglich Technik und Flugleistungen aufgezeigt, um eine Einordnung in die Ereignisse und Maßstäbe des Luftkriegs zu ermöglichen. Jedes Baumuster kriegt damit seine eigene Benchmark.

#### **Messerschmitt Me 109 K-4:**

Das Modell K-4 war die letzte in Serienproduktion gefertigte Variante des Jagdflugzeuges Messerschmitt Me 109, das bereits am 27. Mai 1935<sup>141</sup> seinen Erstflug absolviert hatte. Für seine Zeit war es ein außergewöhnliches Flugzeug, das in die Geschichte der Luftfahrt eingehen sollte. Am 11. November 1937 erreichte die Me 109 V-13 mit Messerschmitts Chefpilot Hermann Wurster am Steuer, eine Geschwindigkeit von 610,95 km/h - das war der Weltrekord für Landflugzeuge.<sup>142</sup> Keine zwei Jahre später, am 26. April 1939<sup>143</sup>, holte die

---

<sup>136</sup> 1943 betrug die Gesamtzahl der gefertigten Flugzeuge 25'527 Stück. 1944 stieg die Zahl auf etwa 39'607 Stück, was einer Steigerung von mehr als 50 Prozent entspricht. Uziel, 2010, S.63.

<sup>137</sup> Bower, 1988, S.125.

<sup>138</sup> Der Jägerstab wurde im März 1944 als Krisengremium gegründet und intensivierte die Zusammenarbeit von Industrie, RLM, Rüstungsministerium und SS. Im August 1944 ging der Jägerstab im Rüstungsstab auf. Wagner, 2008, S.240.

<sup>139</sup> Saur war außerdem der Chef des Technischen Amtes im Rüstungsministerium. Durch den Ansehensverlust Speers bei Hitler wurde der ehrgeizige Saur immer mehr zu dessen Liebling und zu einer zunehmenden Konkurrenz für den Rüstungsminister. Nach dem Krieg hieß es, dass der als fanatisch und skrupellos geltende Saur in seinem Umfeld ein Klima der Angst geschaffen und mit seinen Angestellten wie mit seinen Arbeitern eine brutale Umgangsweise gepflegt habe. Vgl. Kershaw, 2011, S.74 und S.128.

<sup>140</sup> Vgl. Schabel, 1994, S.275.

<sup>141</sup> Green/Swanborough, 1996, S.373.

<sup>142</sup> Von Below, 1980, S.52.

<sup>143</sup> Forsyth, 1996, S.53.

speziell für die Weltrekordjagd gebaute Version Me 209 mit 755,18 km/h erneut den Geschwindigkeitsrekord für Landflugzeuge.<sup>144</sup> Solche Leistungen prädestinierten die Me 109 geradezu für den Einsatz als Jagdflugzeug im kommenden Weltkrieg. Von den gängigsten Versionen E, F und G wurden wiederum zahllose Unterversionen entwickelt - alleine von den G-Versionen wurden über 30'000 Stück<sup>145</sup> gebaut, was die Me 109 zu einem der meistgebauten Flugzeuge der Welt macht.

Die ersten zehn Vorserienmodelle der Me 109 K-4 wurden im Spätsommer 1943 in den Wiener Neustädter Flugzeugwerken hergestellt und am 1. Oktober bei der Erprobungsstelle in Rechlin vorgestellt.<sup>146</sup> Sie tauchte erstmals im Oktober 1944 an der Luftkriegsfront auf<sup>147</sup>, da war die Luftwaffe schon längst in einen Drei-Fronten-Krieg verwickelt und in der Defensive. Sie verfügte über einen Daimler-Benz DB-605DB- oder DB-605DC-Motor, der jedoch schon in der Version G-14 verbaut worden war<sup>148</sup>. Die wichtigste Neuerung war die Wasser-Methanol-Einspritzanlage MW50, die die Motorleistung kurzzeitig auf bis zu 2'000 PS<sup>149</sup> steigern konnte - aber eben nur kurzzeitig. Die hohe Leistung ging mit einer hohen materiellen Belastung einher, die gravierende Schäden verursachen konnte, weshalb eine maximale MW50-Zuschaltung von 10 Minuten empfohlen wurde.<sup>150</sup> Damit war die Me 109 K-4 leistungsmäßig sämtlichen alliierten Jagdflugzeugen halbwegs ebenbürtig. Nur der Supermarine Spitfire Mk.XIV war sie in allen Bereichen unterlegen.<sup>151</sup> Ihre größte Schwäche war, wie schon bei den G-Versionen, die mangelnde Manövrierfähigkeit. Bei Kampfgeschwindigkeit brauchte sie für eine für eine 45-Grad-Rolle ganze vier Sekunden. Bei über 500 Stundenkilometern eine geradezu lächerliche Schwerfälligkeit. Auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten in Bodennähe war die Me 109 im Nachteil: Die US-amerikanischen und britischen Piloten merkten schnell, dass sie die unerfahrenen deutschen Piloten oft nur auszumanövrieren brauchten, um einen völligen Kontrollverlust herbeizuführen.<sup>152</sup>

Was die Baumaterialien betrifft, so spielte auch Holz eine Rolle. Anfangs waren das Höhenleitwerk und die Verkleidung des Hecks aus Metall, später wurde häufig Holz verwendet. Messerschmitt wollte auch die Propellerblätter aus Holz fertigen, was in der Erprobung aber durchfiel.<sup>153</sup> Mit der qualitativ hochwertigen Verarbeitung der ersten Kriegsjahre konnte die K-4 nicht mehr mithalten. Neben den minderwertigen Bau- und Ersatzstoffen spielten sicherlich auch Sabotage und mangelnde Facharbeiterkenntnisse von (Zwangs-)Arbeitern bei der Fertigung eine Rolle. An der Front waren die Techniker folglich

---

<sup>144</sup> Pabst, 2007, S.7.

<sup>145</sup> Green/Swanborough, 1996, S.377.

<sup>146</sup> Janda/Poruba, 1997, S.77.

<sup>147</sup> Green/Swanborough, 1996, S.377.

<sup>148</sup> Ebda., S.377.

<sup>149</sup> Janda/Poruba, 1997, S.31.

<sup>150</sup> Vgl. ebda., S.81.

<sup>151</sup> Vgl. ebda., S.83.

<sup>152</sup> Tooze, 2007, S.670.

<sup>153</sup> Vgl. Janda/Poruba, 1997, S.78f.

mit einer langen Liste von Defekten konfrontiert, darunter Ermüdungsbrüche, Lecks, Risse, fehlerhaft installierte Avionik und Kolbenfraß.<sup>154</sup> Ein Techniker beim JG11<sup>155</sup> schreibt im März 1945 in seinen Bericht: *"Alle Maschinen sind ausnahmslos unzuverlässig."*<sup>156</sup> Besonders gefährlich war die Vereisung der Cockpitverglasung, verursacht durch ungenügendes Heizvermögen der Enteisungsanlage. Der Pilot wurde so "blind" und konnte jegliche Orientierung verlieren. Zusätzlich zu den zwei 13-Millimeter-MGs MG131 im Rumpf<sup>157</sup>, war im Motorblock eine 30-Millimeter-Maschinenkanone MK108<sup>158</sup>, auch "Presslufthammer" genannt, verbaut, die für ihre häufigen Ladehemmungen im Gefecht bekannt war. Sämtliche materiellen und technischen Mängel konnten potentiell tödlich enden. Wenn es nicht daran lag, dann an der ungenügenden Ausbildung der Piloten, denn die Messerschmitt Me 109 war wegen des wuchtigen Drehmoments beim Anlassen des Motors nicht einfach zu starten, nicht leicht zu landen und bot beim Rollen am Boden eine schlechte Sicht. Setzte der Pilot die Maschine zu hart auf, dann knickte das zierliche Hauptfahrwerk gerne ein, was zu Strukturschäden führen konnte.<sup>159</sup> Wie viele Me 109 K-4 gebaut worden sind, lässt sich nicht mehr feststellen.<sup>160</sup> Verändert hat das Flugzeug am Kriegsverlauf nichts, es hatte nicht das Potential dazu. Es gibt keine Dokumente, die belegen könnten, dass dieses Modell nach Kriegsende von den Alliierten erprobt worden wäre.<sup>161</sup> Ein Indiz dafür, dass sie wussten, dass das Potential der Baureihe ausgeschöpft war. Die Me 109 K-4 verfügte schlussendlich auch über keine revolutionären oder unüblichen technische Neuheiten, wovon die Alliierten hätten profitieren können - hier verfügten sie über den gleichen Entwicklungsstand wie die Deutschen.

---

<sup>154</sup> Vgl. Janda/Poruba, 1997, S.84.

<sup>155</sup> Wird als „Jagdgeschwader 11“ gelesen. Analoge Anwendung auf andere Luftwaffengeschwader.

<sup>156</sup> Janda/Poruba, 1997, S.84.

<sup>157</sup> Green/Swanborough, 1996, S.377.

<sup>158</sup> Ebd., S.377.

<sup>159</sup> Vgl. Janda/Poruba, 1997, S.83f.

<sup>160</sup> Die Produktionszahlen der Me 109 K-4 sind ein sehr gutes Beispiel für die Unzuverlässigkeit von Zahlen aus dieser Periode: Green/Swanborough, 1996, S.378: 700 Stück. Janda/Poruba, 1997, S.83: 1'200 Stück. Weal, 1999, S.79: Über 1'500 Stück.

<sup>161</sup> Janda/Poruba, 1997, S.83.



**Me 109 K-4 der 11./JG77<sup>162</sup>. Neuruppin, November 1944.**

*Janda / Poruba, 1997, S.42.*

### **Focke-Wulf Fw 190 D-9:**

Die Fw 190 D-9 entstand aus den A-, B- und C-Versionen des Standardjagdflugzeugs Fw 190.<sup>163</sup> Der BMW 801 Doppelsternmotor wurde durch den Junkers Jumo-213A Reihenmotor ersetzt<sup>164</sup>, der bisher erfolgreich in Bombern verbaut worden war, was eine Verlängerung des Rumpfes erforderte. Die Motorleistung lag ohne MW50-Anlage bei bis zu 1'770 PS, mit Anlage bei bis zu 2'240 PS.<sup>165</sup> Im August 1944 wurden die ersten Fw 190 D-9 an die Truppen ausgeliefert.<sup>166</sup> Verfügte die Maschine über die MW50-Anlage, so konnten der D-9 nur die Spitfire Mk.XIV gefährlich werden, die ihr überlegen war<sup>167</sup>, sowie die ebenbürtige Hawker "Tempest". In einem Duell mit der Tempest entschied letztlich das Können der Piloten den Ausgang<sup>168</sup>. In großen Höhen bis 11'000 Meter zeigte die D-9 in allen Ausführungen sehr gute Leistungen und sprach normal auf Steuermanöver an<sup>169</sup>, ohne MW50-Anlage wurde es für die Maschine besonders in niedrigen Höhen kritisch<sup>170</sup>. Ladehemmungen waren bei der Bewaffnung kaum ein Thema, weil die MK108 nicht zur Ausstattung gehörte.

Bei diesem Flugzeug wurde ebenfalls zunehmend auf Metalle verzichtet und Holz verbaut. Das Heck war aus gehärtetem Holz, ebenso das Leitwerk und die Landeklappen.<sup>171</sup> Stellt man die Frage nach den gebauten Stückzahlen, erhält man die üblichen extremen

---

<sup>162</sup> Wird gelesen als "11. Staffel des Jagdgeschwaders 77. Analoge Anwendung auf andere Luftwaffenverbände.

<sup>163</sup> Green/Swanborough, 1996, S.216

<sup>164</sup> Janowicz, 2004, S.76.

<sup>165</sup> Ebda., S.18f.

<sup>166</sup> Green/Swanborough, 1996, S.216.

<sup>167</sup> Janowicz, 2004, S.73.

<sup>168</sup> Ebda., S.51.

<sup>169</sup> Ebda., S.36.

<sup>170</sup> Ebda., S.43.

<sup>171</sup> Ebda., S.20.

Antworten: Green und Swanborough (1996) geben 700 Stück aller D-Versionen an<sup>172</sup>, Janowicz (2004) 1'805 Stück der D-9-Version<sup>173</sup>.

Die Fw 190 D-9 war mit Sicherheit ein brauchbares Flugzeug, doch in Anbetracht der Umstände (Treibstoffknappheit, unerfahrene Piloten, schlechte Verarbeitung, technische Mängel) und der gebauten Stückzahlen, wirkungslos. Wohl nur etwa 73 Abschüsse gehen auf ihr Konto<sup>174</sup>, viel zu wenig, um den Alliierten ernsthaft gefährlich zu werden. Wie der "Volksjäger" war die D-9 Gewinnerin eines Wettbewerbs, bei dem aber ein Höhenjäger gesucht wurde und der am 20. Mai 1942 vom RLM ausgeschrieben worden war.<sup>175</sup> Die D-9 war dennoch nur als Schnelllösung bis zur Einführung des echten Höhenjägers Focke-Wulf Ta 152 H gedacht.



**Fw 190 D-9 der IV./JG3. Flugfeld Prenzlau, Berlin, wahrscheinlich Frühjahr 1945.**

*Janowicz, 2004, S.35.*

### **Focke-Wulf Ta 152 H:**

Aus den D-Versionen der Focke-Wulf 190 entstand schließlich die Focke-Wulf Ta 152 H. Das Kürzel "Ta" bezieht sich auf den Konstrukteur der Maschine, Kurt Tank, den Chefkonstrukteur bei Focke-Wulf. Sie unterschied sich von den D-Versionen durch segelflugzeugartige, langgestreckte Flügel, eine nochmalige Verlängerung des Rumpfes und des Seitenleitwerks, eine Druckkabine, den Junkers-Reihenmotor Jumo-213E, sowie die Installation einer MW50- und GM1-Anlage.<sup>176</sup> Das GM1-Aggregat injizierte Di-Stickstoffmonoxid, heute besser als "Lachgas" bekannt - damals als "Göring-Mischung", in die Brennkammern und trug den Spitznamen „Haha-Gerät“. Nur die Untervariante H-1 verfügte über beide dieser Anlagen, nicht aber die H-0.<sup>177</sup>

Diese Einspritzanlagen brachten dem Flugzeug in großen Höhen eine überragende Leistung, die jedem alliierten Kolbenmotorflugzeug überlegen war: Ohne Zuschaltung war sie mit 718

<sup>172</sup> Green/Swanborough, 1996, S.217.

<sup>173</sup> Janowicz, 2004, S.76.

<sup>174</sup> Ebda., S.76.

<sup>175</sup> Hitchcock, 2010, S.27.

<sup>176</sup> Hermann, 1999, S.67.

<sup>177</sup> Hitchcock, 2010, S.194f.

km/h in 10'700 Metern Höhe sowohl der P-51 D Mustang, als auch der Spitfire Mk.XIV überlegen, auf Seehöhe mit 571 km/h<sup>178</sup> jedoch immer unterlegen.<sup>179</sup> Mit Zuschaltung erreichte sie in 12'400 Metern 752 km/h, in 13'800 Metern immer noch 737km/h.<sup>180</sup> Insgesamt sind von den H-Varianten eventuell bis zu 150 Stück entstanden<sup>181</sup>, von denen eine kleine Anzahl<sup>182</sup> beim JG301 ab Januar 1945 in Alteno bei Luckau im Umland von Berlin an die Front kam<sup>183</sup>. Willi Reschke, der die Ta 152 H im Einsatz geflogen war und ihre hervorragende Manövrierfähigkeit und Leistung lobte<sup>184</sup>, sagte nach dem Krieg, dass sie in den letzten Kriegstagen seine Lebensversicherung gewesen sei.<sup>185</sup> Zwölf Flugzeuge wurden von den wenigen Ta 152 H abgeschossen, was de facto keinen Unterschied machte. Auch bei der Ta 152 gab es eine Menge Mängel, die von den Piloten beanstandet wurden und durch schlechte Verarbeitung, ungeeignete Materialien und verbesserungswürdige Technik zu erklären sind. So gab es unter anderem undichte Luftdruckflaschen, ein klemmendes rechtes Fahrwerksbein, klemmende Quer- und Seitenruder, lose Kühlerverkleidungen und einen sehr mangelhaften Glykol-Scheibenwischer.<sup>186</sup>



**Flugfeld Alteno, Februar 1945: Einige Ta 152 H-0 warten auf ihren Einsatz. Es ist vermutlich das einzige existierende Foto, das diesen Flugzeugtyp im Fronteinsatz zeigt.**

*Hitchcock, 2010, S. 119.*

Wiederum sind Parallelen zum "Volksjäger" zu finden, besonders in den verwendeten Baumaterialien. Die Landeklappen waren aus Holz, allerdings sehr empfindlich gegen Kontakt mit aufspritzendem Bodenwasser und mussten danach jedes Mal ausgewechselt werden.<sup>187</sup> Die einzige erhaltene Ta 152 H-0 im National Air and Space Museum (NASM) in

<sup>178</sup> 563 km/h nach Hitchcock, 2010, S.195.

<sup>179</sup> Hermann, 1999, S.142.

<sup>180</sup> Hitchcock, 2010, S.194f.

<sup>181</sup> Etwa 150 Stück nach Green/Swanborough, 1996, S.218 nicht mehr als 100 Stück nach Hitchcock, 2010, S.165 und 111 nach Janowicz, 2004, S.76.

<sup>182</sup> Etwa elf oder zwölf nach Hermann, 1999, S.100f. 24 bis 26, von denen einige bei Trainingsflügen verloren gingen nach Hitchcock, 2010, S.124.

<sup>183</sup> Hitchcock, 2010, S.124.

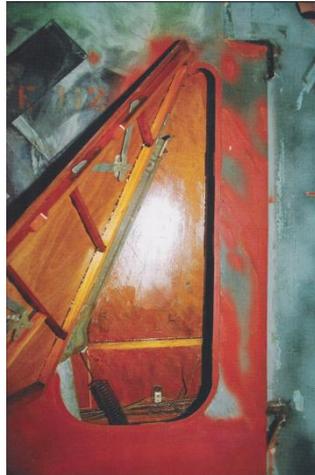
<sup>184</sup> Hermann, 1999, S.7.

<sup>185</sup> Ebda., S.105.

<sup>186</sup> Hitchcock, 2010, S.155.

<sup>187</sup> Ebda., S.155.

Washington<sup>188</sup> besitzt ein komplett hölzernes Heck, angeblich sind nur zwei Maschinen zu Testzwecken damit ausgerüstet worden. Dabei soll die Holzverkleidung des Höhenleitwerks nach sieben Minuten abgefallen sein. Das Problem scheint behoben worden zu sein, da Hitchcock (2010) schreibt, dass daraufhin ganz besonders auf eine sorgfältige Verleimung und die Verwendung von holzverträglichen Adhäsiven mit hoher Klebefähigkeit geachtet worden sei.<sup>189</sup> Auch der Propeller dieser Ta 152 besteht aus Holz und war ursprünglich für eine Focke-Wulf 190 D-12 oder D-13 vorgesehen<sup>190</sup>, was die Vermutung nahelegt, dass auch die D-9 in einem bestimmten Umfang mit Holzpropellern ausgerüstet gewesen sein könnte. Bei Kriegsende fanden sich einige Ta 152 H zusammen mit den "Volksjägern" vom JG1 auf dem Flugfeld Leck.<sup>191</sup>



**Das hölzerne Heck der einzigen erhaltenen Ta 152 H im NASM.**

*Hitchcock, 2010, S.107.*

### **Messerschmitt Me 163 B:**

Um ihren Vorsprung in der Raketentechnologie auch in der Fliegerei einzusetzen, wurde von Messerschmitt das spektakulärste und schnellste Flugzeug des Zweiten Weltkriegs konstruiert: Die Messerschmitt Me 163. Es gab vor und nach ihr nichts Vergleichbares mehr. Angetrieben wurde der nur 5,69 Meter lange Zwerg mit 9,3 Metern Spannweite<sup>192</sup> von einem Hellmuth-Walter-Kiel-Zweiflüssigkeitsraketenantriebwerk vom Typ KG-HWK-109-509-A. Betankt wurde sie mit zwei verschiedenen Treibstoffen: Zum einen mit T-Stoff (80-prozentiges Wasserstoffperoxid) und zum anderen mit C-Stoff (57% Methylalkohol, 30%

---

<sup>188</sup> Das Flugzeug befindet sich bis auf die Bemalung noch immer im Originalzustand von 1945, als es von US-Truppen erbeutet wurde. Derzeit lagert es zerlegt und unrestauriert im Museumsdepot in Silver Hill, Maryland und ist der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Herman, 1999, S.136 und Hitchcock, 2010, S.111.

<sup>189</sup> Vgl. Hitchcock, 2010, S.107.

<sup>190</sup> Ebda., S.104.

<sup>191</sup> Ebda., S.165.

<sup>192</sup> Ethell, 1980, S.215.

Stickstoffhydrat und 13% Wasser).<sup>193</sup> Wenn diese beiden sprichwörtlich brandgefährlichen Chemikalien zusammengeführt wurden, entlud sich ihre Energie in einer heftigen exothermen Reaktion, die in einen Rückstoßstrahl umgeleitet wurde. Im Gegensatz zu einer echten Rakete startete die "Komet" nicht senk- sondern waagrecht auf einem abwerfbaren Fahrwerk. Durch ihren Antrieb stieg sie in lediglich 3,45 Minuten auf 12'000 Meter Höhe.<sup>194</sup> Sie erreichte fast Schallgeschwindigkeit und war das erste Flugzeug der Welt, das die 1000km/h-Grenze durchbrach.<sup>195</sup> Die "Komet", wegen ihres Aussehens und ihrer Flugleistungen bei der Truppe auch "Kraftei" genannt<sup>196</sup>, erreichte damit ihre kritische Machzahl, was sich durch das Auftreten heftiger Schockwellen an der gesamten Maschine äußerte und sehr gefährlich war<sup>197</sup>. Doch schon nach acht Minuten war es mit der Kraft vorbei, der Treibstoff verbraucht<sup>198</sup> - die Me 163 B wurde zum Segelflugzeug und zum Gejagten. Gelandet wurde nur auf einer schmalen ausfahrbaren Kufe.<sup>199</sup> Besonders gefährlich waren auch die Treibstoffe, die in geringsten Mengen schwere Verätzungen und Verbrennungen verursachten, oder im schlimmsten Fall trotz Schutzanzug keine Überreste vom Piloten und der Maschine zurückließen.<sup>200</sup> Technisch war die "Komet" eine eindrucksvolle Leistung, militärisch war sie jedoch sinnlos. Die Annäherungsgeschwindigkeit ans Ziel war mit 550 km/h (152 m/s) so hoch, dass dem Piloten lediglich zwei bis drei Sekunden für das Anvisieren und Schießen blieb.<sup>201</sup> So gingen nur zirka 16 Luftsiege<sup>202</sup> in der Einsatzzeit zwischen dem 13. Mai 1944<sup>203</sup> und Kriegsende<sup>204</sup> auf ihr Konto, die meisten "Kometen" gingen durch Explosionsunfälle ohne Feindeinwirkung verloren. Hervorzuheben ist besonders die psychologische Wirkung, die diese Raketenjäger hatten.<sup>205</sup> Auch sie wurden ein Opfer der desolaten Lage der (spezifischen) Treibstoffindustrie<sup>206</sup>, die sie als "Objektschutzjäger" eigentlich hätten beschützen sollen, besonders die Leuna-Werke.<sup>207</sup>

---

<sup>193</sup> Vgl. Ethell, 1980, S.218.

<sup>194</sup> Der Weltrekord der Me 163 lag nach Ransom/Cammann (2013) bei 1003km/h, der am 2. Oktober 1942 mit dem vierten Versuchsflugzeug erzielt worden war. Die Testpiloten berichteten, dass bei etwa 960km/h das Elevon und die Tragflächen zu flattern begannen, weshalb die zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf 950km/h festgesetzt wurde. Nach Bekker (1967) lag der Rekord bei 1004km/h. Ihre Entwicklung war allerdings so geheim, dass sie nicht zum offiziellen Rekordfliegen angemeldet wurde. Vgl. Bekker, 1967, S. 358 und S.352., E-Mail-Verkehr mit Ransom/Cammann, 1. März 2013.

<sup>195</sup> Ethell, 1980, S.65.

<sup>196</sup> Bekker, 1967, S.358.

<sup>197</sup> Ebda., S.358.

<sup>198</sup> Flugzeug Classic, 02/2013, S.19.

<sup>199</sup> Elfrath, 1973, S.174.

<sup>200</sup> Flugzeug Classic, 02/2013, S.20.

<sup>201</sup> Ethell, 1980, S.154.

<sup>202</sup> Ebda., S.213.

<sup>203</sup> Ebda., S.131.

<sup>204</sup> Ebda., S.213.

<sup>205</sup> Elfrath, 1973, S.174.

<sup>206</sup> Ludwig, 1974, S.507.

<sup>207</sup> Ethell, 1980, S.144.

Es lohnt sich, kurz auf die Bauweise und die Baumaterialien einzugehen: Während der Rumpf gänzlich aus Metall war, wurden die aus Stabilitätsgründen positiv gepfeilten und leicht geschwungenen Flügel komplett in Schichtholz-Bauweise gefertigt. Wie beim "Volksjäger" waren die Tragflächen vollständig aus Holz, nur die Befestigung am Rumpf bestand aus Metallteilen.<sup>208</sup> Der Holm der Flügelhinterkante, das Kastenholmwerk, die Landeklappen und alle Rippen waren aus verleimtem Holz und mit Sperrholz beplankt.<sup>209</sup> Wie der "Komet"-Testpilot Wolfgang Späte in seinen Erinnerungen berichtet, wurde "TVauBu" ("Tegofilmverleimtes Buchenholz") verbaut. Das Buchenholz wurde durch "Tegofilm" zusammengehalten, einen Phenolharz-Filmleim, der als trockene Leimfolie von der Firma Th. Goldschmidt<sup>210</sup> in Essen geliefert wurde und 1930 auch von ihr erfunden worden war. Durch diese Vorkonfektionierung des Leims konnten beträchtliche Zeitersparnisse im Flugzeug-, Schiffs- und Fahrzeugbau erzielt werden.<sup>211</sup> "Tegofilm" hätte auch beim "Volksjäger" zum Einsatz kommen sollen.<sup>212</sup> Sämtliche Ruderflächen und Rippen der Me 163 waren außerdem mit Stoff bezogen.<sup>213</sup>

Dass gerade bei dieser fortschrittlichen Hochleistungsmaschine Materialien aus der Pionierzeit der Fliegerei verwendet wurden, ist bemerkenswert, aber nicht verwunderlich: Alexander Lippisch, der Konstrukteur der Me 163, arbeitete zuvor bei der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS), wo er sehr viel Erfahrung im Bau von Flugzeugzellen aus Holz sammeln konnte. Lippisch entwarf dort das Raketenflugzeug DFS 194, das der Me 163 nicht nur äußerlich äußerst ähnlich sah, sondern auch in seiner Konstruktion und als ihr direkter Vorläufer angesehen werden kann. In Kriegszeiten, in denen Metalle knapp waren und vorrangig in "traditionellen" Flugzeugen verbaut wurden, kam das Know-how Lippischs der deutschen Flugzeugindustrie zugute. Nicht nur wegen des Sparpotentials, sondern auch, weil damit selbst kleinste Holzverarbeitende Betriebe wie Tischlereien und Schreinereien in die Luftrüstung eingebunden werden konnten.<sup>214</sup>

---

<sup>208</sup> E-Mail-Verkehr mit Ransom/Cammann, 1. März 2013.

<sup>209</sup> Ethell, 1980, S.215.

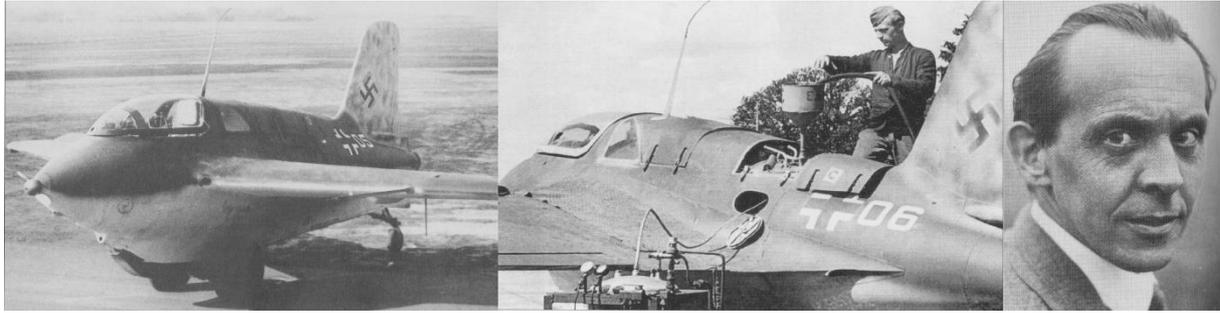
<sup>210</sup> Zuvor hieß die Fabrik "Chem. Fabrik Th. Goldschmidt" und war 1847 von Theodor Goldschmidt gegründet worden. Goldschmidt, 1817 in einer jüdischen Familie geboren, trat 1834 zum evangelischen Glauben über. 1911 wurde die "Th. Goldschmidt AG" gegründet, die ab 1936 einen Anteil von 15 Prozent ausgerechnet an der "Degesch" aus Frankfurt am Main hielt. Die "Degesch" war Hauptproduzent und Lieferant von Zyklon B, welches auf Befehl der SS seit Mitte 1943 ohne den charakteristischen Warngeruch produziert wurde, um es geeigneter für die Verwendung in der "Endlösung der Judenfrage" zu machen. Heute heißt die Firma "Evonik Goldschmidt GmbH" und ist eine Tochtergesellschaft der "Evonik Industries AG" mit Sitz in Essen. Vgl. Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, 1964, S.609, Ruoff, 1998, S.421f. und Encke, 2006, S.206.

<sup>211</sup> E-Mail-Verkehr mit Ransom/Cammann, 1. März 2013.

<sup>212</sup> Hiller, 1984, S.49.

<sup>213</sup> Ethell, 1980, S.218.

<sup>214</sup> E-Mail-Verkehr mit Ransom/Cammann, 1. März 2013.



**V.l.n.r.: Me 163 B, Betankungsvorgang mit C-Stoff, Konstrukteur Alexander Lippisch.**

*Flugzeug Classic Spezial, Nr. 10, 2012, S.70, S.72 und S.64.*

### **Messerschmitt Me 262 A :**

"Ein Flugzeug ohne Propeller kann doch nicht fliegen!" spotteten die Kritiker der Messerschmitt Me 262 V-3 am frühen Vormittag des 18. Juli 1942.<sup>215</sup> Die Maschine hatte tatsächlich Schwierigkeiten in die Luft zu kommen, weil sie noch nicht über ihr späteres Bugrad verfügte, doch nach einem kurzen, kräftigen Tritt in die Bremsen kam das Heck hoch und sie hob ab.<sup>216</sup> Dabei hätten die Kritiker eigentlich wissen müssen, dass der klassische Propellerantrieb nicht die einzige Antriebsmöglichkeit war – von Segelflugzeugen einmal abgesehen. Der Erstflug der Heinkel He 178, des ersten Strahlflugzeugs der Welt, am 27. August 1939, lag erst drei Jahre zurück.<sup>217</sup> Schon beim Erstflug<sup>218</sup> überbot die Me 262 mit ihren zwei Jumo-004-Strahltriebwerken<sup>219</sup> unter den gepfeilten Tragflächen den Geschwindigkeitsweltrekord der Me 209 und kam spielend auf über 800 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 870 km/h.<sup>220</sup> Somit hatte sie über sämtliche alliierte Flugzeugtypen einen Vorteil von 200 km/h. Doch die Luftwaffe hatte vorerst kein echtes Interesse an der Maschine und plante sie erst im Dezember 1942 in die Produktion ein - für das Jahr 1944, notabene. Erst als der General der Jagdflieger, Adolf Galland, am 22. Mai 1943 die Me 262 flog, kam die Sache ins Rollen.<sup>221</sup> Als er nach der Landung zu seinem Flugerlebnis befragt wurde, meinte er schlicht: "Es ist, als wenn ein Engel schiebt..."<sup>222</sup> Über den Generalinspekteur und Generalluftzeugmeister Erhard Milch gelangte Gallands

<sup>215</sup> Bekker, 1967, S.350.

<sup>216</sup> Ebda., S.351f.

<sup>217</sup> Heinkel, 1998, S.300f.

<sup>218</sup> Streng genommen war dies nicht der Jungfernflug der Me 262. Bereits am 18. April 1941 hob die Me 262 V1 ab - allerdings wurden die beiden BMW-003-Turbinen von einem Kolben-Propellermotor unterstützt. Das war auch nötig, denn prompt fielen beide BMW-Aggregate aus und nur dank der Unterstützung durch "normale Technologie" konnte ein Absturz verhindert werden. Ein schönes Beispiel für den Konkurrenzkampf der beiden Technologien. Schabel, 1994, S.49.

<sup>219</sup> Die eigentlich dafür vorgesehenen BMW-003-Turbinen wurden gestrichen und kamen später beim "Volksjäger" zum Einsatz. Vgl. Treadwell, 2011, S.152.

<sup>220</sup> Green/Swanborough, 1996, S.382.

<sup>221</sup> Vgl. Bekker, 1967, S.352ff. und S.358f.

<sup>222</sup> Ebda., S.359.

Botschaft, dass dieser Jäger im Luftkrieg die Wende bringen könnte, bis zu Göring, der sich mit einer Serienproduktion einverstanden zeigte. Jedoch sollte es anders kommen.

Am 18. November 1943, den der letzte Luftwaffen-Generalsstabschef Karl Koller in seinen Erinnerungen als "dies ater" für die Luftwaffe bezeichnete, wird Hitler die Me 262 vorgeführt. Der "Führer" wollte von Willy Messerschmitt persönlich wissen, ob das Flugzeug Bomben tragen könne, was dieser nichtsahnend bejahte.<sup>223</sup> Hitler war davon begeistert und rief: *"Das ist endlich der Blitzbomber!"*<sup>224</sup> Alle Versuche, ihn davon zu überzeugen, dass es sich um ein reinrassiges Jagdflugzeug handelte, schlugen fehl.<sup>225</sup> Es erging sogar ein Befehl, dass man in Hitlers Gegenwart nicht den Satz "Die Me 262 ist ein Jagdflugzeug." aussprechen durfte.<sup>226</sup> Erst nach einem Besuch Kollers an der Westfront im August 1944, von dem er Hitler einen vernichtenden Bericht überbrachte, willigte der "Führer" ein, dass wenigstens fünf Prozent<sup>227</sup> der Me 262-Produktion als Jagdflugzeug gebaut werden dürfen.<sup>228</sup>

Mit ihrer Dienstgipfelhöhe von 11'450 Metern und einer Bewaffnung von vier oder zwei 30-Millimeter-Maschinenkanonen MK108 (bekanntlich eher unzuverlässig), die mit un gelenkten Luft-Luft-Raketen vom Typ R4M "Orkan" kombiniert werden konnte, wäre die Me 262 der ideale Bomber-Killer gewesen. Die R4M-Feststoffraketen waren mit einem 55-Millimeter-Gefechtskopf bestückt, der 520 Gramm hockexplosiven Sprengstoff enthielt und waren in ihrem Aufbau unkompliziert.<sup>229</sup> Unter den Tragflächen wurden hölzerne Abschussroste montiert, die entweder acht, zwölf oder 24 Raketen aufnehmen konnten.<sup>230</sup> Der Geschwindigkeitsverlust war minimal<sup>231</sup> und die Erfolge vielversprechend. Wenn die Raketen in mehreren Salven aus einer relativ sicheren Entfernung von 800 Metern oder weniger<sup>232</sup> abgefeuert wurden, erzeugten sie eine Streuwirkung wie bei einem Schuss aus einer Schrotflinte.<sup>233</sup> Es war nicht notwendig, den Bomber direkt treffen zu müssen, um ihn zum Absturz zu bringen, es reichte, wenn der Gefechtskopf in seiner Nähe explodierte<sup>234</sup> - die Trefferwahrscheinlichkeit stieg so um ein Vielfaches.<sup>235</sup> Diese Waffe traf erst um fünf nach zwölf an der Front ein. Am 18. März 1945 wurde sie das erste Mal eingesetzt, wobei der

---

<sup>223</sup> Vgl. Koller, 1985, S.18.

<sup>224</sup> Vgl. Bekker, 1967, S.359.

<sup>225</sup> Bei einer Besprechung, in der Hitler wieder einmal tobte, verlor Generalluftzeugmeister Milch die Nerven und schrie ihn an: *"Mein Führer, das sieht doch jedes Kind, dass das kein Bomber, sondern ein Jäger ist!"* Milch wurde von da an von Hitler keines Blickes mehr gewürdigt. Ziegler, 1986, S.86.

<sup>226</sup> Koller, 1985, S.162.

<sup>227</sup> Treadwell, 2011, S.167.

<sup>228</sup> Koller, 1985, S.19. Die wüsten Streitigkeiten mit Hitler über den Einsatz der Me 262 brachten Luftwaffen-Generalstabschef Werner Kreipe unter anderem dazu, seinen Posten am 19. September 1944 abzugeben. Karl Koller wurde sein Nachfolger. Treadwell, 2011, S.167.

<sup>229</sup> Forsyth, 1996, S.159.

<sup>230</sup> Griehl, 2008, S.180.

<sup>231</sup> Forsyth, 1996, S.162.

<sup>232</sup> 500 bis 600 Meter laut Griehl, 2008, S.179.

<sup>233</sup> Forsyth, 1996, S.162.

<sup>234</sup> Griehl, 2008, S.179.

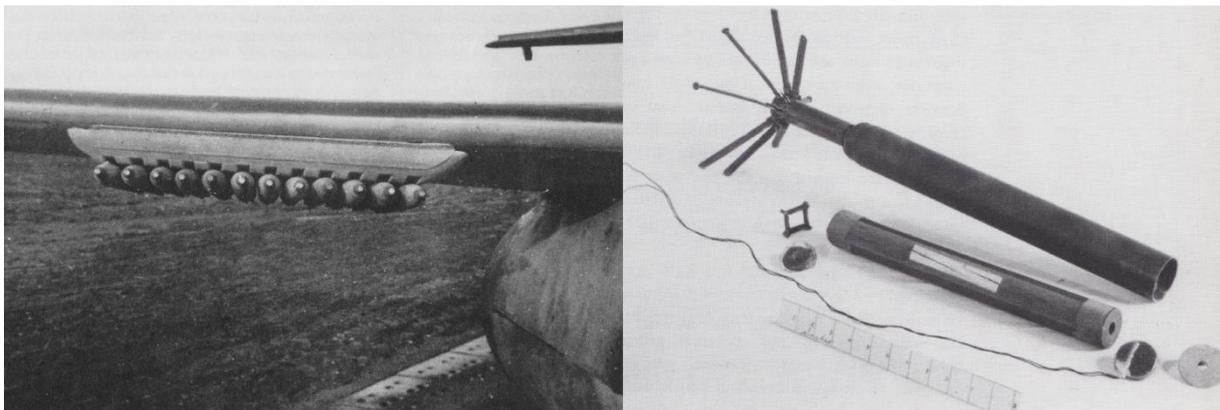
<sup>235</sup> Forsyth, 1996, S.162f.

beste Erfolg an einem unbekanntem Datum erzielt wurde: Von 425 B-17 wurden 25 in Kombination mit der MK108 abgeschossen.<sup>236</sup> Es kursieren selbst in seriöser Bibliotheks-Literatur wilde Gerüchte über enorme Abschusszahlen, die mit der R4M angeblich erreicht worden sind, auf diese Legenden soll hier nicht weiter eingegangen werden, da sie mit Sicherheit nicht der Realität des Frühjahrs 1945 entsprechen.<sup>237</sup>



**Farbprofil einer Me 262 des JV44. Lechfeld, April 1945.**

*Sundin / Bergström, 1999, S.115.*



**Links: Eine Salve R4M-Raketen montiert unter einer Me 262-Tragfläche. Rechts: Komponenten der R4M ohne Gefechtskopf.**

*Griehl, 2008, S.160 und Forsyth, 1996, S.159.*

Wie bei allen hier besprochenen Modellen kommt wieder der Baustoff Holz ins Spiel. Überraschenderweise wurde in einem sehr viel größeren Umfang als beim "Volksjäger" mit Holz experimentiert. Nicht nur Tragflächen, Ruder und Heck wurden versuchsweise aus Holz gefertigt, sondern auch der komplette Rumpf. Damit hätte der Prozentsatz an hölzernen Bauteilen denjenigen des "Volksjägers" von rund 50 Prozent weit überschritten, der fast einen Vollmetall-Rumpf besaß. Messerschmitt verfügte über den Zulieferbetrieb Jacobs-Schweyer in Darmstadt, von dem die Pläne für Holztragflächen mit Stahlverstärkung

<sup>236</sup> Griehl, 2008, S.179.

<sup>237</sup> Wie zum Beispiel bei Bower, 1988, S.114.

stammten.<sup>238</sup> Gebaut und erprobt wurden die Tragflächen bei Messerschmitt in Augsburg.<sup>239</sup> Seinerseits besaß das Unternehmen Jacobs-Schweyer mit der Firma Hartwig aus Sonneberg einen Zulieferer<sup>240</sup>, der Ruder herstellte und bei dem bei Kriegsende ein gänzlich hölzerner Rumpf gefunden worden war. Möglicherweise wurden davon drei Stück gefertigt.<sup>241</sup> Zusätzlich sind vier Me 262 bekannt, die mit einem hölzernen Heck zum Einsatz kamen. Eine davon war in Lechfeld stationiert und hatte Anfang April 1945 50 Flugstunden auf ihrer Uhr.<sup>242</sup>

Die Luftwaffe konnte durch die schwierigen Umstände den Vorteil, den ihr dieser Jäger verschaffte, nicht voll ausnutzen. Lediglich etwa 60 von 1'200<sup>243</sup> an die Luftwaffe gelieferten Me 262 wurden mit R4M-Raketen ausgerüstet.<sup>244</sup> Weniger als 200 Me 262 schafften es zu den Einsatzverbänden.<sup>245</sup> Selbst wenn genügend Maschinen bereitgestanden hätten, darf man nicht die zahlreichen Kinderkrankheiten der Me 262 und den Aderlass der Luftwaffe im Frühjahr und Sommer 1944 vergessen. Der Verlauf des Krieges hätte sich auch mit diesem Flugzeug nicht so einfach ändern lassen.

---

<sup>238</sup> Ocker, 2012, S.578. Ein Artikel über den Schiffsbauer und Flugzeugkonstrukteur Hans Jacobs, der vor allem durch seine wegweisenden Segelflugzeuge und Lastensegler bekannt wurde, erschien in *Klassiker der Luftfahrt*, 3/2013, S.46f.

<sup>239</sup> Ocker, 2012, S.583.

<sup>240</sup> Die Firma Robert Hartwig GmbH in Sonneberg fertigte auch Tragflächen für den "Volksjäger", die serienmäßig aus Holz bestanden. Griehl, 2007, S.315.

<sup>241</sup> Vgl. Ocker, 2012, S.590-594.

<sup>242</sup> Vgl. ebda., S.587ff.

<sup>243</sup> Price, 1998, S.221.

<sup>244</sup> Griehl, 2008, S.180. Zum Vergleich: Die 8. USAAF-Luftflotte allein schickte jeden Tag mehr als 1'200 schwere Bomber und 800 Eskortjäger in den Einsatz. Ebda., 1998, S.180.

<sup>245</sup> Price, 1998, S.221.

## **Gegen die Uhr: Wie der Strahljäger den Niedergang der Luftwaffe hätte verhindern sollen.**

*"Es ist jetzt soweit, dass man sagen muss, es besteht die Gefahr des Zusammenbruchs unserer Waffe."<sup>246</sup>*

**Adolf Galland, General der Jagdflieger (GdJ) im April 1944.**

### **Veraltete Baumuster und der alles beherrschende Angriffsgedanke:**

Am Vorabend der Invasion der Alliierten in der Normandie herrschte das Dritte Reich noch immer über weite Teile Europas. Sein Machtbereich erstreckte sich vom Nordkap bis nach Rom und von der Ukraine bis an die französische Atlantikküste. Obwohl die Wehrmacht seit 18 Monaten schwerste Verluste an Mensch und Material hinnehmen musste und sich im Osten und Süden auf dem Rückzug befand, war sie immer noch ein gut funktionierender und gefürchteter Militär- und Terrorapparat. 295 Divisionen standen ihr zu Verfügung, darunter auch viele aus den verbündeten Staaten Finnland, Ungarn, Rumänien, Kroatien, Slowakei, Bulgarien und Italien. Die Situation der Kriegsmarine war um einiges schlimmer. Sowohl den Über-, als auch den Unterwasser-Flotten fügten die alliierten Streitkräfte gravierende Verluste zu. Nur bei der deutschen Luftwaffe schien noch ein gewisser Optimismus zu herrschen<sup>247</sup>, der allerdings unbegründet war.

Die Luftwaffe verfügte Ende Mai 1944 über 4'500 Kampfflugzeuge und zweieinhalb Millionen männliche und weibliche Angehörige. Hinzu kamen noch insgesamt 2'987 Flugzeuge aus der Mai-Produktion, die alle möglichen Baumuster umfasste.<sup>248</sup> Es wurden immer noch beträchtliche Stückzahlen bereits veralteter Flugzeugtypen gefertigt, wie der Mittelstreckenbomber Heinkel He 111, der Sturzkampfbomber und Panzerjäger Junkers Ju 87, sowie der Zerstörer und Nachtjäger Messerschmitt Me 110.<sup>249</sup> Während die Me 110 niemals ein großer Erfolg war und bereits kurz nach ihrem Debüt bei der Luftschlacht um England schwerste Verluste einstecken musste, stammten die Ju 87 und die He 111 noch aus den Tagen des Blitzkrieges und waren schon eine Weile vor Kriegsbeginn entworfen worden. Im Mai 1944 verließen von diesen drei Typen insgesamt 387 Stück die Fabrikhallen. Das zeigt, wie sehr die Luftwaffenführung beharrlich an der riskanten Doktrin festhielt, dass der "Endsieg" vor allem mit kurzen Einsätzen im Blitzkriegsstil zu erreichen sei.<sup>250</sup> Die Weichen blieben auf Angriff gestellt. Damit waren große Erfolge erzielt worden, warum hätte man jetzt davon abrücken sollen? Aus dem Fehlschlag gegen die RAF im Sommer 1940

---

<sup>246</sup> Kunz, 2007, S.72.

<sup>247</sup> Vgl. Price, 1998, S.10.

<sup>248</sup> Vgl. ebda., S.10ff.

<sup>249</sup> Ebda., S.12.

<sup>250</sup> Corum, 1999, S.306.

waren keine Konsequenzen gezogen worden, weil Hitler in seinem Dreimonats-Kalkül von einer schnellen Zerschlagung der Sowjetunion nach bewährtem Muster ausging und die deutsche Luftwaffe nicht vernichtend geschlagen, sondern nur angeschlagen worden war. So war die Luftwaffe nur für die taktische Unterstützung der Bodentruppen entwickelt worden, aber nicht für einen strategischen Luftkrieg.<sup>251</sup> Die Realität sah umgekehrt aus: Die alliierten Luftwaffen führten einen strategischen Bombenkrieg mit hohem Zermüpfungsfaktor gegen Deutschland, wogegen es nicht gewappnet war.

Je aussichtsloser die Lage wurde, desto mehr grassierte der Realitätsverlust in der Luftwaffenführung, der auch von Hitler ausging. Weil die Stimmung an der Heimatfront durch die unablässigen alliierten Bombardements immer miserabler wurde, ordnete der "Führer" Anfang 1944 Vergeltungsangriffe gegen London an. Als "Baby Blitz" wurde dieses Vorhaben bekannt und die Luftwaffe setzte dafür ab dem 22. Januar 1944<sup>252</sup> ihre letzten verfügbaren Bomberreserven ein. Statt London vernichteten diese Angriffe 329 deutsche Bomber mitsamt ihren Besatzungen.<sup>253</sup> Das Ergebnis war eine einzige Blamage, die zeigt, wie es um die Ausbildung der deutschen Piloten mittlerweile stand: Nur 50 Prozent der abgeworfenen Bomben trafen überhaupt britisches Territorium. Davon konnten „lediglich“ 30 Tonnen auf London abgeworfen werden, weil viele Bomberbesatzungen im Dunkeln die Stadt nicht finden konnten<sup>254</sup>. Dafür wurden acht Prozent der deutschen Maschinen abgeschossen - bei ihren Angriffen über Deutschland verloren die Alliierten durchschnittlich nur halb so viel. 100 Besatzungen hatten den Angriff wegen technischer Probleme abbrechen und umkehren müssen.<sup>255</sup> Darunter litt besonders der strategische Langstreckenbomber Heinkel He 177 "Greif", den die Luftwaffe Anfang 1944 ohnehin nicht mehr gebraucht hätte. Er war das Nachfolgemodell der sehr erfolgreichen Heinkel He 111, schadete jedoch vor allem dem Ruf Ernst Heinkels beim Technischen Amt der Luftwaffe<sup>256</sup>. Die bemerkenswerten Vorzüge der Maschine wurden von ständigen Problemen mit der Motorisierung überschattet. Die Motoren fingen oft ohne vorherige Anzeichen Feuer, was dem Flugzeug bald den zweifelhaften Spitznamen "Luftwaffenfeuerzeug" einbrachte.<sup>257</sup> Von den 46 beim "Baby Blitz" eingesetzten He 177 fiel die Hälfte aus. Als Hitler davon erfuhr, tobte er wieder einmal. Die "Greif" sei *"eine Drecksmaschine (...) der größte Mist, der wahrscheinlich je fabriziert worden ist (...) die kriechende Heinkel"*.<sup>258</sup>

---

<sup>251</sup> Craig, 2006, S.786.

<sup>252</sup> Müller, 2004, S.172.

<sup>253</sup> Corum, 1999, S.305.

<sup>254</sup> Boog/Krebs/Vogel, 2001, S.378.

<sup>255</sup> Vgl. Müller, 2004, S.173.

<sup>256</sup> Koos, 2007, S.153.

<sup>257</sup> Vgl. Donald, 1996, S.47-54.

<sup>258</sup> Boog/Krebs/Vogel, 2001, S.378.

In Frankreich verblieben der Luftwaffe jetzt nur noch 100 Bomber, die im Fall einer Invasion zur Abwehr abertausender alliierter Schiffe und Flugzeuge hätten dienen sollen.<sup>259</sup> Im Mai 1944 war die Lage der Luftwaffe also alles andere als rosig. Trotzdem sah die Luftwaffenführung noch nicht völlig schwarz, sondern setzte große Hoffnungen in die revolutionären, neuen Flugzeugtypen wie den Raketenabfangjäger Messerschmitt Me 163, den Strahltriebwerkejäger Messerschmitt Me 262 oder den Strahltriebwerkebomber und Aufklärer Arado Ar 234. Diese Muster waren schon in Serienfertigung oder befanden sich kurz vor der Übernahme durch die fliegenden Verbände.<sup>260</sup> Die alles dominierende Angriffsdoktrin hatte dafür gesorgt, dass das Interesse an der neuen Antriebstechnologie erst zu spät aufkam. Nämlich dann, als die alliierten Bomberflotten zu einer Bedrohung geworden waren und ein völlig neues Strategiedenken erforderten: Die Umstellung auf eine starke Jägerabwehr. Vor diesem Hintergrund schienen die Strahlflugzeuge das As im Ärmel der Luftwaffe zu sein. Aber warum standen diese vermeintlichen "Wunderwaffen" mit dem revolutionären Strahltriebtrieb erst bereit, als der Untergang des Dritten Reichs lediglich noch hinausgezögert werden konnte?

### **Die Strahltriebwerk-Entwicklung – Unterschätztes Potential trifft auf technische Inkompetenz:**

Den oft zitierten "Entwicklungsstopp" oder ein "Entwicklungsverbot" bei der Strahltriebwerkentwicklung, wonach Göring 1940 befohlen haben soll, dass sämtliche Projekte, die nicht binnen Jahresfrist fertiggestellt werden könnten, einzustellen seien, gab es jedenfalls nie. Auch Generalluftzeugmeister Ernst Udet hatte keinen solchen Befehl herausgegeben. Hinter dieser Legende stecken Fehlinterpretationen von Anordnungen, denen durchaus rationale Überlegungen zugrunde lagen. Udet hatte Göring am 7. Februar 1940 einen Vorschlag unterbreitet, wonach es ihm nötig schien, dass sich die Luftrüstungsindustrie in nächster Zeit auf die frontbewährten Flugzeugmuster mit "normaler Technologie" konzentrieren sollte, um knappe Rohstoffe wie Aluminium, Kupfer, Zinn, Molybdän und Chrom einsparen zu können.<sup>261</sup> Göring griff diesen Vorschlag zwei Tage später in einer Sitzung des Ministerrats für die Reichsverteidigung auf, bei der er den Vorsitz hatte. Im Sitzungsprotokoll wird der Bezug zum Fertigungssektor deutlich:

*"Der Generalfeldmarschall gab als grundsätzliche Richtlinie die Anordnung bekannt, dass ohne Rücksicht auf die bisherigen Tendenzen zur Streckung der Vorräte alle Rohstoffe usw. bis zum Äußersten einzusetzen sind, um mit dem vorhandenen Material die größtmögliche Menge an Rüstungsgegenständen so schnell wie möglich herzustellen. Entscheidend sind diejenigen Vorhaben, die im Jahre 1940 fertig werden oder spätestens 1941 Erträge*

---

<sup>259</sup> Corum, 1999, S.305.

<sup>260</sup> Vgl. Price, 1998, S.10.

<sup>261</sup> Vgl. Schabel, 1994, S.51.

*abzuwerfen versprechen (...) Alle sonstigen langfristigen Programme sind erneut durchzukämmen. Von besonderer Bedeutung ist die Schwerpunktbildung innerhalb der Rüstung, wie sie etwa bei der Luftwaffe durch den Verzicht auf den Weiterbau einzelner Typen durchgeführt ist.*<sup>262</sup>

Kein Wort über den Abbruch von Entwicklungsarbeiten an neuen Flugzeugtypen, sondern lediglich vom Verzicht auf den Weiterbau von Flugzeugtypen geringerer Priorität und geringen Nutzens, um das Potential der industriellen Fertigung voll ausschöpfen zu können. Das RLM setzte also weiterhin auf die bewährte "normale Technologie", was durchaus Auswirkungen auf die Entwicklung "neuer Technologie" hatte, jedoch keinen Stopp. Bei vielen Projekten - so auch bei der Entwicklung des Strahltriebwerks - setzte das Reichsluftfahrtministerium (RLM) immer wieder auf eine möglichst kurze Entwicklungszeit, was die Konstrukteure dazu verleitet, zu viele Versprechungen zu machen, die sie nicht mehr zurücknehmen und nicht einhalten konnten. Im Technischen Amt des RLM kam folglich die Terminplanung durcheinander und sorgte für Verstimmungen. Man darf an dieser Stelle nicht vergessen, in welcher Position sich die Konstrukteure bei der Entwicklung des Turbostrahltriebwerks (TL) befanden: Sie betraten völliges Neuland, es gab außer der zirka 1936 abgeschlossenen Grundlagenforschung<sup>263</sup> keine Erfahrungswerte, auf die sie hätten zurückgreifen können. Notwendigerweise blieb ihnen nur das Versuch-Und-Irrtum-Verfahren, das viel Zeit in Anspruch nahm.<sup>264</sup> Weil das RLM den Schwerpunkt lange auf die Fertigung von Angriffsflugzeugen legte, hatte es außerdem kein besonderes Interesse an Flugzeugen mit Strahltriebwerken, die, wenn sie nicht reine Versuchsmuster wie zum Beispiel die Heinkel He 178 waren<sup>265</sup>, als Jäger (Me 262) oder Aufklärer (Ar 234) gedacht waren. Außerdem waren die führenden Persönlichkeiten im RLM wie Göring, Udet oder Milch, nicht mit einem großem Technikinteresse oder Technikverständnis gesegnet.<sup>266</sup> Sie waren in erster Linie Offiziere, Weltkriegsveteranen, Piloten und Kunstflieger, Organisationstalente und Geschäftsleute - aber sie waren alle keine Techniker. Dennoch waren sie im RLM den Technikern vorgesetzt.<sup>267</sup> Diese Umstände haben die TL-Entwicklung nicht positiv beeinflusst und deshalb standen im Mai 1944 nur wenige Strahlflugzeuge bereit.

---

<sup>262</sup> Schabel, 1994, S.52.

<sup>263</sup> Ebda., S.97.

<sup>264</sup> Vgl. ebda., S.43.

<sup>265</sup> Vgl. Koos, 2003, S.99-101.

<sup>266</sup> Besonders Göring hatte sich in den Jahren zwischen dem Ende des Ersten Weltkriegs und der "Machtergreifung" so gut wie gar nicht mehr für Fragen aus der Fliegerei interessiert. Über seine eigene verheerende Inkompetenz pflegte er sich gegenüber seinen Untergebenen im RLM lustig zu machen. Als es einmal um die Besprechung von Fragen in der Hochfrequenzforschung ging, meinte er dazu, dass sein Verständnis in dieser Beziehung bereits bei der Bedienung eines Radioapparates überfordert sei. Vgl. Galland, 1953, S.171.

<sup>267</sup> Vgl. Schabel, 1994, S.65ff.

### **Strategisches Umdenken und die Wahrheit über das „Rüstungswunder“:**

Das Unheil nahm seinen Lauf. Im Frühjahr 1944 wussten die Deutschen, dass bei der Roten Armee an der Ostfront die Vorbereitungen für eine gigantische Offensive liefen. Sobald der Bodenfrost und die Nässe verschwunden waren, würde sie losschlagen. In Italien sah alles danach aus, als ob die Alliierten weiter nach Norden vorstoßen würden. Währenddessen planten die Amerikaner und die Briten auf der anderen Kanalseite die Invasion - auch das blieb der deutschen Aufklärung nicht verborgen. Wenn die letzten Vorbereitungen abgeschlossen waren und die Wetterbedingungen es zuließen, würden sie mit ihren Armeen in das besetzte Frankreich übersetzen.<sup>268</sup> Die Uhr tickte und die Deutschen arbeiteten mit Hochdruck an der Indienstellung der Strahlflugzeuge, aber auch an neuartigen U-Booten und den V-Waffen. Es war ein brutales Spiel auf Zeit.

Jetzt erst erfolgte das Umdenken und die Defensivkräfte der deutschen Luftwaffe sollten mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln ausgebaut und verstärkt werden. Am 1. März 1944 wurde dafür der Jägerstab gegründet.<sup>269</sup> Nach den verheerenden Angriffswellen der "Big Week" im Februar 1944, war der Jägerstab ein Krisengremium, durch den die Zusammenarbeit von RLM (hier besonders Generalluftzeugmeister Erhard Milch)<sup>270</sup>, Rüstungsministerium, Industrie und SS intensiviert werden sollte.<sup>271</sup> Diese verstärkte Zusammenarbeit verfolgte die rasche Umsetzung eines Jäger-Programms zur größtmöglichen Steigerung der Jagdflugzeug-Ausstoßzahlen. Karl Otto Saur aus dem Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion (RMRK), dem durch seine Skrupellosigkeit und Rücksichtslosigkeit ein schlimmer Ruf anhaftete, führte den Stab.<sup>272</sup> Weil durch diesen "Streich" Speers RMRK Planung und Umsetzung aller Sektoren der Luftrüstung unter Beteiligung der SS übernommen hatte, kann man von einer Entmachtung des RLM sprechen - da hatte auch Milch nicht mehr viel Einfluss. Im August 1944 wurde der Jägerstab in den Rüstungsstab integriert<sup>273</sup>, an den Machtverhältnissen änderte sich dadurch nichts.

Die Diskussionen, die im Sommer 1944 im RMRK über die riesigen geplanten Strahljäger-Produktionszahlen waren vor dem Hintergrund der Realität grotesk: Die Würfel waren spätestens mit dem 6. Juni gefallen und kein einziger strahlgetriebener "Blitzbomber" war am Himmel über der Normandie aufgetaucht. Überhaupt störten nur wenige deutsche Maschinen die Invasion. Und mit der strategischen Zerstörung der Treibstoffindustrie ab Mai 1944 begannen die Alliierten der deutschen Kriegsmaschinerie die Lebensadern durchzuschneiden. Es ist schon richtig, dass die Ausstoßzahlen der deutschen Luftrüstung

---

<sup>268</sup> Vgl. Price, 1996, S.139.

<sup>269</sup> Werner, 2006, S.132.

<sup>270</sup> Schabel, 1999, S.401.

<sup>271</sup> Wagner, 2008, S.240.

<sup>272</sup> Vgl. Werner, 2006, S.132.

<sup>273</sup> Wagner, 2008, S.240.

im Jahr 1944 ein Rekordniveau erreichten<sup>274</sup>, aber in erster Linie dienten sie dazu, Hitler zu beruhigen und mit der Propaganda in der Bevölkerung die Lüge vom "Rüstungswunder" verbreiten zu können.<sup>275</sup> Von einem Wunder konnte keine Rede sein, vielmehr standen dahinter die rücksichtslose Ausbeutung von Menschen und Materialien. Dieses "Wunder" würde aber umso schneller verpuffen, je größer die Rücksichtslosigkeit war.<sup>276</sup> Die deutschen Zahlen standen in keinem Verhältnis zu denjenigen der Alliierten. Vor allem die US-amerikanischen Fabriken produzierten auf ihren Fließstraßen Unmengen an Flugzeugen. So viele, dass die alliierten Luftstreitkräfte sie gar nicht alle aufnehmen konnten und die Produktion im zweiten Quartal 1944 gedrosselt werden musste.<sup>277</sup> Zur gleichen Zeit fuhren die Deutschen ihre Produktion erst richtig hoch. Im März 1944 fertigten die deutschen Hersteller 2'672 Flugzeuge<sup>278</sup>, in den USA verließen im gleichen Monat mehr als 9'000 Flugzeuge die Fabrikhallen<sup>279</sup> - mehr als das Dreifache. Während die USAAF im Jahr 1944 insgesamt 51'547 Maschinen abnahm, was nur 53 Prozent der gefertigten Gesamtmenge entsprach<sup>280</sup> (davon entfielen 35 Prozent auf Jagdflugzeuge und 25 Prozent auf schwere Bomber)<sup>281</sup>. Hinzuzurechnen sind noch die Zahlen der sowjetischen und britischen Produktion, woraus eine Zahl von 167'654 Maschinen resultiert.<sup>282</sup> Eine erdrückende, unbesiegbare Übermacht. Die deutsche Gesamtproduktion betrug hiervon nicht einmal 25 Prozent.<sup>283</sup> Im September 1944 wurde in der deutschen Jagdflugzeugfertigung der Höchststand erreicht: 3'375 Stück kamen neu an die Front. Im Oktober und November blieb die Zahl knapp unter 3'000, im Dezember lag sie noch bei 2'630.<sup>284</sup> Auch bei Rüstungsminister Speer herrschte der Realitätsverlust, denn er hielt diesen Ausstoß für den letzten kriegstechnischen Trumpf des "Führers".<sup>285</sup> Speers Denkfehler: Ohne Treibstoff waren die Maschinen, respektive die "Wunderwaffen", wertlos.

Das Ungleichgewicht der Flugzeugproduktion spiegelt sich auch in der Anzahl der geflogenen Einsätze wider. Den 197'000 Jagdeinsätzen der Alliierten standen 23'400 Jagdeinsätze der Deutschen in der ersten Jahreshälfte 1944 gegenüber. Rechnet man die

---

<sup>274</sup> Nach Uziel, 2010, S.63 wurden 1944 insgesamt 39'607 Flugzeuge gefertigt. Nach Schabel, 1994, S.104 39'807. Die Zahl von Schabel stammt aus dem USSBS-Abschlussbericht über die Auswirkungen des strategischen Bombenkriegs. Bei Uziel fehlt leider die direkte Quellenangabe, möglicherweise handelt es sich bei der Zahl um einen Abschreibfehler, da Schabel (1994) ebendort in einer allgemein gehaltenen Fußnote erwähnt wird.

<sup>275</sup> Vgl. Schabel, 1999, S.401.

<sup>276</sup> Schulze-Wegener, 1995, S.137.

<sup>277</sup> Yenne, 2010, S.158.

<sup>278</sup> Boog/Krebs/Vogel, 2001, S.201.

<sup>279</sup> Yenne, 2010, S.158.

<sup>280</sup> Insgesamt produzierten die Vereinigten Staaten 1944 96'318 Maschinen. Schabel, 1994, S.193.

<sup>281</sup> Vgl. Yenne, 2010, S.160.

<sup>282</sup> Overy, 1980, S.150.

<sup>283</sup> Nach Uziel, 2010, S.63 wurden 1944 insgesamt 39'607 Flugzeuge gefertigt. Nach Schabel, 1994, S.104 39'807.

<sup>284</sup> Vgl. Schabel, 1994, S.130.

<sup>285</sup> Speer, 1969, S.415.

restlichen alliierten Einsätze hinzu, ergeben sich 329'000 Einsätze, was einem Verhältnis von 14:1 entspricht. Am D-Day stieg das Verhältnis gar auf 1:20, als die Alliierten über den Brückenköpfen 96'000 Einsätze flogen, die Luftflotte 3 nur 14'000.<sup>286</sup> Somit war eine Verteidigung aussichtslos und praktisch nicht vorhanden. Konnte es noch schlimmer kommen? Es konnte!



**Fließbandfertigung der B-17 „Flying Fortress“ in den USA. Wie das Bild zeigt, waren auch Frauen in der Rüstungsproduktion tätig.**

*Yenne, 2010, S.71.*

### **Qualitätsmängel in allen Bereichen:**

Zwischen Januar und Mai 1944 musste die deutsche Luftwaffe den Verlust von 2'262 Jagdpiloten hinnehmen, die durchschnittliche Pilotenanzahl betrug damals 2'283 Mann.<sup>287</sup> Viele Fliegerasse waren gefallen, gefangen oder vermisst. Die deutsche Jagdwaffe wäre in diesem Zeitraum also fast vollständig vernichtet worden<sup>288</sup>, wenn es nicht einen konstanten Nachschub an neuen Piloten gegeben hätte. Genau hier lag der Haken: Wenn in immer kürzeren Abständen immer mehr Piloten verlangt werden, bedeutet das, dass die Ausbildungszeiten ständig verkürzt werden müssen, was einen Qualitätsverfall zur Folge hat.

<sup>286</sup> Vgl. Kunz, 2007, S.72f.

<sup>287</sup> Schabel, 1994, S.197.

<sup>288</sup> Rund 99 Prozent des vorhandenen Pilotenbestandes gingen in dieser Zeit verloren. Kunz, 2007, S.72.

Auch hier sind die krassen Gegensätze, die zwischen den deutschen und alliierten Luftwaffen herrschten, gut zu beobachten. Noch 1939 konnte ein deutscher Pilot mit 230 bis 250 Übungsflugstunden rechnen, ein englischer oder amerikanischer mit 100 bis 300 Stunden. 1944 sank die Stundenzahl auf deutscher Seite auf 120, auf alliierter Seite stieg sie auf bis zu 400 Stunden.<sup>289</sup> Ein Pilot, der die Checklisten und Charakteristika seiner Maschine nicht kennt, steht unter Stress, weil er ständig damit beschäftigt ist, das Flugzeug zu überwachen und in der Luft zu halten. So bleibt ihm keine Zeit zu taktieren und zu schießen, seine Kampfkraft sinkt, das Unfallrisiko bei Standardabläufen steigt<sup>290</sup>, er ist unaufmerksamer gegenüber dem Geschehen um ihn herum - und kann leicht abgeschossen werden. Genau so ging es den deutschen Neulingen, die mit den Jagdboliden heillos überfordert waren.

Quantitativ konnte die deutsche Luftwaffe im Luftkrieg nicht mehr mithalten. Mit zunehmender Kriegsdauer sank auch die Qualität. Die deutschen Standardjäger Messerschmitt Me 109 und Focke-Wulf Fw 190 wurden zwar im großen Stil ausgeliefert, waren dem Standardjäger North American P-51 "Mustang" aber leistungsmäßig unterlegen. Um wieder eine qualitative Überlegenheit zu erlangen, setzten der General der Jagdflieger Galland und Generalluftfahrzeugmeister Milch voll auf die Einführung des zweimotorigen Strahljägers Messerschmitt Me 262 und des Raketenjägers Messerschmitt Me 163.<sup>291</sup> Gleichzeitig sollte damit die Wende hin zur Defensivstrategie geschafft werden.

Um es kurz zu machen: Die Me 163 war ein totaler und teurer Flop. Die Me 262 war ebenfalls keine "Wunderwaffe". Besonders beim Jumo-004-Triebwerk waren seit Mitte 1943 noch zahlreiche technische Probleme vorhanden, die sich auch durch einen "Führerbefehl" nicht lösen ließen. Von Serienreife war man im Januar 1944 weit entfernt, doch da hätte schon längst die Massenproduktion laufen sollen.<sup>292</sup> Es dauerte bis zum 19. April, bis das "Erprobungskommando 262" in Lechfeld mit der Me 262 seinen Betrieb aufnehmen konnte. Seine Piloten warteten dort seit Januar auf die Flugzeuge. Weitere Umstrukturierungen verzögerten die Erprobung des Jägers bis Mitte Mai und wenige Tage später erreichte das Kommando der "Führerbefehl", dass die Me 262 als Blitzbomber einzusetzen sei.<sup>293</sup> Höchstens acht Serienmaschinen verblieben zur Erprobung auf Fronttauglichkeit. Das Urteil fiel negativ aus, die Flugzeuge waren zu schlecht verarbeitet. Ein Auszug aus der Mängelliste: Rumpfspanten rissen ein, Landeklappen wurden deformiert, Nieten lösten sich, Risse in der Höhenruderantriebsstange traten auf und die Schweißung der Landeklappen

---

<sup>289</sup> Vgl. Schabel, 1994, S.198.

<sup>290</sup> Die Hälfte aller Pilotenausfälle war im Frühjahr 1944 auf Unfälle ohne jegliche Feindeinwirkung zurückzuführen. Bei Jahresende kamen bei Unfällen hinter der Front gleich viele Piloten ums Leben, wie im Luftkampf. Vgl. Kunz, 2007, S.72.

<sup>291</sup> Vgl. Schabel, 1994, S.200 und S.291.

<sup>292</sup> Vgl. ebda., S.219ff.

<sup>293</sup> Dieser Befehl erscheint umso unsinniger wenn man bedenkt, dass mit der Arado Ar 234 bereits ein Strahlbomber, oder eben "Blitzbomber" kurz vor der Einsatzreife stand. Hier kam es ebenfalls zu Schwierigkeiten und Verzögerungen. Am 24. August 1944 stand dem Kampfgeschwader 76 lediglich eine einzige Ar 234 zur Verfügung. Vgl. ebda., S.241-243.

löste sich ab.<sup>294</sup> Bei Flugmanövern mit hohen G-Kräften (besonders beim Kurven), brachen die Munitionsgurte.<sup>295</sup> Die Radbereifung aus dem Kautschuk-Ersatz Buna platzte bei den Landemanövern mit knapp 200 km/h oftmals auf<sup>296</sup>, die Bremsstrommeln überhitzten und der Bremsbelag verbrannte.<sup>297</sup>

Der erste Luftsieg einer Me 262 konnte erst am 26. Juli 1944 verbucht werden.<sup>298</sup> Ende September wurde das Erprobungskommando zusammen mit anderen Kommandos dem erst 23-jährigen Jagdflieger-Ass Major Walter Nowotny unterstellt. 250 Abschüsse gingen auf das Konto des gebürtigen Niederösterreichers, weshalb er auch die Leitung übernehmen durfte. Nowotny war eine Fehlbesetzung, die sich die Luftwaffe in Anbetracht ihrer Situation eigentlich nicht leisten konnte, denn er besaß keine genügenden Führungsqualitäten. Was Nowotny an Erfahrung besaß, konnte er nicht über Nacht an seine Untergebenen weitergeben, die nur eine mangelhafte Grundausbildung und eine oberflächliche Umschulung erhalten hatten.<sup>299</sup> Das Ergebnis war ein weiteres Desaster. Bis zum 8. November konnte das "Kommando Nowotny" nur 18 Flugzeuge abschießen, verlor dabei aber 26 von insgesamt 30<sup>300</sup> der kostbaren Me 262. Obwohl seine Maschine Triebwerksprobleme hatte, setzte sich Nowotny, entgegen des Befehls Gallands, an diesem Tag, getrieben von falschem Ehrgeiz, zu seinem ersten Einsatz<sup>301</sup> auf einem Strahljäger ins Cockpit und flog los. Nachdem er zwei Boeing B-24 "Liberator" abgeschossen hatte, waren seine letzten Worte über Funk zu vernehmen: *"Ich brenne! Mein Gott, mein Gott!"*<sup>302</sup> Mit dem Ende Nowotnys war auch das Ende seines Kommandos gekommen<sup>303</sup>, Anfang 1945 ging es im JG 7 auf, das bis Kriegsende im Einsatz blieb.<sup>304</sup>

### **Dem Untergang entgegen – Strahljäger an der Front:**

Im Westen bröckelte die Front, aber die Luftwaffe hatte eine "Herbstpause" eingelegt, um Kräfte zu sammeln. Die deutschen Strahlflugzeuge waren unterdessen zu nicht viel mehr als vereinzelt Nadelstichen fähig. In den Ardennen flogen sie, ganz nach Hitlers Wunsch, als Jagdbomber Störangriffe gegen amerikanische Stellungen in den Ardennen. Diese Taktik sorgte zwar für einiges Chaos und beschäftigte die amerikanischen Jagdflieger, die Bomben

---

<sup>294</sup> Schabel, 1994, S.241.

<sup>295</sup> Price, 1996, S.179.

<sup>296</sup> Price, 1998, S.106.

<sup>297</sup> Price, 1996, S.179.

<sup>298</sup> Schabel, 1994, S.242.

<sup>299</sup> Price, 1998, S.107.

<sup>300</sup> Price, 1996, S.157 und S.179.

<sup>301</sup> Morgan/Weal, 2004, S.92.

<sup>302</sup> Vgl. Sundin/Bergström, 1999, S.94. Nowotny, der NSDAP-Mitglied war, liegt heute in einem Soldatengrab auf dem Wiener Zentralfriedhof, das bis 2003 ein von der Stadt Wien unterhaltenes Ehrengrab war. Für Zündstoff sorgt dieses Grab auch heute noch, wenn es von FPÖ-Mitgliedern besucht und besungen wird. Vgl. Horacek/Reiterer, 2009, S.194.

<sup>303</sup> Price, 1996, S.177.

<sup>304</sup> Ebda., S.190.

richteten aber keine nennenswerten Schäden an. Mit dem Unternehmen "Bodenplatte" sollte sich die Lage schlagartig ändern. Am Neujahrstag 1945 stiegen um 9 Uhr morgens zehn Geschwader, also etwa 900 Jagdflugzeuge und Jagdbomber<sup>305</sup>, in den Himmel, darunter kaum Strahlflugzeuge, sondern hauptsächlich Me 109 und Fw 190.<sup>306</sup> Die deutsche Luftwaffe griff die alliierten Flugplätze in Nordfrankreich, Südholland und Belgien an, mit dem Ziel, die gegnerische Jagdwaffe zu vernichten.<sup>307</sup> Die Alliierten hatten nicht mit einem Angriff am 1. Januar gerechnet, entsprechend groß war der gewünschte Überraschungseffekt. "Bodenplatte" führte immerhin zur Zerstörung einiger hundert gegnerischer Flugzeuge<sup>308</sup>, aber das Unternehmen war so geheim gehalten worden, dass auf dem Rückflug einige hundert(!) Maschinen durch die eigene Flak abgeschossen wurden<sup>309</sup>, weil viele Flak-Verbände nicht über das Unternehmen unterrichtet worden waren.<sup>310</sup> Etwa 300 Flugzeuge verlor die Luftwaffe an diesem Tag.<sup>311</sup> Das entsprach einem Drittel ihrer Einsatzstärke.<sup>312</sup> An weitere Großangriffe war nun nicht mehr zu denken, die Luftwaffe hatte sich mit "Bodenplatte" selbst den Todesstoß versetzt, durch den sie nun langsam ausblutete<sup>313</sup> und im Westen war sie jetzt effektiv am Ende<sup>314</sup>.

Trotzdem ging der Krieg weiter und den Generälen fiel nichts Besseres ein, als Hitlers Befehlen Folge zu leisten, selbst dann, wenn sie den Wahnsinn dahinter erkannt hatten. Hitlers Autorität war ungebrochen, was er auch wusste und nutzte. Nur Wenige hatte noch den Willen dazu, sich ihm in einer Gruppe oder alleine entgegenzustellen.<sup>315</sup> Besonders die gnadenlose Verfolgung und Verurteilung der Attentäter des 20. Julis dürfte ihre Wirkung nicht verfehlt haben. Luftwaffen-Generalstabschef Werner Kreipe hatte nach seiner Ablösung Göring im Herbst 1944 eindringlich darum gebeten, mit dem "Führer" über einen politischen Ausweg aus der Misere zu sprechen. Nach langem Schweigen sagte Göring, dass er damit dem Führer den Glauben an sich selbst nehmen würde.<sup>316</sup> Nachdem klar geworden war, dass die Ardennenoffensive ein erneutes Desaster war, gab Hitler gegenüber Nicolaus von

---

<sup>305</sup> Kunz, 2007, S.74. 1'035 waren es nach Müller, 2004, S.142.

<sup>306</sup> Price, 1998, S.121f.

<sup>307</sup> Müller, 2004, S.142.

<sup>308</sup> Die Verlustzahlen der Alliierten variieren in der Literatur stark: Price, 1998, S.124 gibt 176 Totalverluste an. Müller, 2004, S.142 geht von 479 Flugzeugen aus. Studt, 2002, S.246 von knapp 500 Maschinen.

<sup>309</sup> Kunz, 2007, S.74, gibt an, dass 100 von der eigenen Flak abgeschossen worden sind, aber 200 von der gegnerischen. Nach Müller, 2004, S.142, sind 277 Ausfälle auf eigenen Flakbeschuss zurückzuführen, während bei Studt, 2002, S.246 200 Flugzeuge durch "Friendly Fire" verloren gingen.

<sup>310</sup> Studt, 2002, S.246.

<sup>311</sup> Obwohl keine genauen Verlustzahlen überliefert sind, ist sich die Literatur über eine Zahl, die in dieser Höhe liegen muss, einig.

<sup>312</sup> Price, 1998, S.124.

<sup>313</sup> Henke, 1995, S.340.

<sup>314</sup> Kershaw, 2011, S.241.

<sup>315</sup> Ebda., S.241.

<sup>316</sup> Jung, 1971, S.94 und S.229.

Below zu, dass der Krieg verloren wäre. Er fügte hinzu: *"Wir kapitulieren nicht, niemals. Wir können untergehen. Aber wir werden eine Welt mitnehmen."*<sup>317</sup>

Meinungsverschiedenheiten mit Göring hatte hingegen Fliegerass und GdJ Adolf Galland. Dass das unangenehme Konsequenzen haben konnte, bekam Galland selbst zu spüren. Weil er mit dem Führungsstil des Reichsmarschalls nicht mehr einverstanden war, wurde er zwischen den Weihnachtsfeiertagen und Neujahr 1944/45 kurzerhand seines Postens enthoben.<sup>318</sup> Zusammen mit anderen Fliegerassen, darunter die Obersten Günther Lützow, Hannes Trautloft und Johannes Steinhoff, forderte er unter anderem die Verringerung des Einflusses von Befehlshabern ohne Fronterfahrung und dass endlich alle verfügbaren Kräfte in den korrekten Einsatz der Me 262 gesetzt würden. Göring hatte den Jagdfliegern außerdem Feigheit vorgeworfen, was für große Empörung sorgte. Schlussendlich hoffte man auf eine Absetzung Görings durch Hitler.<sup>319</sup> Diese Meinungsverschiedenheiten gingen als "Verschwörung der Jagdflieger" in die Geschichte ein, wobei von Verschwörung keine Rede sein kann. Anders als die Attentäter des 20. Julis hatten die Jagdflieger nicht das Ziel, den Krieg zu beenden. Im Gegenteil: Mit ihren Forderungen waren sie explizit an einer Verlängerung des Krieges interessiert. Die in Ungnade Gefallenen<sup>320</sup> gründeten unter dem Kommando Gallands am 24. Februar 1945 den Jagdverband 44 (JV44), der ausschließlich die Me 262 flog. Am 14. März nahm der JV44 in Brandenburg-Briest die Trainingsflüge auf, ehe kurz vor Monatsende ebendort der erste erfolglose Einsatz geflogen wurde. Am 1. April verlegte der Verband nach München-Riem, denn dort war die Versorgung mit J2-Treibstoff noch einigermaßen garantiert.<sup>321</sup> Mit über 40 Me 262 handelte es sich beim JV44 um einen der stärksten Strahljäger-Verbände überhaupt, selten waren jedoch mehr als 15 oder 16 Maschinen einsatzbereit, meistens nur fünf oder sechs.<sup>322</sup> Über Süddeutschland kam es zu einigen Kampfeinsätzen gegen Formationen aus zweimotorigen B-26 "Marauder", bei denen auch die R4M-Raketen zum Einsatz kamen und zwei Luftsiege errungen worden sind.<sup>323</sup> Die

---

<sup>317</sup> Below, 1980, S.398.

<sup>318</sup> Um seine Enthebung hatte Galland allerdings davor selbst gebeten. Erst am 23. Januar 1945 wurde die Entscheidung von Göring öffentlich gemacht. Offiziell war Galland wegen angeblicher Gesundheitsprobleme abgesetzt worden. Sein Nachfolger wurde durch Hitlers Entscheidung Oberst Gordon Gollob, der einen schlechten Ruf hatte und darum von Göring abgelehnt worden war. Vgl. Forsyth, 1996, S.81 und S.91.

<sup>319</sup> Vgl. Forsyth, 1996, S.83f. und 87.

<sup>320</sup> Darunter waren ausschließlich Ritterkreuzträger und Fliegerasse wie Gerhard Barkhorn, Heinz Bär, Walter Krupinski, Johannes Steinhoff, Günther Lützow, Heinz Sachsenberg und Wilhelm Herget. Zusammen kamen die Angehörigen des JV44 auf 1'301 Luftsiege. Vgl. Price, 1998, S.176.

<sup>321</sup> Griehl, 2008, S.164 und Forsyth, 1996, S.256. Teilweise befanden sich Ende April bis zu 95 Me 262 in München-Riem, die aber nicht alle zum JV44 gehörten, sondern auch zu anderen Einheiten.

<sup>322</sup> Forsyth, 1996, S.211.

<sup>323</sup> Ebda., S.158f. und Griehl, 2008, S.179. Außerdem wurde beim JV44 mit der Me 262 A-1a/U4 eines der seltsamsten Waffensysteme des Krieges erprobt. Ihren Spitznamen "Pulkzerstörer" verdankte sie einer 50mm-Kanone (Mauser MK 214), die wie ein Dorn zwei Meter lang aus der Nase herausragte. Durch die hohe Reichweite der Kanone wäre es möglich gewesen, die Bomber außerhalb deren Abwehrfeuerreichweite anzugreifen. Der Baubefehl für diesen Entwurf soll angeblich direkt auf Hitler zurückgehen. Der "Pulkzerstörer" wurde ausgiebig bei Messerschmitt getestet und einer der beiden

Piloten des JV44 flogen bevorzugt in Kettenstärke, da die Trägheit der Me 262 den Formationsflug schwieriger machte.<sup>324</sup> Ende April verlegte der Verband nach Salzburg-Maxglan, von dort aus zerstreuten sich Teile davon nach Ainring, Bad Aibling, Prag und Innsbruck.<sup>325</sup> Die SS sprengte am 4. Mai die verbliebenen 25 Flugzeuge in Salzburg-Maxglan<sup>326</sup>, kurz darauf trafen die Amerikaner ein<sup>327</sup>. Für den JV44 war der Krieg dort zu Ende.<sup>328</sup> Wie viele Abschüsse der JV44 tatsächlich erzielen konnte, lässt sich nicht mehr feststellen. Galland selbst hatte jedenfalls eine sehr gute Meinung von der Me 262.<sup>329</sup> Klaus Neumann, Pilot bei Gallands Truppe, sagte nach dem Krieg über den JV44: *"Wir hatten nichts anderes zu tun. Wir konnten den Krieg nicht gewinnen; wir taten es nur, um zu beweisen, dass die Me 262 ein Jagdflugzeug war."*<sup>330</sup>



**GdJ Adolf Galland.**

*Forsyth, 1996, S.8.*

Die Me 262 war weder als Jagdbomber, Jäger oder Nachtjäger ein voller Erfolg. Für den nächtlichen Jagdeinsatz, der mit größter Vorsicht geflogen werden musste, war sie zu schnell. Wenn die Piloten den Gashebel nicht behutsam genug zurücknahmen, reagierten die empfindlichen Turbinen nicht selten mit einem Strömungsabriss.<sup>331</sup> Ein Anlassen der Jumo-Triebwerke in der Luft war ein riskantes und schwieriges Unterfangen. Für den Angriff auf Bomberformationen waren das entscheidende Nachteile. Der Fahrtüberschuss der Me

---

gebauten Prototypen kam am 16. April 1945 zweimal zum Einsatz gegen B-26-Formationen über München. Beide Male hatte die Kanone Ladehemmungen. Auf die Aerodynamik - und damit auf die Geschwindigkeit - dürfte sich die monströse Bewaffnung nicht sehr positiv ausgewirkt haben. Nachkriegstests zeigten aber, dass das eingebaute Rückschlagsystem so effektiv war, dass der Pilot vom Abfeuern kaum etwas mitbekam. Vgl Forsyth, 1996, S.170ff. und Jenkins, 1999. S.56.

<sup>324</sup> Forsyth, 1996, S.211.

<sup>325</sup> Griehl, 2008, S.164 und Forsyth, 1996, S.273 und S.278.

<sup>326</sup> Griehl, 2008, S.165.

<sup>327</sup> Forsyth, 1996, S.316.

<sup>328</sup> Möglicherweise war der Verband noch am 3. Mai in IV./JG 7 umbenannt worden. Die Hintergründe dafür sind nicht klar. Griehl, 2008, S.165 und Forsyth, 1996, S.319.

<sup>329</sup> Forsyth, 1996, S.319.

<sup>330</sup> Ebda., S.224.

<sup>331</sup> Vgl. Price, 1996, S.176.

262 war sehr hoch, womit nur noch die Möglichkeit eines Angriffs von hinten oder aus einem sehr flachen Winkel heraus verblieb. Nur wenige Sekunden blieben den Piloten zum Anvisieren, Feuern und Abdrehen, weil die Bordkanonen auf eine Angriffsdistanz von 400 Meter justiert worden waren. Die Bordschützen in den Bombern hingegen konnten schon aus 1'200 bis 1'400 Metern die Strahljäger unter Beschuss nehmen.<sup>332</sup> Die alliierten Jagdpiloten begriffen schnell, dass der verwundbarste Punkt der deutschen Strahljäger ihre reaktionsträgen Triebwerke waren - genau das, was eigentlich den entscheidenden Vorteil hätte verschaffen sollen. Besonders bei Start und Landung hatten die deutschen Piloten so keine Chance, abrupt auf Angriffe reagieren zu können, weshalb die alliierten Jägerpiloten bevorzugt bei Flugplätzen auf der Lauer lagen und zuschlugen. Zum Schutz der startenden und landenden Me 262 wurden Platzschutzstaffeln aufgestellt, die mit Kolbenmotorjägern ausgerüstet waren.<sup>333</sup> Paradoxerweise musste die "normale Technologie" die "neue Technologie" beschützen. Einmal stabil in der Luft, war der Vorteil der Me 262 wirklich einzig ihre überlegene Geschwindigkeit, wodurch sie sich Luftkämpfen mit feindlichen Jägern entziehen konnte. Wenn es doch einmal dazu kam, war die Me 262 wegen der reaktionsträgen Triebwerke besonders im Kurvenkampf den "Mustangs" hoffnungslos unterlegen.<sup>334</sup>



**Me 262 A-1a/U-4 „Pulkerstörer“. Rechts: Messerschmitt-Testpilot Karl Bauer beim Laden der MK214-Kanone (Kaliber 50 Millimeter). Lechfeld, März 1945.**

*Forsyth, 1996, S.243 und S.172.*

<sup>332</sup> Vgl. Schabel, 1994, S.245.

<sup>333</sup> Beim JV44 kamen Ende April 1945 fünf Focke-Wulf FW 190 D-9 und D-11 als Platzschutzstaffel zum Einsatz. Zum Schutz vor "Friendly Fire" waren ihre Unterseiten mit einem auffälligen rot-weißen Streifenmuster versehen und die Spinner gelb lackiert. Vgl. Forsyth, 1996, S.196-204.

<sup>334</sup> Jenkins, 1999, S.44.



**Die zweiseitzige Nachtjagdversion Me 262 B-2 brachte auch nicht den gewünschten Erfolg.**

*Griehl, 2008, S.115.*

### **Zu wenig, zu früh:**

Selbst wenn die Luftwaffe das Sechsfache ihres Höchstbestands von etwa 200 Strahljägern in den Luftkrieg eingebracht hätte, hätte das wohl nur eine sehr befristete Besserung bedeutet, falls man überhaupt zu deren Betrieb und Unterhalt noch in der Lage gewesen wäre.<sup>335</sup> Denn über Japan operierte die USAAF schon seit geraumer Zeit mit dem Nachfolgemodell der B-17 "Flying Fortress", der Boeing B-29 "Superfortress", die ein gutes Stück größer, schwerer und durch ihre Stromlinienform schneller war.<sup>336</sup> Die B-29 war außerdem ebenso schwer und wehrhaft bewaffnet, verfügte über eine Druckkabine<sup>337</sup> und konnte zusätzlich auf Langstreckenmissionen eine viel höhere Bombenlast mitführen<sup>338</sup>, wie die Atombombenabwürfe auf Hiroshima und Nagasaki beweisen.<sup>339</sup> Eine Verlegung vom pazifischen Kriegsschauplatz nach Europa wäre eine leichte Aufgabe gewesen. Für die deutschen Strahljäger aber wäre die B-29 ein harter Brocken gewesen.

Wenn man die Einsatzgeschichte der Me 262 kennt, wird offensichtlich, dass sie kein ausgereiftes Waffensystem war. Ihre Bilanz ist eher bescheiden: Auf höchstens 150 abgeschossene alliierte Flugzeuge<sup>340</sup> kommt ein Verlust von 100 Me 262<sup>341</sup>. Sie konnte die

---

<sup>335</sup> Price, 1998, S.221. Bis zum Ende der ersten Aprilwoche 1945 hatte die Luftwaffe über 1'200 Me 262 offiziell abgenommen. Jenkins, 1999, S.53.

<sup>336</sup> Mann, 2004, S.103.

<sup>337</sup> Yenne, 2010, S.160.

<sup>338</sup> Mann, 2004, S.103.

<sup>339</sup> Vgl. Price, 1998, S.221.

<sup>340</sup> Der 31. März 1945 kann wohl als erfolgreichster Tag in der Frontkarriere der Me 262 bezeichnet werden. Ohne eigene Verluste wurden von ihr 14 Bomber und zwei Jagdflugzeuge abgeschossen. Jenkins, 1999, S.53.

hohen Erwartungen, die in sie gesetzt wurden, nicht erfüllen, weil sie überstürzt in die Serienfertigung gebracht worden war. Selbst die Fliegerasse hatten ihre Schwierigkeiten mit dem Flugzeug. Gerade das neuartige Antriebssystem hätte eine weit längere Entwicklungszeit erfordert, die von der Luftwaffenführung nicht eingehalten werden konnte, weil die Zeit drängte. Streng genommen kam der Strahljäger Me 262 also nicht zu spät an die Front, wie oft behauptet, sondern zu früh.<sup>342</sup> Das "Volksjäger"-Projekt hatte mit den gleichen Problemen zu kämpfen und war darum von Beginn an zum Scheitern verurteilt.

---

<sup>341</sup> Schabel, 1994, S.245. Aufgrund des Treibstoffmangels wurden viele Me 262 nach dem Einfliegen und der Abnahme wieder demontiert und per Bahn an ihre Einsatzorte transportiert. Wegen der totalen alliierten Luftüberlegenheit waren solche Transporte oft Angriffen von Jabos und Jägern ausgesetzt. Für die Alliierten war das ein Tontaubenschießen, viele Me 262 gingen quasi "auf dem Postweg" verloren. Vgl. Jenkins, 1999, S.46 und Price, 1998, S.174.

<sup>342</sup> Schabel, 1999, S.401.

## Entwicklung:

*„Eine hervorragende Leistung, die es wert ist, besonders untersucht zu werden... In England wären sechshunderttausend Stunden notwendig gewesen, und die Arbeit wäre aufgrund der langwierigen Verzögerungen in der Konstruktions- und Entwicklungsphase versauert.“<sup>343</sup>*

**Der britische Luftfahrtexperte W.S. Farren über den "Volksjäger".**

### **Der 1-TL-Kleinstjäger-Wettbewerb – Ein abgekartetes Spiel:**

Mitten in das Chaos der Untergangs-Agonie platzte am 30. September<sup>344</sup> die offizielle Auftragsvergabe an die Ernst Heinkel AG (EHAG) zum Bau des vom RLM am 8. September 1944 offiziell geforderten "Kleinstjägers mit 1 TL-Triebwerk", woraus der "Volksjäger" hervorgehen sollte.<sup>345</sup> Für Ernst Heinkel war das eine Genugtuung, denn in den letzten Jahren war es für seine Firma nicht besonders gut gelaufen.

- Die Fertigung seines im Krieg erfolgreichsten Modells, des Mittelstreckenbombers Heinkel 111, war im Begriff eingestellt zu werden, da es ein Vorkriegsentwurf und damit schon 1941 veraltet war.<sup>346</sup>
- Mit dem Nachtjäger Heinkel He 219 "Uhu" war der Firma zwar ein großer Wurf gelungen, der die Konkurrenzentwürfe um Längen schlug, ihm war aber kein echter Erfolg vergönnt - denn Heinkel wollte es allen recht machen, plante und entwickelte zahlreiche Unterversionen, baute aber kaum Prototypen. Schließlich riss dem Reichsluftfahrtministerium der Geduldsfaden und die Konkurrenz machte das Rennen.<sup>347</sup>
- Der zweistrahlige Jäger Heinkel He 280 war im März zugunsten der Me 262 des verhassten Konkurrenten Willy Messerschmitt gestrichen worden.<sup>348</sup>
- Der strategische Langstreckenbomber Heinkel He 177 "Greif" war ein technisches Desaster und wurde wegen des Jägernotprogramms auf Befehl Görings am 1. Juli 1944 ersatzlos gestrichen.<sup>349</sup>

Damit gab es in der deutschen Luftwaffe so gut wie keine Typen der EHAG mehr. Für den ehrgeizigen Heinkel eine Katastrophe. Daraufhin schickte Heinkel am 11. Juli 1944 quasi eine Initiativbewerbung an Reichsmarschall Göring, um seine Geschäfte am Laufen zu halten. Die Unterlagen enthielten Pläne für das Projekt "Schneller Strahljäger P.1073", das einerseits zum Ziel hatte, dem Konkurrenzmodell Me 262 den Rang abzulaufen und es

---

<sup>343</sup> Vgl. Bower, 1988, S.126.

<sup>344</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.25 und Schick/Meyer, 1996, S.111.

<sup>345</sup> Vgl. Schabel, 1994, S.248f.

<sup>346</sup> Koos, 2003, S.55 und Koos, 2008, S.173.

<sup>347</sup> Vgl. Donald, 1996, S.98-104.

<sup>348</sup> Vgl. Erker/Pierenkemper, 1999, S. 227f. und Koos, 2008, S.173.

<sup>349</sup> Donald, 1996, S.47-54 und Koos, 2008, S.173.

überflüssig zu machen. Andererseits war der Zeitpunkt für die Bewerbung geschickt gewählt, denn im Juli 1944 war die Lage der Luftwaffe desaströs und für Projektvorschläge wahrscheinlich recht empfänglich. In anbiedernder Weise macht Heinkel in seinem Schreiben dem Luftwaffenchef Versprechungen und weist auf seine Qualifikationen hin:

*"Wenn das Projekt 'Strahljäger' grundsätzlich Interesse findet, ist geplant, Konstruktion und Bau, den Erfordernissen der Zeit entsprechend, in Rekordarbeit durchzuziehen. Sollte das Projekt aus irgendeinem Grund nicht zur Ausführung kommen können, so bitte ich, mir eine andere Aufgabe zu übertragen. Ich glaube mit meinem Stabe erstklassiger Mitarbeiter und gestützt auf die gerade auf dem Gebiet schneller Flugzeuge bestehende Heinkel-Tradition für die Jägerfertigung wertvolle Arbeit leisten zu können. Mit dem Ausdruck aufrichtigster Verehrung bin ich mit Heil Hitler Ihr sehr ergebener Dr. Heinkel."*<sup>350</sup>

Unter dem Strich war die Auftragsvergabe ein abgekartetes Spiel, bei dem die Konkurrenz von Beginn an keine echten Chancen hatte. Am 1. August 1944 wurde der Rüstungsstab geschaffen und der Jägerstab in diesen integriert. Den Vorsitz im Ausschuss, der sich mit der Entwicklung neuer Flugzeuge befasste, bekam Karl Frydag, der seit 1943 Generaldirektor der EHAG war. Im RLM wurden größere Umstrukturierungsmaßnahmen getroffen: Der Posten des Generalluftzeugmeisters wurde abgeschafft und das Technische Amt "LC" wurde in "Technische Luftrüstung" umbenannt, dem nun Oberst im Generalstab Ulrich Diesing vorstand.<sup>351</sup> Die Verantwortung in der TLR zur Entwicklung neuer Flugzeugtypen wurde Siegfried Knemeyer übergeben<sup>352</sup>, der intern auch als Görings "Sternengucker" bezeichnet wurde<sup>353</sup>.

Knemeyer, der Heinkels Brief vom 11. Juli 1944 an Göring auch gelesen hatte, bekam schon einen Tag später Besuch von EHAG-Oberingenieur Siegfried Günter, dem zugesichert wurde, dass die Firma Heinkel neue, eigenständige Aufgaben erhalten würde. Außerdem schien Knemeyer das Projekt P.1073 gut zu gefallen, wie Günter umgehend an Heinkel berichtete. Ebenfalls am 12. Juli, möglicherweise als Folge von Günters Nachricht aus Berlin, ordnete Ernst Heinkel in Wien bereits verschiedene Arbeitspunkte für das Projekt P.1073 an, darunter den Bau zweier Windkanalmodelle und die Entwicklung gepfeilter Tragflächen.<sup>354</sup> Am 5. September forderte Knemeyer in einer Besprechung mit seinen Referenten die Untersuchung eines TL-Kleinstjägers, der mit möglichst geringem Aufwand zu realisieren

---

<sup>350</sup> Koos, 2008, S.173. und Griehl, 2007, S.22.

<sup>351</sup> Vgl. Koos, 2008, S.176.

<sup>352</sup> Ebda., S.176.

<sup>353</sup> Gooden, 2006, S.29. Knemeyer war ungewöhnlichen Projekten gegenüber aufgeschlossen, was auch als Skrupellosigkeit gedeutet werden kann: Er war es, der eine wichtige Rolle im Projekt Bachem Ba 349 "Natter" spielte. Bei der "Natter" handelte es sich um ein bemanntes Raketenflugzeug, das ganz aus Holz gefertigt war und dessen Einsatztaktik einem Himmelfahrtskommando gleichgekommen wäre. Es gab noch einen bemannten Test kurz vor Kriegsende, der tödlich endete. Die "Natter" kam niemals an die Front.

<sup>354</sup> Griehl, 2007, S.22f.

sei.<sup>355</sup> Am 8. oder 10. September 1944<sup>356</sup> wurde der Entwicklungswettbewerb offiziell vom RLM ausgeschrieben, berücksichtigt wurden neben Heinkel die Firmen Arado, Dornier, Messerschmitt, Blohm und Voß, Focke-Wulf, Fieseler, Junkers und Siebel.<sup>357</sup> Im Eil-Fernschreiben waren folgende Anforderungen gelistet<sup>358</sup>:

- Antrieb mittels Luftstrahltriebwerk BMW-003
- Billige Holzbauweise
- Billige Stahlbauweise
- Höchstgeschwindigkeit von 750 km/h
- Kurzstarteigenschaften, Startstrecke nicht über 500 Meter<sup>359</sup>
- Das Flugzeug muss den Charakter eines "Verbrauchsgeräts" haben
- Serienproduktion ab 1. Januar 1945

Lediglich drei bis fünf Tage Entwicklungszeit wurde den einzelnen Firmen eingeräumt. Spätestens am 15., dann plötzlich am 14. September hätten die Entwürfe dem RLM vorliegen müssen. Focke-Wulf und Messerschmitt hatten kein echtes Interesse am Projekt, nahmen aus formalen Gründen dennoch teil. Die anderen Firmen schafften es nur mit äußerster Mühe und Not, ihre Entwürfe einzureichen<sup>360</sup> - nur im Heinkel-Projektbüro in der Wiener Angermayergasse 1 musste man sich kein Bein ausreißen, man hatte schließlich einen Vorsprung von zwei Monaten.<sup>361</sup> Von redlichem Wettbewerb konnte keine Rede sein. Zwischen dem 14. und 19. September wurden die Entwürfe im RLM in Berlin besprochen und von der "Entwicklungs- und Sonderkommission Kleinstjäger" bewertet. In der Kommission saßen unter anderem Carl Francke, der technische Direktor der EHAG und Karl Frydag, der Generaldirektor der EHAG, Vorsitzender des Hauptausschusses Flugzeuge und Vorsitzender des Hauptausschusses Entwicklung im RLM in einem war.<sup>362</sup> Gelinde ausgedrückt könnte man sagen, dass Francke und Frydag befangen waren, trotzdem war es ihnen erlaubt, die Produkte der eigenen Firma in einem Wettbewerb zu bewerten. Blohm und

---

<sup>355</sup> Schabel, 1994, S.248 und Uziel, 2010, S.64.

<sup>356</sup> Der 10. September war ein Samstag. Im Rahmen des "Totalen Krieges" wurde rund um die Uhr in den Flugzeugfirmen gearbeitet. Griehl, 2007, S.52.

<sup>357</sup> Ebda., S.52 und Schabel, 1994, S.248.

<sup>358</sup> Schabel, 1994, S.248.

<sup>359</sup> 600 Meter nach Forsyth/Creek, 2008, S.10.

<sup>360</sup> Blohm und Voß, eigentlich eine Schiffbau-Firma, die auf dem Gebiet des Jagdflugzeugbaus kaum Erfahrung hatte, sondern vielmehr mit Wasserflugzeugen, hat anscheinend schon drei Wochen vor den anderen Teilnehmern Bescheid über den Wettbewerb erhalten. Nach anfänglichem Zögern arbeitet Blohm und Voß in drei Wochen drei unterschiedliche, recht ungewöhnliche Vorschläge aus. Selbst nach der offiziellen Vergabe wurden die Arbeiten noch bis zum 4. Oktober fortgesetzt, was auf reges Interesse an der Idee schließen lässt. Arado hingegen hatte lediglich zwei Tage Zeit für einen Entwurf. Focke-Wulf griff auf einen Entwurf vom Januar 1944 zurück und baute seine Idee darauf auf. Vom Junkers-Entwurf gibt es zwar Bilder, aber keine Daten. Beim Fieseler-"Volksjäger" ist es umgekehrt, während vom Siebel-Projekt weder Bilder noch Daten überliefert sind. Vgl. Schick/Meyer, 1996, S.112-119.

<sup>361</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.30, S.52 und S.60f.

<sup>362</sup> Vgl. ebda., S.31-34 und Uziel, 2010, S.66.

Voß bekamen zur Vorstellung ihres Entwurfs am 14. September gerade einmal fünf Minuten Redezeit von Francke eingeräumt. Währenddessen soll Francke demonstrativ auf seine Uhr gestarrt haben und provokativ nach einiger Zeit den Sitzungsraum verlassen haben. Sämtliche überarbeiteten Entwürfe wurden am 19. September noch einmal begutachtet, Frydag verstand es dabei letzte Zweifel Saur und Luchts<sup>363</sup> an Heinkels Entwurf auszuräumen und so stand dem EHAG-Projekt P.1073 nichts mehr im Weg.<sup>364</sup>

Um Göring ebenfalls von Heinkels Idee zu überzeugen, griffen Lucht, Diesing und Knemeyer in die Trickkiste, weil noch nicht alle technischen Unterlagen bereitlagen: Sie engagierten einen gewissen Flugbaumeister Malz vom RLM, der in Zusammenarbeit mit einem Special-Effects-Künstler aus der Kinobranche Fotomontagen anfertigte, die den "Volksjäger" bereits auf dem Rollfeld und im Flug zeigten.<sup>365</sup> Am 20. September ergingen möglicherweise eine inoffizielle Auftragsvergabe und die Anweisung, sofort mit der Konstruktion und dem Prototypenbau zu beginnen.<sup>366</sup> Obwohl einen Tag später im OKL-Hauptquartier in Rosengarten bei Rastenburg nachweislich eine abschließende Sitzung stattfand, steht diese nicht im Widerspruch zu einer Vergabe am 20. September, weil dabei nur Karl Frydag und kein einziger Vertreter einer Konkurrenzfirma anwesend war.<sup>367</sup> An welchem Tag auch immer der Auftrag tatsächlich vergeben worden war, spätestens am 23. September endeten die Diskussionen, als Hitler, nach Empfehlung durch Saur, Heinkels Entwurf sein Einverständnis gab.<sup>368</sup> Der "Führer" nahm die vielen Risiken dieser "Gewaltaktion", wie er das "Volksjäger"-Projekt nannte, hin und ernannte Philipp Kessler, den Vorsitzenden des Rüstungsbeirats zum Leiter des "Volksjäger"-Projekts.<sup>369</sup> Kessler sollte darauf nur wenig Einfluss haben.<sup>370</sup>

---

<sup>363</sup> Roluf Wilhelm Lucht war der Generalstabsingenieur und Chefingenieur der deutschen Luftwaffe im RLM. Werner, 2006, S.322 und Schabel, 1994, S.315.

<sup>364</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.32ff. Wann genau die Entscheidung zugunsten der EHAG fiel, ist unsicher. Nach Forsyth/Creek, 2008, S.23, fiel am 19. September 1944 noch keine Entscheidung, weil das Projekt P.211-01 von Blohm und Voß einigen Teilnehmern dem von Heinkel überlegen schien, was zu einer hitzigen Debatte führte.

<sup>365</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.23. Ob Göring sich direkt von dieser Show beeinflussen ließ, falls es sie denn gab, ist nicht überliefert. Am 22. September gab er jedenfalls sein Einverständnis. Uziel, 2010, S.65.

<sup>366</sup> Schabel, 1994, S.249.

<sup>367</sup> An dieser Sitzung nahmen ausschließlich hochrangige RLM-Mitarbeiter teil: Göring, Generaloberst Ritter von Greim (Befehlshaber der Luftflotte 6), General der Jagdflieger Adolf Galland (der sich vehement gegen den "Volksjäger" wehrte), Generalleutnant Karl Koller (Chef des Luftwaffenführungsstabs), Oberst Ulrich Diesing (TLR-Chef), Roluf Lucht (Generalstabsingenieur und Chefingenieur), Karl-Otto Saur (Chef des Technischen Amtes im RMRK) und Karl Frydag (EHAG-Generaldirektor). Die Sitzung kann als letzte Stufe vor der Unterrichtung Hitlers angesehen werden. Forsyth/Creek, 2008, S.23.

<sup>368</sup> Ebd., S.23.

<sup>369</sup> Schabel, 1994, S.314.

<sup>370</sup> Vgl. Uziel, 2010, S.66.

## Protest ins Leere:

Willy Messerschmitt war der einzige, der offen Ablehnung gegen das Projekt zeigte. Seiner Meinung nach waren die unvorstellbaren Terminziele Ausfluss einer Panikstimmung. Der chaotische Verlauf der Arbeiten am "Volksjäger" sollte ihm später Recht geben.<sup>371</sup> Im Oktober 1944 verfasste Messerschmitt eine Protestnote an Ernst Heinkel und den Rüstungsminister, um seinem Ärger Luft zu machen.<sup>372</sup> Er wies darauf hin, dass seine Me 262 bereits seit einem Jahr in der Entwicklung sei, die immer noch nicht abgeschlossen wäre. Darum müsse die Me 262 das Rückgrat der Luftwaffe bilden, denn sie sei im Gegensatz zum "Volksjäger" schon Realität. Das Projekt von Heinkel würde unnötigerweise zusätzlich Kapazitäten binden, die ohnehin schon in vielen Sektoren Mangelware seien.<sup>373</sup> Am 11. April 1945, als die Lage kaum noch schlimmer hätte sein können, traf Messerschmitt Frydag im Beisein eines Rechtsanwalts im bayerischen Murnau.<sup>374</sup> Messerschmitt stellte Frydag zu Rede und wollte wissen, warum dieser die He 162 unterstützt habe, obwohl er sich zuvor voll für die Me 262 eingesetzt hatte. Frydag antwortete:

*"Ich habe den TL-Jäger nie verlangt, im Gegenteil, ich habe mich immer gegen ihn ausgesprochen. Der Entschluss, das 1-TL-Flugzeug mit höchster Beschleunigung zu bauen, ist ein Ergebnis von Besprechungen zwischen Herrn Saur, Herrn Oberstleutnant Knemeyer und einer großen Anzahl Herren des Reichsluftfahrtministeriums (...) erst als ich vor der vollendeten Tatsache stand (...) habe ich mich zur Verfügung gestellt und nicht abgelehnt (...) schließlich müssen Sie mir zugutehalten, dass ich bei dieser Sachlage auch an die Firma denken muss, deren Generaldirektor ich bin."*<sup>375</sup>

Frydag, wohl den Misserfolg "Volksjäger" vor Augen, besaß tatsächlich die Frechheit, seine eigene Rolle in der "Wettbewerbskommission" herunterzuspielen. De facto lagen Entwicklung und Produktion in seiner Verantwortung.<sup>376</sup> Schuldzuweisungen an Frydag kamen auch von Karl-Otto Saur, der sich Messerschmitt gegenüber sogar zur Lüge erdreistete, dass der "Volksjäger" überhaupt kein Produkt des Rüstungsstabes gewesen sei.<sup>377</sup>

Protest durch die restlichen Mitbewerber gegen diese Vorgehensweise gab es keinen.<sup>378</sup> Vielleicht wollte man nicht unangenehm auffallen, um bei späteren Wettbewerben wieder berücksichtigt zu werden, wobei zu bedenken ist, dass in jener Kriegsphase die deutsche Führung es sich nicht hätte leisten können, auch nur eine freie Produktionskapazität zu ignorieren. Möglicherweise war es aber auch so, dass man im RLM traditionell gute

---

<sup>371</sup> Vgl. Koos, 2008, S.210.

<sup>372</sup> Das genaue Datum ist der 23. Oktober 1944. Forsyth/Creek, 2008, S.26.

<sup>373</sup> Vgl. ebda., S.20.

<sup>374</sup> Griehl, 2007, S.44 und 46, sowie Schick/Meyer, 1996, S.110.

<sup>375</sup> Schick/Meyer, 1996, S.110 und Griehl, 2007, S.46.

<sup>376</sup> Uziel, 2010, S.66.

<sup>377</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.46.

<sup>378</sup> Ebda., S.60f.

persönliche Beziehungen im "Amigo-Stil" brauchte, um an Aufträge zu kommen. Trotzdem bleibt die Frage, warum sich das RLM solch eine Farce leistete.

Während die Ausschreibung lief, feilten die EHAG-Ingenieure an weiteren Entwürfen für P.1073 und schickten sie an das RLM. Ernst Heinkel war dafür bekannt, mit hohem Tempo zu arbeiten. Auch wenn es sehr unwahrscheinlich war, dass die Konkurrenz den Zuschlag kriegen würde, so war doch noch keine verbindliche Zusage aus Berlin gemacht worden. Das hielt Heinkel nicht davon ab, schon Materialbestellungen für die Prototypen aufzugeben, Materiallisten zu erstellen und bei der Luftwaffe und der SS um 50 Mann Wachpersonal für die unterirdische Produktionsanlage "Languste" in Hinterbrühl zu bitten. Heinkel machte genau das, was Ian Kershaw unter "dem Führer entgegenarbeiten" versteht.<sup>379</sup>



**Das „Volksjäger“-Team:**

**Großaufnahme links: Prof. Ernst Heinkel. Oben links: Karl Schwärzler (Chefkonstrukteur).**

**Oben rechts: Karl Frydag (Generaldirektor). Unten links: Siegfried Günter (Oberingenieur).**

**Unten rechts: Generalkommissar Philipp Kessler (Projektleiter).**

*Myrah, 1999, S.17 und Forsyth / Creek, 2008, S.14 und S.24.*

---

<sup>379</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.30. Sehr treffend beschreibt dieser Begriff die Selbstmobilisierung, Selbstermächtigung und die aktive Beteiligung von Personen, die mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nach der Umsetzung der nationalsozialistischen Herrenvolksgesellschaft strebten, ohne erst auf Anweisungen von oben zu warten. Kershaw selbst nimmt an, dass der Begriff vom Staatssekretär im Reichsernährungsministerium Werner Willikens aus dem Jahr 1934 stammt. Vgl. Wildt, 2007, S.109 und Laak, 2004, S.165.



**Links: Carl Francke (ab 1943 Cheftestpilot der EHAG) bei einem Flugmeeting in Dübendorf bei Zürich, 1937. Rechts: RMRK Albert Speer und Jägerstab-Chef Karl-Otto Saur bei der Verleihung des Ritterkreuzes zum Kriegsverdienstkreuz mit Schwertern.**

*Forsyth / Creek, 2008, S.38 und S.7.*

### **Kostenvergleich:<sup>380</sup>**

Bei strenger, rein ökonomischer Betrachtung, war die Heinkel He 162 eine sinnvolle Idee. Sie war in der Herstellung und im Einsatz halb so teuer wie der zweistrahlige Jäger Messerschmitt Me 262 "Schwalbe" und der kolbenmotorbetriebene Höhenjäger Focke-Wulf/Ta 152, besaß also durchaus Sparpotential. Der herrschende, akute Treibstoff-, Material- und Pilotenmangel lässt diese Rechnungen jedoch zwecklos erscheinen.

	Ta 152	Me 262	He 162
<b>Kosten pro Stück (in RM)</b>	<b>144 000</b>	<b>150 000</b>	<b>75 000</b>
<b>Treibstoffkosten (RM pro km)</b>	<b>0,52</b>	<b>2,3</b>	<b>0,96</b>
<b>Kosten für 10 Flüge</b>	<b>144 000</b>	<b>159 000</b>	<b>80 000</b>
<b>Kosten für 10 Flugstunden</b>	<b>147 000</b>	<b>168 000</b>	<b>83 000</b>
<b>Benötigte Arbeitsstunden</b>	<b>-</b>	<b>9 000</b>	<b>1 500</b>

<sup>380</sup> Uziel, 2010, S.81.

## Arbeiten am Limit – Der „Volksjäger“ nimmt Gestalt an:

In Wien-Heidfeld besichtigten am 22. oder 23. September<sup>381</sup> Lucht, Diesing und andere Herren von der Entwicklungshauptkommission für Flugzeuge ein Modell der Heinkel P.1073, das zu diesem Zeitpunkt noch positiv gepfeilte Tragflächen besaß und noch keine Triebwerksdarstellung, ansonsten der Heinkel He 162 bis auf die kleineren Leitwerk-Endstücke aber schon sehr ähnlich sah.<sup>382</sup> Aber auch von der He 280 sind deutlich Anleihen zu erkennen. Um die alliierte Aufklärung zu verwirren, befahl das RLM am 3. Oktober, dass die Maschine ab sofort "8-162" zu nennen sei, woraus später die amtliche Bezeichnung "Heinkel He 162" hervorging. Heinkel missfiel der Name, er hatte "Heinkel 500" vorgeschlagen.<sup>383</sup>

Mit dem 20. Entwurf vom 3. Oktober 1944 war die Planungsphase abgeschlossen und es konnte mit der Konstruktionsphase begonnen werden. Mit Junkers und anderen Zulieferbetrieben hatte die EHAG schon einen Tag davor den Serienbau im großen Maßstab besprochen. Bei einer Besprechung über Aerodynamik in Wien am 27. September entschied man sich gegen gepfeilte Flügel, um so im Hochgeschwindigkeits-Bahnneigungsflug<sup>384</sup> Schwierigkeiten zu vermeiden.<sup>385</sup> Sämtliche vorhergehenden Entwürfe wiesen aber eine starke Pfeilung auf. Diese Entscheidung kann nicht mehr schlüssig nachvollzogen werden. Für hohe Geschwindigkeiten sind in jedem Fall Pfeilflügel die bessere Wahl, da durch die Pfeilung die anströmende Luft sauber abfließen kann und eine Luftstauung an der Vorderkante verhindert wird. Die besten zeitgenössischen Beispiele hierfür sind die Me 163 und Me 262.<sup>386</sup> Wie auch immer, 370 EHAG-Mitarbeiter schufteten bis zu 90 oder 100 Stunden pro Woche<sup>387</sup> am "Volksjäger".<sup>388</sup> Manch ein Angestellter übernachtete an den Reißbrettern, alle anderen Projekte wurden vorübergehend eingestellt. Als Ansporn für den Arbeitsmarathon hatte das Team 10'000 Zigaretten und 500 Flaschen Wermut erhalten.<sup>389</sup>

---

<sup>381</sup> Der 23. September ist wahrscheinlicher, da am 22. eine Besprechung bei Rastenburg stattfand.

<sup>382</sup> Koos, 2008, S.180 und Griehl, 2007, S.34.

<sup>383</sup> Price, 1998, S.110 und vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.24f. Wie genau die Namenswahl ablief, ist nicht gesichert. Eventuell stammt der Name "Heinkel 500" oder "He 500" auch vom RLM, dem eine propagandistische Wirkung nicht abgesprochen werden kann. Gemäß Griehl, 2007, S.36 und Koos, 2008, S.180 spielte sich die Sache wie folgt ab: Am 27. September erfolgte die Umbenennung von "P.1073" in "He 500" und am 29. September durch das RLM in "He 162".

<sup>384</sup> Scheller, flacher Sturzflug in einem Winkel von bis zu -15°.

<sup>385</sup> Koos, 2008, S.181.

<sup>386</sup> Ungepfeilte Tragflächen weisen einen höheren Luftwiderstand auf, der durch eine Reduktion des Flügeldicke-Flügeltefe-Verhältnisses verringert werden kann. Die He 162 hätte mit ihren ungepfeilten Vorderkanten also auf jeden Fall eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit als die Me 163 gehabt oder hätte mit einem stärkeren Triebwerk ausgerüstet werden müssen, das es aber nicht gab. Die He 162 wies im Gegensatz zur Me 163 auch keinen leichten Schwung in den Tragflächen auf, der einem Strömungsabriss entgegenwirkt. Warum? Obwohl Windkanaldaten über die aerodynamischen Eigenschaften von Pfeilflügeln der deutschen Luftfahrtindustrie seit 1940 vorlagen, hat Heinkel allem Anschein nach diese Erkenntnisse nicht in seine Entwürfe einfließen lassen - was die Sache noch unverständlicher macht. E-Mail-Verkehr mit Ransom/Cammann, 1. März 2013.

<sup>387</sup> Griehl, 2007, S.38.

<sup>388</sup> Mindestens aber 72 Stunden pro Woche. Forsyth/Creek, 2008, S.26.

<sup>389</sup> Albrecht, 2002, S.109 sowie Forsyth/Creek, 2008, S.25.

Unter diesen Umständen ließ die Konzentration und die Arbeitsqualität der Mitarbeiter stark nach. Es passierten häufiger Fehler, die mühsam korrigiert werden mussten. Bald stieg man wieder auf ein gemäßigeres Arbeitspensum um.<sup>390</sup>

Die EHAG war mit ihrer Vorgehensweise sowieso ein sehr hohes Risiko eingegangen. Projektleiter Kessler bat am 17. Oktober 1944 zu einer Sitzung, an der alle Beteiligten teilnahmen. Es wurde beschlossen, dass am bisherigen Entwurf keine umfangreichen Änderungen mehr vorgenommen sollten. Währenddessen waren die Windkanaltests bei der AVA und der LFA noch in vollem Gange. Zwar lagen schon die ersten Ergebnisse vor, die zufriedenstellend waren, aber der Abschluss der Hochgeschwindigkeits-Tests mit einem Großmodell war erst für den 15. November vorgesehen. Seit dem 5. Oktober lief nebenher schon der Bau der ersten Prototypenteile.<sup>391</sup>

Nach drei Monaten gelang es der EHAG, am 5. November die Planungs- und Konstruktionsphase abzuschließen.<sup>392</sup> Die Umstände waren völlig chaotisch: Dank des "Totalen Kriegs" konnten Ende Oktober nicht einmal 50 Liter Treibstoff für die Kurierfahrzeuge aufgebracht werden, mit denen die fertigen Pläne hätten verteilt werden sollen.<sup>393</sup> Weil Wien regelmäßig mit Bombenangriffen heimgesucht wurde, funktionierte oft das Telefonnetz nicht richtig, weshalb die Kommunikation begrenzt war. Der technische Direktor der EHAG, Carl Francke, wurde angesichts der vielen auftretenden Probleme immer wütender.<sup>394</sup> Sei es, weil bei den unter Vertrag genommenen Holzbaufirmen Mangel an qualifizierten Arbeitern und Inflexibilität herrschte, sei es, weil Metallteile für die Flügel der He 162 gar nicht oder verspätet ausgeliefert wurden, oder, weil eine zehntägige Verspätung für die Lieferung der fertigen Tragflächen drohte. Es stellte sich heraus, dass bei der Erprobungsstelle Tarnewitz am 25. November immer noch nicht geklärt worden war, ob das Reflexvisier überhaupt passen würde - man hatte dort nie eines erhalten. Das BMW-003-Triebwerk für die He 162 V1<sup>395</sup> war beim Transport beschädigt worden, es konnte erst nach Begutachtung und Instandsetzung durch einen BMW-Mitarbeiter in Heidfeld montiert werden.<sup>396</sup> Im "Languste"-Fertigungskomplex konnten Flugzeugklappen, die in Krems gefertigt worden waren, nicht montiert werden, weil sie nicht passten. Selbst das Seitenleitwerk der V1 passte bei der Endmontage nicht!<sup>397</sup> Ersatzteile waren lange

---

<sup>390</sup> Griehl, 2007, S.38.

<sup>391</sup> Koos, 2008, S.181.

<sup>392</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.26.

<sup>393</sup> Griehl, 2007, S.38.

<sup>394</sup> In Beschwerde-Telegrammen, die allesamt mit dem Dringlichkeitsvermerk "Blitz! Blitz! Blitz!" versehen waren, machte er seinem Ärger Luft. Forsyth/Creek, 2008, S.40.

<sup>395</sup> Die Abkürzung „V“ in Kombination mit einer Nummer nach einer Typenbezeichnung bedeutet „Versuchsflugzeug“ und ist nicht mit der Abkürzung für „Vergeltungswaffe“ zu verwechseln. „V1“ ist folglich als „erstes Versuchsflugzeug“ zu lesen. Die EHAG führte parallel dazu die Abkürzung „M“, die für „Musterflugzeug“ steht und ein Synonym für „V“ ist.

<sup>396</sup> Griehl, 2007, S.105.

<sup>397</sup> Ebda., S.83.

unterwegs, weil die Transporte stets auf der Hut vor Fliegerangriffen sein mussten. Und trotzdem: Am 1. Dezember war die He 162 V1 fertig. Seit der Auftragsvergabe waren keine 70 Tage vergangen. Eine Leistung, die in der Geschichte der Luftfahrt ihresgleichen suchte.<sup>398</sup>

Noch war der Prototyp nicht geflogen und es war unklar, ob er dies überhaupt tun würde. Besonders das BMW-003-Triebwerk war ein Sorgenkind. Ursprünglich war es für die Me 262 vorgesehen, wurde aber völlig erfolglos getestet und bis Oktober 1943 wurde die Weiterentwicklung auf Eis gelegt.<sup>399</sup> Die A-0- und A-1-Variante waren, plakativ gesagt, Schrott. Die A-2-Variante wurde zudem aus weniger hochwertigen Spar- und Ersatzstoffen hergestellt. Für die He 162 wurden die E-1- und E-2-Varianten entwickelt, die mit den A-Varianten identisch waren, sie besaßen lediglich andere Anschlussstellen zur Montage auf dem Rumpf<sup>400</sup>. Die Flugerprobung der A-1-Variante, die sich seit September 1944 in Serienproduktion befand, erfolgte hauptsächlich bei den Arado-Werken, die zwei- und vierstrahlige Ar 234 damit ausrüsteten. Es stellte sich heraus, dass der Verbrauch am ohnehin sehr knappen B4-Treibstoff<sup>401</sup> enorm war. Kaum ein Testflug ging ohne einen oder mehrere Triebwerksausfälle über die Bühne, oft kamen noch Brände und Turbinenschaufelbrüche hinzu, wodurch die Triebwerke quasi abgeschrieben werden konnten. Der Durchschnitt lag bei unglaublichen 7,4 Triebwerksausfällen pro Flugstunde. Zu Recht teilte die Technische Direktion bei Arado am 6. November 1944 der EHAG in Wien mit: *"Das BMW 003 A-1 besitzt keinerlei Betriebssicherheit."*<sup>402</sup> Ein katastrophaler Befund für das Projekt. Die einzige Alternative dazu wäre die zuverlässigere Jumo-004-Turbine gewesen, die aber in der Me 262 verbaut wurde und darum für die "Volksjäger"-Großserie nicht erhältlich war. Im Dezember 1944 wurde auch von den Messerschmitt-Testpiloten Karl Baur und Gerd Lindner versucht, die Eignung des BMW-003-A1-Triebwerks für den Frontflugbetrieb zu prüfen. Dazu wurden zwei Triebwerke in eine Messerschmitt Me 262 A-1b eingebaut. Vier Stück wurden insgesamt getestet, alle mit dem gleichen Befund: Es stellte sich heraus, dass die BMW-Turbine dem Junkers Jumo-004-Triebwerk, welches sich schon länger in Serienproduktion befand, nach wie vor unterlegen war. Bei der Erprobung mussten alle vier BMW-Triebwerke wegen unterschiedlicher Defekte ausgewechselt werden. Die Weiterentwicklung und Verbesserung sollten aber unter allen Umständen weitergeführt werden.<sup>403</sup>

---

<sup>398</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.40ff.

<sup>399</sup> Schabel, 1994, S.49.

<sup>400</sup> Uziel, 2010, S.69.

<sup>401</sup> Kriegsbedingt konnte das BMW-003 erst Monate später auf J2-Treibstoff umgestellt werden. Die Jumo-004-Turbinen liefen von Beginn an mit J2. Griehl, 2007, S.104.

<sup>402</sup> Griehl, 2007, S.105.

<sup>403</sup> Vgl. Jenkins, 1999, S.61.

Die Erprobung musste zwangsläufig mit dem BMW-003-E1 stattfinden, später wollte man auf die billigere Sparstoffvariante E-2 umsteigen, die zwar mit J2 betrieben werden konnte, qualitativ aber sicher keine Verbesserung brachte.<sup>404</sup> Von der angeblichen qualitativen Überlegenheit deutscher Waffensysteme, von der Hitler und Speer glaubten, dass die quantitative Unterlegenheit damit hätte wettgemacht werden können, war der "Volksjäger" schon bevor er abhob weit entfernt.<sup>405</sup> Ob noch eine He 162 mit einem E-2 ausgerüstet wurde, ist unbekannt aber eher unwahrscheinlich. Der Jungfernflug der He 162 V1 stand jedenfalls kurz bevor.

---

<sup>404</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.106f.

<sup>405</sup> Schabel, 1999, S.400 und Braun, 1995, S.190.

## Erprobung:

Nachdem ich zurückgerollt bin und das Flugzeug abgestellt habe, kommt Francke mit betretenem Gesicht auf mich zu: *"Das ist ja nochmal gut gegangen. Wissen Sie nicht, dass beim Platzandrücken<sup>406</sup> und anschließender Rolle unser Werkpilot Peter im Dezember 1944 tödlich abgestürzt ist?"<sup>407</sup>*

**Oberstleutnant und Fliegerass Walther Dahl über seinen ersten, akrobatischen Testflug mit dem "Volksjäger" am 11. Februar 1945 in Heidfeld.**

### Die He 162 V1:

Die Maschine war am 2. Dezember aus dem Werk "Languste" in Hinterbrühl auf dem Flugfeld Heidfeld eingetroffen, zerlegt in mehrere größere Baueinheiten, wo sie zusammengebaut und gründlich überprüft wurde.<sup>408</sup> In Rekordzeit nach der Auftragsvergabe konnte die EHAG am 6. Dezember 1944 den ersten Testflug durchführen.<sup>409</sup> Diese Aufgabe übernahm Ingenieur Gotthold Peter, der vielerfahrene Werkspilot bei Heinkel-Süd. Peter startete von der 1'500 Meter langen Betonpiste aus und hob ab.<sup>410</sup> Nach nur zwanzig Minuten Flugzeit landete er wieder und teilte seine Erfahrungen mit: Die Maschine machte auf ihn keinen außergewöhnlichen Eindruck. Zwar sei die Strahltriebwerke sehr sauber gelaufen, aber das Flugzeug habe die Tendenz, nach links abzudriften und die Steuerkräfte seien sehr gering. Außerdem leckten die Flächentanks<sup>411</sup> und eine Fahrwerksklappe wurde teilweise abgerissen. Die Ursache: Eine schlechte Verleimung, was das Projekt noch teuer zu stehen kommen sollte. Carl Francke zeigte sich trotzdem zufrieden, besonders stolz war er aber darauf, dass der Erstflug fünf Tage vor dem geplanten Termin stattfinden konnte.<sup>412</sup> Auch die erreichte Geschwindigkeit von 800 km/h sprach für den "Volksjäger", damit war er bereits 100 km/h schneller als die gegnerischen "Mustangs" und die "Spitfires".<sup>413</sup> Überlegene Geschwindigkeit schützte die He 162 dennoch nicht davor, entdeckt zu werden. Noch am Tag des Erstflugs überflog ein Fernaufklärer der RAF in großer Höhe ungestört das Flugfeld Heidfeld und lichtete dabei die auf der Piste stehende V1 ab. Schon seit einiger Zeit hatte man eine erhöhte Aktivität bei Heinkel in Schwechat festgestellt. Das geschossene Luftbild legt mit den Bombenkratern auch Zeugnis über die Luftangriffe auf Heidfeld ab.<sup>414</sup> Im

---

<sup>406</sup> Der Terminus ist heute nicht mehr geläufig. Wahrscheinlich ist damit ein schneller, flacher Sturzflug in einem Winkel von bis zu -15° gemeint, den man heute als Bahnneigungsflug bezeichnen würde.

<sup>407</sup> Walther Dahl beurteilte den "Volksjäger" als durchaus einfach zu handhaben. Dahl, 1961, S.188f.

<sup>408</sup> Griehl, 2007, S.83 und Forsyth/Creek, 2008, S.46.

<sup>409</sup> Schabel, 1994, S.256.

<sup>410</sup> Griehl, 2007, S.83.

<sup>411</sup> Die Tanks in den Tragflächen.

<sup>412</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.44.

<sup>413</sup> Peter-Michel, 2011, S.23.

<sup>414</sup> Vgl. ebda., S.10.

Bericht vom 29. Dezember 1944 der RAF-Luftaufklärung wird ein erstaunlich genaues Bild des winzig erscheinenden Flugzeugs gezeichnet, das vorerst die Bezeichnung "Schwechat 25" erhielt, obwohl die Briten erst kurz vor Kriegsende auf echte "Volksjäger" stießen. Weiter heißt es:

*"Das Flugzeug, in heller Lackierung, wurde am 6. 12. 44 am Ende der Piste fotografiert, umgeben von einer Reihe Fahrzeugen und Arbeitern. Seine Konstruktion deutet darauf hin, dass es sich um ein Düsenflugzeug handelt, jedoch liegt dafür bislang kein schlüssiger Beweis vor."*<sup>415</sup>

Ob man bei Heinkel wusste, dass man unter ständiger Beobachtung stand, ist nicht klar, wobei man aber aufgrund der totalen alliierten Luftüberlegenheit sowieso keine Ausweichmöglichkeit gehabt hätte.

Wegen der erfreulichen Resultate lud Heinkel zu einem Vorführflug am 10. Dezember ein. Unter den Gästen befanden sich Projektleiter Kessler, der Chef der Technischen Luftrüstung (TLR) Diesing, Vertreter der Erprobungsstellen (E-Stellen), des RLM<sup>416</sup> und ein Kamerateam von der Wochenschau, das die gesamte Vorführung auf Film festhielt<sup>417</sup>. Wieder flog Gotthold Peter die V1. Um Eindruck zu machen, legte Peter ein gewagtes und nicht eingeplantes Flugmanöver hin.<sup>418</sup> Im Bahnneigungsflug gab er vollen Schub und wollte über die Köpfe der Zuseher hinwegrasen.<sup>419</sup> Bei einer Geschwindigkeit von etwa 680-700 km/h<sup>420</sup> brach plötzlich die Flügelendkappe im Bereich des rechten Querruders weg.<sup>421</sup> Die weggerissenen Teile schlugen ins Seitenleitwerk ein und beschädigten es, womit die Maschine ins Trudeln geriet und nicht mehr zu steuern war. Die V1 machte in hohem Tempo vier schnelle Rollen und stürzte rund 400 Meter vom Flugfeld entfernt bei Fischamend ungebremst in den Boden und ging in einem Feuerball<sup>422</sup> auf.<sup>423</sup> Peter hatte aufgrund der niedrigen Flughöhe keine Chance, das Flugzeug abzufangen oder den eingebauten Schleudersitz zu betätigen - der "Volksjäger" hatte sein erstes Opfer aus den eigenen Reihen gefordert. Die Untersuchung vom 20. Dezember<sup>424</sup>, bei der auch das Wochenschau-Filmmaterial analysiert wurde, ergab, dass wieder eine ungenügende Verleimung die Ursache für das Unglück war, allerdings nicht die einzige. Eigentlich war Tegofilm-Phenolharzleim für den Bau vorgesehen, der sich auch schon bei der Me 163 "Komet" bewährt hatte. Weil das Werk des Herstellers aber durch Bombenangriffe ausgefallen war<sup>425</sup>,

---

<sup>415</sup> Peter-Michel, 2011, S.10.

<sup>416</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.45.

<sup>417</sup> Dahl, 1961, S.189.

<sup>418</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.45.

<sup>419</sup> Peter-Michel, 2011, S.24.

<sup>420</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.46.

<sup>421</sup> Griehl, 2007, S.84.

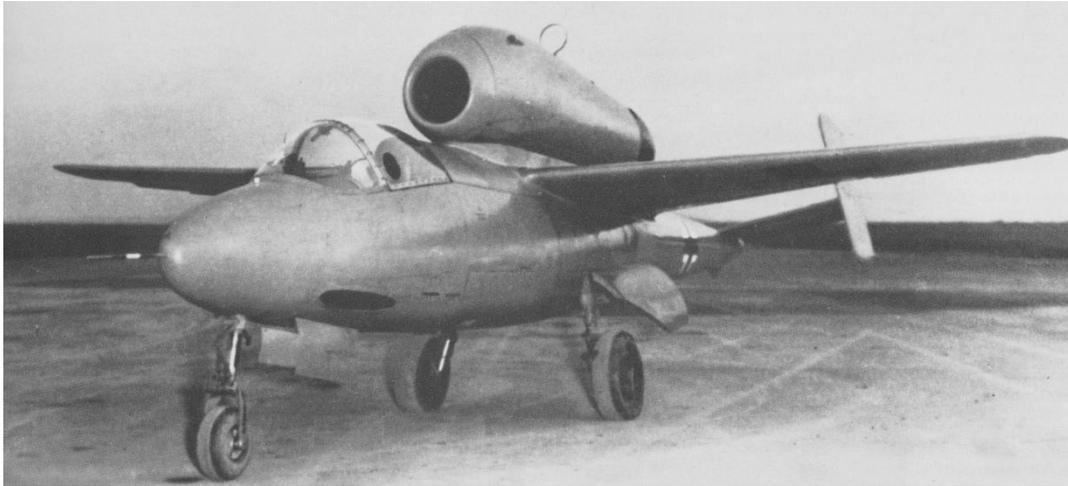
<sup>422</sup> Peter-Michel, 2011, S.24.

<sup>423</sup> Griehl, 2007, S.84.

<sup>424</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.193.

<sup>425</sup> Ebda., S.46.

musste Heinkel alternativ auf den säurehaltigen Formaldehyd-Harzleim Kaurit ausweichen, der das Holz angriff und die Bindungskraft entscheidend schwächte.<sup>426</sup> Durch Anbringen zusätzlicher Verstärkungsstrukturen sollte dieses Problem später behoben werden.



**Die He 162 V1 in Wien-Heidfeld, Dezember 1944.**

*Forsyth / Creek, 2008, S.43.*

### **Die weitere Erprobung in Wien-Heidfeld – Eine Fülle an Mängeln:**

Alles andere als perfekt war auch die He 162 V2, bei der EHAG hatte man den "Volksjäger" mittlerweile wegen seiner geringen Abmessungen und des niedrigen Gewichts auch auf den Namen "Spatz" getauft.<sup>427</sup> Schon bei der Anlieferung der Tragflächen unter dem Codenamen "Salamander" am 7. Dezember<sup>428</sup>, die wie bei der V1 aus einer Möbelfabrik im oberfränkischen Weitramsdorf kamen<sup>429</sup>, erwiesen sich die Flächentanks als undicht. Nach einer verzögerten Anlieferung des Seitenleitwerks, konnte die V2 erst am 22. Dezember 1944 abheben. Carl Francke selbst und Fliegerstabsingenieur Paul Bader übernahmen die Testflüge, die wegen Peters Absturz lediglich mit einer Maximalgeschwindigkeit von 500 km/h stattfinden durften - damit war der "Volksjäger" langsamer als so manches Kolbenmotor-Flugzeug geworden. Die Testpiloten bemängelten die zu geringen Seiten- und Querruderkräfte, die schlechte Seitenrudertrimmung und die ungenügende Triebwerksleistung in Bodennähe. Beim Abfeuern traten durch die MK108 Beschädigungen an der hölzernen Bugkappe auf, weshalb man das Ausweichen auf eine Metallkappe erwog.

<sup>426</sup> Vgl. Peter-Michel, 2011, S.24.

<sup>427</sup> Ebda., S.23 und Wollenweber, 2012, S.106.

<sup>428</sup> Es gibt keinerlei Hinweise darauf, dass "Salamander" ursprünglich der Deckname für etwas anderes als die Tragflächen der He 162 gewesen ist. Es ist überliefert, dass Francke dem EHAG-Werk in Rostock-Marienehe am 7. Dezember 1944 mitteilte: "*Salamander ist der Tarnname für die Flächen, sonst für nichts!*" Der Spitzname "Salamander" scheint im Lauf der Erprobung aber für das Gesamtprojekt geläufiger geworden zu sein, wenigstens ein erhaltenes EHAG-Dokument vom 19. März 1945 und ein Flugbucheintrag des Junkers-Testpiloten Heinrich Osterwald stützen diese Vermutung. Forsyth/Creek, 2008, S.44, S.72 und S.193. Exakt ein Jahr nach dem VE-Day wurde die He 162 auch in der Sowjetunion erprobt. Daraus ging ein Projekt der Firma Antonow hervor, das der He 162 verblüffend ähnlich sah und den Decknamen "Salamander" trug. Koos, 2003, S.113.

<sup>429</sup> Das Werk "Languste" produzierte während seiner Existenz hauptsächlich "Volksjäger"-Rümpfe.

Erst am 15. Februar 1945 wurden die nötigen Verstärkungen an der Flugzelle vorgenommen, die die Betriebssicherheit und die Geschwindigkeit wieder hinaufsetzten. Am 23. Februar flog die V2 zum letzten Mal, danach wurde sie wahrscheinlich als Ersatzteilsponder gebraucht.<sup>430</sup> Bis zum 11. März 1945 waren in Wien-Heidfeld 211 Testflüge absolviert worden, die mit einer Flugdauer von total 51 Stunden und 13 Minuten zu Buche schlugen, genaue Zahlen zum weiteren Flugbetrieb sind nicht bekannt.<sup>431</sup> Die Erprobungsflüge in Heidfeld dauerten vier Monate: vom 6. Dezember 1944 bis zum 6. April 1945<sup>432</sup>. Jetzt rächte sich die überhastete Entwicklung.

- Die He 162 wies gravierende Stabilitätsprobleme auf. Sie hatte die Tendenz, nach links auszubrechen und abzukippen, um die Längs- und Vertikalachse war sie instabil. Besonders ab 500 km/h und im Hochgeschwindigkeitsflug ab 700 km/h<sup>433</sup> machte sich dies bemerkbar, zuweilen wurde die Maschine so gut wie unkontrollierbar.<sup>434</sup> Trotz der neuartigen Hochgeschwindigkeits-Windkanaltests war dieses gefährliche Defizit nicht entdeckt worden. Abhilfe hätte vielleicht noch eine Rumpferlängerung um 40 Zentimeter gebracht, an einen Eingriff dieser Größenordnung war jedoch nicht zu denken, da die Serienproduktion schon angelaufen war.<sup>435</sup>
- Das Fahrwerk, das aus Komponenten der Messerschmitt Me 109 K-4 (Hauptfahrwerk)<sup>436</sup> und der Junkers Ju 88 (Spornrad als Bugrad verbaut)<sup>437</sup> bestand, war ebenfalls höchst problematisch. Die geringe Masse der He 162 hatte ein anspruchsvolles Bremsverhalten zur Folge, wodurch man die Maschine schnell auf die Nase setzen konnte.<sup>438</sup> Manchmal ließ sich das Fahrwerk nicht einziehen<sup>439</sup>, rastete nicht ein<sup>440</sup>, brach beim Rollen ein<sup>441</sup>, brach beim Aufsetzen ein<sup>442</sup>, fuhr beim Aufsetzen ein<sup>443</sup> oder verlor Hydraulikflüssigkeit<sup>444</sup>. Außerdem war es zu hart gefedert.<sup>445</sup>

---

<sup>430</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.85.

<sup>431</sup> Koos, 2008, S.203.

<sup>432</sup> Einer der letzten flugklaren "Volksjäger" stürzte am 6. April 1945 in der Nähe von Wien ab. Am Steuer saß Wolfgang Lüddemann, der wohl zu den Piloten gehörte, die versuchten, so viele He 162 vor der anrückenden Roten Armee westwärts zu verlegen. Nähere Details zu dem Vorfall sind nicht bekannt. Griehl, 2007, S.101.

<sup>433</sup> Koos, 2008, S.206.

<sup>434</sup> Peter-Michel, 2011, S.27.

<sup>435</sup> Vgl. ebda., S.27ff. und Koos, 2008, S.206f.

<sup>436</sup> Peter-Michel, 2011, S.29 und S.88 sowie Forsyth/Creek, 2008, S.86.

<sup>437</sup> JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.36.

<sup>438</sup> Peter-Michel, 2011, S.29.

<sup>439</sup> Griehl, 2007, S.95 und 97.

<sup>440</sup> Ebda., S.98.

<sup>441</sup> Koos, 2008, S.200.

<sup>442</sup> Griehl, 2007, S.86.

<sup>443</sup> Koos, 2008, S.202.

<sup>444</sup> Griehl, 2007, S.97.

<sup>445</sup> Koos, 2008, S.207.

- Die Querruder- und Seitenrunderkräfte waren zu gering.
- Wie erwähnt, war die Betriebssicherheit des BMW-003-Triebwerks nicht gegeben, daran sollte sich bis Kriegsende auch nichts mehr ändern. Die Turbine war enorm empfindlich, bestrafte selbst geringes Fehlverhalten umgehend, erforderte höchste Aufmerksamkeit und war auf keinen Fall etwas für unerfahrene HJ-Segelflieger. Nahm der Pilot das Gas zu schnell zurück, kam es zu einem Strömungsabriss in der Turbine und sie fiel aus.<sup>446</sup> Weil es noch keine automatische Schubdüsen-Regulierung gab, musste die Düse manuell auf den jeweiligen Flugzustand eingestellt werden.<sup>447</sup> Erst so konnte die größtmögliche Leistung erreicht werden und eine Überhitzung vermieden werden, die zu Bränden geführt hätte. Die BMW-Ingenieure hatten das Triebwerk so hochgezüchtet, dass es stets knapp unterhalb der kritischen Temperatur von 700°C lief. Erfolgte keine Schubdüsen-Verstellung, kam es entweder zu einem Leistungseinbruch, Strömungsabriss oder Brand.<sup>448</sup> Abgesehen davon kam es oft genug auch ohne Verschulden des Piloten zu Bränden oder Ausfällen.<sup>449</sup> Fiel die Turbine aus, ließ sie sich im Flug nicht mehr neu starten.<sup>450</sup>
- Ohne Antrieb befand sich der Pilot zwangsläufig im Gleitflug. Leider besaß die He 162 eine sehr schlechte Gleitzahl und war darum im Gleiten nicht zu beherrschen und nicht zu landen.<sup>451</sup> Als Ausweg blieb dem Flugzeugführer nur die Betätigung des Schleudersitzes, vorausgesetzt, dass er sich in ausreichender Höhe befand. Ein Triebwerksausfall im Flug ging also fast immer mit einem Verlust der Maschine einher.<sup>452</sup>
- Gerade im Fall eines Ausstiegs potentiell tödlich: Die Cockpithaube ließ sich im Notfall nicht schnell genug öffnen.<sup>453</sup>

In die Forschungsarbeit zur genauen Bestimmung der Mängel waren namhafte Luftfahrtinstitute eingebunden, wie die Aerodynamische Versuchsanstalt (AVA), die Luftfahrt-Versuchsanstalt (LFA), die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL), aber auch die Schiffsbau-Versuchsanstalt (SBV). Manche Arbeiten konnten erst in der zweiten Märzwoche

---

<sup>446</sup> Koos, 2008, S.195.

<sup>447</sup> Es gab vier Stufen: A (Anlassen, Rollen, Leerlauf), H (Steigflug und Hochgeschwindigkeitsflug oberhalb von 8'000 Metern), S (Hochgeschwindigkeitsflug in 4'000-8'000 Metern) und F (Hochgeschwindigkeitsflug über 700 km/h in 0-4'000 Metern), Peter-Michel, 2011, S.52ff.

<sup>448</sup> Vgl. ebda., S.52.

<sup>449</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.86-99.

<sup>450</sup> Wollenweber, 2012, S.125.

<sup>451</sup> Peter-Michel, 2011, S.30.

<sup>452</sup> Testpilot Wolfgang Wollenweber berichtet in seinen Memoiren allerdings von einem Vorfall, bei dem die Turbine nachweislich einen Aussetzer hatte, jedoch kurz darauf wieder ansprang. Möglicherweise handelte es sich wirklich um einen Triebwerksausfall, oder die He 162 war in die Nähe der kritischen Machzahl gekommen, die 1945 noch nicht praktisch erforscht war. Wollenweber, 2012, S.125.

<sup>453</sup> Koos, 2008, S.207.

1945 abgeschlossen werden.<sup>454</sup> Zumindest einige dieser Mängel konnten vor Kriegsende durch relativ unaufwändige Maßnahmen noch behoben werden<sup>455</sup>:

- Zwar musste weiterhin der säurehaltige Kaurit-Leim verwendet werden, durch die Verstärkung der Tragflächenbeplankung von vier auf fünf Millimeter konnte das Problem aber in den Griff gekriegt werden.
- Die Seitenleitwerke wurden durch größere Endkappen vergrößert, damit wurde die Stabilität um die Vertikalachse verbessert.
- Das Höhenleitwerk wurde verbreitert und die Landeklappen in gewölbter Form hergestellt, damit wurde die Stabilität um die Querachse verbessert.
- Das Anbringen von um 45° nach unten geneigten Flügelendkappen brachte eine weitere Stabilitätsverbesserung. Diese Kappen wurden "Lippisch-Ohren" genannt, da sie von Alexander Lippisch<sup>456</sup> konstruiert worden waren, der damals am Institut für Flugzeuggestaltung und Luftfahrtforschung (IFLW) in Wien arbeitete. Sie können als Vorfahre der modernen Winglets angesehen werden. Die erste damit ausgerüstete He 162 war die V4, die am 16 Januar 1945 zum ersten Mal flog.<sup>457</sup>
- Die Seitenrudderkräfte erreichten durch Installation eines Federkörpers die notwendige Stärke, die Querruderkräfte durch das Anbringen von Bügelkanten<sup>458</sup>.
- Völlig abkippsicher wurde die Maschine durch Anbringen einer Störleiste an der Flügelvorderkante.
- Das Hauptfahrwerk wurde weicher gefedert.
- Ein Seilzug mit Knopf wurde an der Cockpithaube angebracht, damit sie im Notfall schnell und zuverlässig abgeworfen werden konnte.

Die Verbesserungen konnten erst nach bis nach in die Erprobung eingebracht werden, waren aber bei allen an die Front gelieferten Maschinen vorhanden. Richtig betriebssicher war das Flugzeug deswegen noch lange nicht.

### **Erprobung bei der EHAG in Rostock-Marienehe:**

Die EHAG verließ sich nicht nur auf Wien-Heidfeld als einzigen Standort für den Testbetrieb, der dabei jedoch die wichtigste Rolle einnahm, weil die gesamte Entwicklungsabteilung nach Groß-Wien verlagert worden war. Das Stammwerk in Rostock-Marienehe war trotz der Luftbedrohung nie geschlossen worden und so lief am 14. Januar 1945 bei Heinkel-Nord die

---

<sup>454</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.66.

<sup>455</sup> Vgl. Koos, 2008, S.207.

<sup>456</sup> Lippisch hatte seine ersten Erfahrungen im Flugzeugbau mit hölzernen Segelflugzeugen gemacht. Aus seiner Feder stammt das Design des schwanzlosen Raketenjägers Me 163, der ebenfalls komplett hölzerne Tragflächen besaß und dessen Einsatzkonzept eine Segelflugphase vorsah.

<sup>457</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.39f. und S.203.

<sup>458</sup> Starre Bleche, die an der Hinterkante von Rudern angebracht werden, um die Trimmung zu verbessern.

Erprobung an. Der erste Rostocker "Volksjäger" war absurderweise zugleich die erste gebaute Serienmaschine. Ein Testbetrieb mit ihr war insofern ziemlich sinnlos, weil die angeordneten Verbesserungsmaßnahmen am Flugzeug noch nicht umgesetzt worden waren, es unterlag folglich den auferlegten massiven Einschränkungen. Es sollte noch bis zum 25. März dauern, bis der erste verbesserte "Volksjäger" abheben konnte, ebenfalls in Rostock. Für den Flugbetrieb stellten außerdem die Pisten des Heinkel-Komplexes ein Risiko dar, denn sie verfügten wegen ihrer Einzwängung zwischen einer Bahnstrecke und dem Fluss Unterwarnow über keinen Sicherheitsstreifen. Insgesamt scheinen die Flüge in Rostock-Marienehe planmäßig verlaufen zu sein, es liegen keine Berichte über schwere Verluste vor. Unter allen Endmontagestellen war Rostock-Marienehe die produktivste. Gut 100 Maschinen konnten montiert werden, davon sind 68 eingeflogen worden und 37 bis 40 Stück sind durch Werknummern belegt.<sup>459</sup> Immer wieder hatte das Werk mit Schwierigkeiten zu kämpfen, es fehlte an allen Ecken und Enden: An Tragflächen, Bugkappen, Seitenleitwerken, Rumpflappen, Waffenschachtklappen, allesamt von kleineren Zulieferbetrieben der Holzverarbeitungsindustrie gefertigt.<sup>460</sup> Triebwerke, Bugräder und Funkanlagen waren ebenfalls Mangelware und schließlich wurde den Werken mal eine, mal zwei Wochen lang der Strom abgestellt, weil die Kapazitäten nicht ausreichten<sup>461</sup> und das "Volksjäger"-Projekt erst an 22. Stelle der wichtigsten Rüstungsvorhaben rangierte. Kamen endlich einmal verbesserte Tragflächen an, stellten sie sich als von so schlechter Qualität heraus, dass umfangreiche Nachbesserungsarbeiten notwendig wurden, um sie überhaupt verwenden zu können.<sup>462</sup> Mitte April stockte die Produktion endgültig, aber die letzten fertigen Maschinen wurden noch am 1. Mai 1945 von Heinkel-Werkspiloten oder Angehörigen des JG 1 nach Norddeutschland ausgeflogen<sup>463</sup> - da sollte der Krieg nur noch sieben Tage dauern.<sup>464</sup>

### **Erprobung bei Junkers in Bernburg:**

Carl Francke selbst war Mitte Januar 1945 mit der V3 in Bernburg vorbeigekommen, um sie den Mitarbeitern von Junkers vorzuführen. Francke, zweifellos ein begabter Pilot, präsentierte den "Volksjäger" gekonnt und versetzte die Anwesenden in Staunen - viele von ihnen hatten in ihrem Leben noch kein Strahlflugzeug gesehen. Am 15. Februar wurde bei der Junkers-Zweigstelle in Bernburg mit der Erprobung der dort hergestellten Exemplare

---

<sup>459</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.204 listen im Anhang 37 Maschinen auf, während Griehl, 2007, S.303f. auf 40 kommt. Die Unterschiede lassen sich durch die Verwendung unterschiedlichen Quellenmaterials erklären.

<sup>460</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.55.

<sup>461</sup> Der Strom wurde nicht ganztags abgeschaltet, sondern zwischen 17 und 21 Uhr. Ebda., S.55.

<sup>462</sup> Durch undichte Tanks, mangelhafte Verleimung und falsch verarbeitete Bauteile waren viele Tragflächen bei ihrer Anlieferung unbrauchbar. Forsyth/Creek, 2008, S.55.

<sup>463</sup> Koos, 2008, S.237.

<sup>464</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.159-170.

begonnen.<sup>465</sup> Der Rüstungsstab hatte verfügt, dass das Junkers-Werk in Bernburg (heute in Sachsen-Anhalt gelegen) zu einer Endmontagestelle für den "Volksjäger" wurde. Bernburg hatte mit den gleichen Problemen zu kämpfen, wie die anderen Endmontagestellen: Ausbleibend Lieferungen verzögerten die Fertigung, Mangel herrschte vor allem an Fahrwerken und, wie überall, an Strahltriebwerken. Im Februar 1945 stand bald fest, dass die Firma Rheinmetall-Borsig AG nicht mehr ausreichend MK108 liefern konnte.<sup>466</sup> So wurde beschlossen, stattdessen 20-Millimeter-Maschinengewehre MG151/20 der Firma Mauser zu verbauen. Die "Volksjäger" mit MK108 wurden als He 162 A-1 bezeichnet, diejenigen mit MG151/20 als He 162 A-2, ansonsten waren sie baugleich.

Hermann Steckhan, Chefpilot bei Junkers Bernburg, führte dort den Erstflug auf einer He 162 durch, der unproblematisch verlief<sup>467</sup>. Zusammen mit seinen Kollegen, den Werkspiloten Hans J. Parcherz und Wolfgang Schierge, sowie Flugbaumeister Wolfgang Wollenweber, absolvierte er die Testflüge, die aber doch eher den Charakter von Abnahmeflügen hatten. Besonders auf Steckhan, der über zwanzig Mal die He 162 flog, machte der "Volksjäger" keinen guten Eindruck. Auf einem Flug bemerkte er, dass sich das Flugzeug nicht richtig anfühlte. Umgehend landete er, rollte zurück in den Hangar, nahm eine Säge zur Hand und schnitt die Flügelspitze ab. Es stellte sich heraus, dass die verbauten Rippen entgegen der Vorschriften viel zu breit geraten waren.<sup>468</sup> Steckhan verunfallte mit der ersten in Bernburg geflogenen Maschine am 27. März 1945 und zog sich schwere Verletzungen zu. Das Flugzeug war noch nicht mit den "Lippisch-Ohren" ausgerüstet, weshalb eine ähnliche Unfallursache wie bei Peters Absturz vorlag.<sup>469</sup> Schlussendlich fand der eigentliche Testbetrieb immer noch in Wien-Heidfeld statt, wohin einige Bernburger "Volksjäger" per Bahn zur Überprüfung und zum Nachfliegen verfrachtet wurden.

Eine Anordnung vom 15. März befahl, dass umgehend an sämtlichen sich im Bau befindlichen "Volksjägern" die Verbesserungsmaßnahmen der EHAG umzusetzen seien. Zehn Tage später rollte die erste nachgebesserte Maschine aus der Montagehalle und konnte offiziell an die Luftwaffe übergeben werden, es war das erste Einsatzmuster. 20 bis 23 Bernburger "Volksjäger" sind durch Werknummern historisch nachweisbar<sup>470</sup>. Vermutlich fand am 12. April der letzte Räumungsflug nach Ludwigslust in Mecklenburg statt. Alle Maschinen kamen ausnahmslos zum JG1.<sup>471</sup>

---

<sup>465</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.204.

<sup>466</sup> Die Waffe wurde nur in einer Fabrik in Posen (damals "Festung Posen") hergestellt, die am 23. Februar 1945 von der Roten Armee eingenommen wurde. Der größte Teil der MK108 wurde in den Me 262 verbaut. Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.7 und Griehl, 2007, S.226.

<sup>467</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.58.

<sup>468</sup> Ebda., S.60.

<sup>469</sup> Ebda., S.61.

<sup>470</sup> Ebda., S.204f., listen im Anhang 20 Bernburger Maschinen auf, während Griehl, 2007, S.305f., auf 23 kommt. Die Unterschiede lassen sich durch die Verwendung unterschiedlichen Quellenmaterials erklären.

<sup>471</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.172-178.

## Truppenerprobung:

Die deutsche Luftwaffe machte sich das Leben selbst zusätzlich schwer. Als ob das Chaos nicht schon groß genug gewesen wäre, leistete man sich die Aufstellung und Aufhebung von gleich drei Erprobungsverbänden, was mit hohem bürokratischen Aufwand verbunden war:

- Erprobungskommando 162:

Wie schon für die Messerschmitt Me 262, wurde auch für den "Volksjäger" ein eigenes Truppenerprobungskommando aufgestellt. Der Befehl dazu erging am 9. Januar 1945<sup>472</sup>, einen Tag später wurde das Kommando gegründet, bekam den Namen "Erprobungskommando 162" und war der E-Stelle Rechlin und dem General der Jagdflieger Gordon Gollob unterstellt. Vier Tage nach der Gründung wurden 26 Mann technisches Personal, das gründlich ausgebildet war, nach Rostock-Marienehe abkommandiert.<sup>473</sup> Am 1. Februar hätte das Kommando einsatzbereit sein und etwa Gruppenstärke haben sollen.<sup>474</sup> Dazu kam es nie, denn das Oberkommando der Luftwaffe (OKL) befahl schon am 13.<sup>475</sup> oder 25. Januar<sup>476</sup> die Auflösung des Kommandos.

- I./JG200:

Der General der Jagdflieger (GdJ) bat am 21. Januar 1945 beim Luftwaffenführungsstab um die Aufstellung der I./JG200, als Einsatzort war Parchim vorgesehen. Am 25. Januar wurde der Aufstellungsbefehl erteilt, allerdings unter dem Namen I./JG80.<sup>477</sup>

- I./JG80:

Dieser Verband wurde als Nachfolger für die I./JG200 aufgestellt, existierte aber nur für gut zwei Wochen auf dem Papier. Am 25. Januar befohlen und gegründet, hätte es am 20. Februar einsatzbereit sein sollen. Als Standorte waren Wien-Aspern, Parchim (Nähe Rostock) und Rechlin (Mecklenburg, nördlich von Berlin) geplant. Weil keine "Volksjäger" zu haben waren, befahl GdJ Gollob am 31. Januar die Auflösung der I./JG80, die am 7. Februar umgesetzt wurde.<sup>478</sup>

Folglich gab es immer noch kein Erprobungskommando, aber man schien zur Besinnung zu kommen. Der GdJ kommandierte einige Piloten vom JG1 unter dem Namen "Auffangstaffel 162" nach Wien-Heidfeld ab, damit sie vor Ort mit Betreuung durch die EHAG Testflüge unternehmen konnten.<sup>479</sup> Nach deren Ankunft am 27. Februar stellte sich heraus, dass nur

---

<sup>472</sup> Koos, 2008, S.226.

<sup>473</sup> Ebda., S.227.

<sup>474</sup> Ebda., S.226.

<sup>475</sup> Ebda., S.228.

<sup>476</sup> Griehl, 2007, S.279.

<sup>477</sup> Vgl. Koos, 2008, S.228.

<sup>478</sup> Vgl. ebda., S.228f.

<sup>479</sup> Das Kommando über die Piloten hatte Oberleutnant August Hachtel. Heinkel-Techniker berichteten von deren Begeisterung: *"Diese Männer waren unglaublich ungeduldig darauf, die He 162*

ein "Volksjäger" (V19) flugbereit war, an dem noch keine Nachbesserungen gemacht worden waren und der den rigorosen Flugbeschränkungen unterlag. Eine Erprobung war bei 500 km/h Geschwindigkeitslimit, einer maximalen Flugdauer von 15 Minuten<sup>480</sup> und einem Verbot für enges Kurven<sup>481</sup> sinnlos, trotzdem fingen die Piloten vom JG1 damit an. Durch einen Pilotenfehler wurde die V19 am 16. März zerstört, der Flugzeugführer fand dabei den Tod. Inzwischen waren aus den Endmontagestellen Rostock-Marienehe und Bernburg "Volksjäger" zum Nachfliegen eingetroffen, die voll ausgefliegen werden konnten. Bis zu 900 km/h wurden dabei erreicht, was einen Geschwindigkeitsvorteil von 200 km/h gegenüber den besten alliierten Kolbenmotorjagdflugzeugen bedeutete. Die Lage in Wien verschlechterte sich aber zunehmend, Wasser-, Strom- und Telefonnetz brachen Ende März zusammen, die Rote Armee stand unmittelbar vor Wien.<sup>482</sup> Ernst Heinkel und Karl Frydag schilderten im Juli 1945 bei einem Verhör durch die Briten die Evakuierung:

*"Am 1. April 1945 musste unser Betrieb in Wien schließen. Ganze Vorrichtungen wurden abtransportiert, größere Ausstattungen (...) wurden so weit als möglich weggebracht. Zeichnungen und Dokumente wurden sichergestellt und nach Jenbach transportiert, wo sie in einem Keller in der Nähe des Achensees versteckt wurden, um sie vor einer Zerstörung zu schützen. Als wir Wien verlassen mussten, standen dort etwa 12 vollständige Maschinen; diese hätten nach Hörseburg [sic!- gemeint war wohl Hörsching] bei Linz und nach Lechfeld geflogen werden sollen, aber wie wir hörten, kamen nicht alle dort an."<sup>483</sup>*

Als Alternative wurde das Gelände der E-Stelle Rechlin erwogen, sollte dieses wegfallen, wollte man in das bayerische Lechfeld (südlich von Augsburg) ausweichen. Ende März oder Anfang April 1945 sah man sich durch die heranrückende Front gezwungen, nach Lechfeld zu verlegen. Dort sind noch vom 16. oder 17.<sup>484</sup> bis zum 22. April Triebwerks-Erprobungsflüge durchgeführt worden.<sup>485</sup> Ein "Volksjäger" wurde am 25. April vor den Bodentruppen der US-Army nach Oberpfaffenhofen (westlich von München) evakuiert, die Lechfeld am 27. April 1945 einnahmen<sup>486</sup> und zwei He 162 wurden in Tulln an der Donau erbeutet<sup>487</sup>, wobei damit das Flugfeld Langenlebarn gemeint sein dürfte.

---

*auszuprobieren, die von unseren Technikern freigegeben wurden. Sobald sie bereit waren, übernahmen die Piloten die Flugzeuge." Mombeek, 2003, S.297.*

*Auch Carl Francke fiel auf "(...) dass die Männer einen unglaublichen Willen hatten und alles mit großer Energie angingen und von der He 162 überwältigt waren. Diesen Leuten müssen von unseren Leuten in Heidfeld so schnell als möglich flugklare Flugzeuge und Einweisungen gegeben werden. Die He 162 war in einer unglaublich kurzen Zeit entwickelt worden und deswegen muss sie in einer unglaublich kurzen Zeit fronttauglich gemacht werden." Forsyth/Creek, 2008, S.65.*

<sup>480</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.65.

<sup>481</sup> Griehl, 2007, S.259.

<sup>482</sup> Vgl. Koos, 2008, S.231-234.

<sup>483</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.77.

<sup>484</sup> Griehl, 2007, S.282.

<sup>485</sup> Koos, 2008, S.237.

<sup>486</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.282.

<sup>487</sup> Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.12.

Die Erprobung des "Volksjägers" wurde nie abgeschlossen, die Piloten hatten keine Gelegenheit dazu, sein Leistungsspektrum voll auszuloten. Das erklärt die zahlreichen unterschiedlichen Angaben in den Spezifikationen, die in der Literatur zu finden sind. Zu Feindberührungen scheint es während der ganzen Truppenerprobung nicht gekommen zu sein.

## **Einsatz:**

*"Die Typhoon war eine einzeln fliegende Maschine. Mit der He 162 musste ich ja irgendwie angreifen, ich bin also an die Hawker ran, aber der hatte einen starken Motor. 'Pulle rein' und dann war der weg. Der ist mir glatt davongeflogen, da war nicht viel los gewesen. Der war froh, ich war froh: Keiner tut einem was. Das war doch alles schon in allgemeiner Auflösung."<sup>488</sup>*

**Leutnant Gerhard Hanf über einen der wenigen Luftkämpfe mit der He 162 über dem nordfriesischen Leck am 26. April 1945.**

### **Rückzug des JG1 nach Leck:**

Beim kleinen Städtchen Leck in Nordfriesland, unweit der dänischen Grenze, befand sich ein Fliegerhorst, wo sich im Lauf einiger Tage die 1./JG1, die 2./JG1 und die 3./JG1 versammelt hatten.<sup>489</sup> Das JG1 war das erste Geschwader, das mit der He 162 ausgerüstet wurde und sollte auch das letzte bleiben. Auf unterschiedlichsten Wegen hatten die Piloten ihren Weg nach Leck gefunden, immer auf der Flucht vor der zusammenbrechenden Front.

### **Die erste Staffel des JG1 (1./JG1):**

Hier fängt das Chaos schon an. Es ist nicht einmal gesichert, wer das Kommando über diese Staffel hatte. Möglicherweise stand sie am Boden unter dem Kommando von Staffelführer Leutnant Rudolf Schmitt und Staffelpkapitän Hauptmann Heinz Künnecke, aber in der Luft hätte Staffelführer Oberleutnant Karl-Emil Demuth vom der 3./JG1 das Kommando gehabt, da er erfahrener war<sup>490</sup> - nur sollte Demuth niemals die He 162 fliegen<sup>491</sup>. Am 6. Februar 1945 bekam die Staffel von Reichsmarschall Göring persönlich den Befehl, von Garz auf der Insel Usedom nach Parchim (südlich von Rostock) zu verlegen. Am 9. Februar traf sie dort ein und blieb für die nächsten zwei Monate. Weil keine "Volksjäger" zur Verfügung standen, durchliefen die Männer eine theoretische Vorbereitung, die von Technikern und Mitarbeitern der EHAG-Nord ausgeführt wurde.

Oberleutnant Demuth machte sich unterdessen mit fünf anderen Piloten von der 2. und 3./JG1 auf den Weg nach Wien-Heidfeld, um an einige "Volksjäger" zu kommen.<sup>492</sup> Die Männer trafen dort am 4. März ein, fanden aber nur die V19 als einziges flugfähiges Muster

---

<sup>488</sup> JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.37.

<sup>489</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.118.

<sup>490</sup> Ebda., S.95 und S.119.

<sup>491</sup> Wollenweber, 2012, S.115.

<sup>492</sup> Darunter Feldwebel Friedrich Enderle und Unteroffizier Josef Rieder. Enderle kam am 14. April 1945 ums Leben, als er mit seiner He 162 in Ludwigslust abhob. Doch die Maschine gewann nicht an Höhe, stürzte ab und explodierte am Flugfeldrand. Als Ursache vermuteten die Augenzeugen, dass die Startklappen sich automatisch eingezogen hatten und keinen Auftrieb mehr lieferten. Vgl. Griehl, 2007, S.259 und Forsyth/Creek, 2008, S.104f. und S.207f.

vor, das schon durch am 27. Februar eingetroffene zehn Flugzeugführer vom 2./JG1 unter Leutnant August Hachtel<sup>493</sup> erprobt wurde.<sup>494</sup> Demuth und seine Männer reisten darum wahrscheinlich am 14. März wieder nach Parchim ab. Flugfähige "Volksjäger" gab es sowieso keine mehr in Heidfeld, denn ein Unteroffizier Tautz oder Daus<sup>495</sup> der 2./JG1 verunglückte an diesem Tag tödlich mit der V19.<sup>496</sup> Er hatte bei seiner ersten Landung die Piste verfehlt und raste in einen Stapel Flugbenzinfässer.<sup>497</sup>

Bis zum 31. März dauerte das Warten auf die immer wieder angekündigten Maschinen, erst dann landete in Parchim eine unbekannte Anzahl He 162, vermutlich waren es nur zwei.<sup>498</sup> Leutnant Gerhard Hanf erinnert sich an seine erste Begegnung mit der "Wunderwaffe Volksjäger":

*"Eines Tages kam dann eine Maschine, eine He 162 und die haben wir uns angesehen. Na, was soll denn das sein? Die Anweisung, nicht schneller als 600 km/h zu fliegen, da sie sonst in der Luft demontieren würde, war nicht gerade vertrauenerweckend. Da konnten wir ja gleich mit dem Tretroller antreten! Und dann das Triebwerk auf dem Rücken! Das sah schon komisch aus. Schon wenn man davor stand, kamen einem die Gedanken: Mensch, du hast keinen Quirl da vorne, keine Latte, nichts! Was soll denn das? (...) streng genommen war das alles nur zusammengeschustertes Zeug (...)"<sup>499</sup>*

Umgehend absolvierten Leutnant Hanf und Leutnant Hans Berger ihre ersten kurzen Flüge. Hanf bemängelte vor allem die sehr lange Startstrecke, die spartanische Cockpitausstattung, die praktisch nicht vorhandene Panzerung, das bockige Triebwerk und die seiner Meinung nach zu leichte Bewaffnung. Den Charakter der Maschine beurteilte er hingegen als positiv, ebenso die exzellenten Sichtverhältnisse, die Ruhe und die gut ansprechende, präzise Steuerung. Ein Urteil, zu dem auch Unteroffizier Alvo von Alvensleben kam.<sup>500</sup> Die USAAF bombardierte am 7. April den Fliegerhorst massiv und es entstanden schwere Schäden - ein Flugbetrieb war vorerst nicht mehr möglich. Darum wurde die 1./JG1 vom OKL am 8. April 1945 schrittweise<sup>501</sup> zum nur 25 Kilometer südwestlich gelegenen Flugfeld Ludwigslust abkommandiert, "Feld" ist in diesem Fall wörtlich zu verstehen. Weil vorerst nur wenige Maschinen zur Verfügung standen, lief nebenher auch die improvisierte theoretische

<sup>493</sup> Bei Griehl, 2007, S.259 heißt der Leutnant "Hachtl".

<sup>494</sup> Koos, 2008, S.231.

<sup>495</sup> Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.11.

<sup>496</sup> Bei Forsyth/Creek, 2008, S.97. ist die Rede von "Tautz" und dem 14. März als Unglücksdatum, bei Koos, 2008, S.234 von "Daus" und dem 16. März. Sicher scheint, dass der Unteroffizier zur 2. Staffel des JG1 gehörte.

<sup>497</sup> Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.11.

<sup>498</sup> Sowohl Hanf, als auch sein Staffelkollege Hans Berger, verzeichnen in ihren Flugbüchern einen Flug auf der He 162. Berger flog von 18.23 Uhr bis 18.35 Uhr und Hanf startete um 18.30 Uhr zu einem Flug von etwa 30 Minuten Länge. Folglich muss es am 31. März mindestens zwei He 162 in Parchim gegeben haben. Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.99f. und JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.36.

<sup>499</sup> JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.36.

<sup>500</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.100 und JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.36.

<sup>501</sup> Am 13. April befanden sich immer noch "Volksjäger" in Parchim. Forsyth/Creek, 2008, S.104.

Truppenerprobung weiter. Langsam trafen mehr He 162 in Ludwigslust ein, die allerdings nach wie vor den Flugbeschränkungen unterlagen. Doch die Faszination, die vom Flugzeug mit diesem revolutionären, alles Bisherige in den Schatten stellenden Antrieb ausging, war sehr groß. Die EHAG-Techniker hatten die Piloten darauf hingewiesen, dass man im Bahnneigungsflug an die Schallmauer herankommen konnte, verboten aber ausdrücklich, dies auszuprobieren. Von Alvensleben gab auf solche Vorschriften nichts und probierte es trotzdem aus. Und tatsächlich: er erreichte, laut eigener Aussage, die sagenhafte 1000km/h-Marke.<sup>502</sup> Wahrscheinlich hat er nur mit viel Glück dieses Unternehmen überlebt. Am 12. April hatte die 1./JG1 eine Stärke von 16 "Volksjägern", davon waren kaum mehr als zehn in flugklarem Zustand - wegen der Beschränkungen kann man sie aber nicht als einsatzklar bezeichnen. Zwischen fünf und zehn Schulungsflüge konnten zeitweise täglich durchgeführt werden, von denen jeder zwischen 15 und 20 Minuten dauerte. Unsinnigerweise galten die 40 so eingewiesenen Piloten<sup>503</sup> danach als auf dem "Volksjäger" geschult.<sup>504</sup> Oberleutnant Demuth war mittlerweile die britische 21. Army Group auf den Versen, also machte sich die 1./JG1 mit ihren "Volksjägern" und Fahrzeugen am 15. April auf den Weg. Nach einem Tankstopp und einer Übernachtung in Husum, traf der größte Teil der Staffel nach einem Tag am 16. April 1945 gegen Mittag in Leck ein.<sup>505</sup>

### **Die zweite Staffel des JG1 (2./JG1):**

Die 2./JG1 wurde wahrscheinlich von Leutnant Gerhard Hanf, Staffelfkapitän Oberleutnant Wolfgang Wollenweber und Hauptmann Wolfgang Ludewig kommandiert, sichere Angaben fehlen.<sup>506</sup> Bis zum 11. April 1945 befand sich die 2. Staffel des JG1 in Garz auf der Insel Usedom. "Volksjäger" hatte auch diese Staffel noch keine erhalten. Am 26. März hatte sie zwar den Befehl erhalten, nach Wien-Heidfeld zu verlegen, aber das OKL hob den Befehl wenig später wieder auf und befahl die Verlegung nach Parchim zur 1./JG1. Am 7. April wurde der Fliegerhorst Parchim schwer von den Amerikanern bombardiert und außer Betrieb gesetzt, wovon die 2. Staffel am gleichen Tag vom OKL unterrichtet worden sein muss. Das Ziel hieß nun Warnemünde.<sup>507</sup> Dort wurden die Männer der 2. Staffel in einem Hotel

---

<sup>502</sup> Vgl. Mombeek, 2003, S.292f.

<sup>503</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.103.

<sup>504</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.262.

<sup>505</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.104f.

<sup>506</sup> Ebda., S.115 und S.119.

<sup>507</sup> Fehler bei Griehl, 2007, S.271: Dass die 2./JG1 "überraschend" vom OKL den Befehl bekam, nach Parchim zu verlegen, ohne über den Angriff unterrichtet worden zu sein und dass das in Teilen am 8. April auch noch umgesetzt worden ist, ist sehr unwahrscheinlich: Erstens hatte die dort stationierte 1./JG1 schon am 7. April den Befehl erhalten, nach Ludwigslust zu verlegen. Zweitens holten am 8. April Leutnant Gerhard Stierner und ein Leutnant Köttgen von der 3./JG1 in Rostock-Marienehe bei der EHAG zwei He 162 ab, die sie nach Parchim hätten bringen sollen. Vor dem Start wurden sie über die Zerstörung informiert, die sie wenig später selbst aus ihren Maschinen sahen und wichen deshalb zur 1./JG1 nach Ludwigslust aus. Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.101f. und Mombeek, 1993, S.300.

untergebracht. Jeden Morgen wurden sie von einem Bus dort abgeholt und zur Einschulung zur EHAG nach Rostock-Marienehe gebracht. EHAG-Direktor Carl Francke führte den "Volksjäger" gekonnt den Piloten vor, die einerseits von dessen Neuartigkeit angetan waren, andererseits Francke seine Show nicht abkauften. Unteroffizier Wilhelm Harder erzählte später darüber:

*"Die anfängliche Beschleunigung war sehr schwergängig. Das Ding rollte auf der Startbahn entlang wie eine Spielzeugmaus, die Feuer gefangen hatte und es brauchte fast die gesamte Länge der Startbahn und am Ende musste er steil hochziehen, um den Telegrafenkabeln auszuweichen, und dann hing das Ding in der Luft wie eine reife Pflaume. (...) Francke landete so gelassen, als ob es sich um eine Klemm 35<sup>508</sup> und keinen Strahljäger handelte, aber dafür hatte er die gesamte Landebahn bis auf den letzten Meter aufgebraucht."<sup>509</sup>*

Die Schulung des Bodenpersonals war schon bald beendet, woraufhin sich dessen Mitglieder auf den Weg nach Leck machten, zwischenzeitlich war vermutlich ein entsprechender Befehl dazu ergangen. Die meisten von ihnen trafen am 18. April 1945 in Leck ein.<sup>510</sup> Für die Piloten hingegen ging die gefährliche Schulung den Rest des Aprils weiter. Erst waren die Offiziere an der Reihe, gefolgt von den Unteroffizieren und niedrigeren Rängen.<sup>511</sup> Insgesamt gab es bei 68 Flügen acht Unfälle und fünf Flugzeugführer verloren ihr Leben.<sup>512</sup> Darunter Ritterkreuzträger und Fliegerass Paul Dähne, der dem "Volksjäger" äußerst skeptisch gegenüberstand und sich versehentlich am 24. April mit dem Schleudersitz durch das geschlossene Kabinendach katapultierte.<sup>513</sup> Maximal 15 He 162 standen der 2. Gruppe am Ende zu Verfügung, wohl keine zehn davon waren flugklar.

Am 30. April war die Rote Armee bis auf wenige Kilometer an die Stadt Rostock herangerückt, weshalb überstürzt der Rückzug nach Leck organisiert wurde. Kein Dutzend He 162, gesteuert auch von einigen Werkspiloten, hob ab in Richtung Nordfriesland, wo sie bereits von der kämpfenden 1. Gruppe erwartet wurden. Selbst für die 230 Kilometer weite Flugstrecke war nicht genug Treibstoff in den Tanks, ein Zwischenstopp in Kaltenkirchen (nördlich von Hamburg) war unvermeidbar. Oberfeldwebel Karl Beck und Leutnant Alfred Dürr ging unterwegs der Sprit aus, Beck stürzte ab und starb dabei. Dürr schaffte mit Mühe und Not eine Bauchlandung, blieb aber fast unverletzt. Die Spitfires der RAF kreisten ständig über Deutschlands hohem Norden und über Wismar schossen sie Leutnant Hans Rechenberg ab, der sich aber in Sicherheit bringen konnte. Einen Tag später startete das letzte "Volksjäger"-Überführungskommando unter der Leitung von Oberleutnant Wolfgang

---

<sup>508</sup> Bei der Klemm KI 35 handelt es sich um ein einfach zu fliegendes Sport- und Schulflugzeug mit Propellerantrieb aus Vorkriegstagen.

<sup>509</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.103.

<sup>510</sup> Griehl, 2007, S.272.

<sup>511</sup> Ebda., S.272.

<sup>512</sup> Koos, 2008, S.242.

<sup>513</sup> Vgl. ebda., S.242, Griehl, 2007, S.272 und Forsyth/Creek, 2008, S.112.

Wollenweber von der 3./JG1 in Rostock-Marienehe, wovon drei es wegen Unfällen nicht nach Leck schaffen sollten.<sup>514</sup> Wollenweber selbst konnte sich buchstäblich in letzter Sekunde in einer filmreifen Szene mit einem Fieseler "Storch" in Sicherheit bringen, die gleichzeitig das Ende der EHAG-Nord bedeutete:

Als er auf der Suche nach Flugbenzin zur Tankanlage gelangt, entgegnet ihm ein Major der Luftwaffe: *"Machen Sie schnell, wir sprengen hier gleich den ganzen Mist in die Luft. Den Russen darf nichts in die Hände fallen!"* Währenddessen will sich der sturzbetrunkene Tankwagenfahrer aus dem Staub machen. Wollenweber springt vor den Wagen und hält ihm seine Maschinenpistole entgegen. Der Fahrer lenkt ein und Wollenweber setzt den Einfüllstutzen an, das Flugbenzin strömt in den Tank bis dieser randvoll überläuft, aber der Fahrer war schon verschwunden und das Benzin floss weiter. Da Wollenweber nicht weiß, wie man die Pumpe abstellt, reißt er das Zündkabel aus dem Motor, was ihm einen heftigen Schlag versetzt. Dabei hätte leicht alles in Flammen aufgehen können. Beim "Storch" angekommen, bemerkt Wollenweber, dass dieser völlig platte Reifen hat. Trotzdem startet er, kommt aber nicht auf die nötige Abhebegeschwindigkeit. Doch plötzlich: *"Eine gewaltige Druckwelle, die von Sprengungen des Geländes ausgelöst wurde, hat den Storch empor gerissen. Hinter uns prasseln Betonbrocken, Hallentore, Flugzeugbleche, Eisenteile und alle möglichen Gegenstände auf den Boden und das ganze Gelände wird von einer riesigen Staubwolke eingehüllt."*<sup>515</sup>

Nach einem Flug von rund 80 Minuten, bei dem er fast von der eigenen Flak abgeschossen worden wäre, landet Wollenweber am 1. Mai 1945 um 13.30 Uhr in Leck.<sup>516</sup> Nun war der gesamte kümmerliche Rest der 2./JG1 versammelt und wartete mit sehr wenig verfügbarer Ausrüstung auf ihren Einsatz.<sup>517</sup>

### **Die dritte Staffel des JG1 (3./JG1):**

Die 3./JG1 stand wohl unter dem Kommando von Staffelführer Oberleutnant Karl-Emil Demuth, Staffelkapitän Oberleutnant Wolfgang Wollenweber und Leutnant Hans Berger - das ist aber nur teilweise gesichert.<sup>518</sup> Wie die 3. Staffel nach Leck kam, dazu gibt es zwei Versionen.

- 1. Version: Die 3./JG1 bekam Ende März den Befehl, nach Lüneburg zu verlegen. Am 4. April 1945 folgte die 3. Gruppe diesem Befehl und verließ ihren bisherigen

---

<sup>514</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.273.

<sup>515</sup> Vgl. Wollenweber, 2012, S.142f.

<sup>516</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.113 und Wollenweber, 2012, S.143.

<sup>517</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.272f. und Forsyth/Creek, 2008, S.112f.

<sup>518</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.115 und S.119. Um die Führungsfrage abschließend zu besprechen: Wollenweber schreibt in seinen Erinnerungen, dass die 1. Staffel von Heinz Künneke, die 2. von Gerhard Hanf und die 3. von Hans Berger geführt worden ist. Erst in letzter Minute vor Kriegsende soll er selbst noch Staffelkapitän geworden sein, da sein Vorgänger, Hauptmann Wolfgang Ludwig, nicht mehr auffindbar war. Vgl. Wollenweber, 2012, S.106 und S.144.

Stammplatz in Anklam in Pommern. In Lüneburg bekam die Gruppe keine "Volksjäger", weil die 1. und 2. Gruppe ebenfalls noch keine hatten und darum bevorzugt wurden. Bis zum 27. April warteten die Piloten in Lüneburg, ohne, dass etwas geschehen wäre. Am nächsten Tag bekamen sie den Befehl nach Rostock-Markgrafenheide zu verlegen, wo sie am 30. April eintrafen und als Bodentruppen zur Stadtverteidigung hätten eingesetzt werden sollen. Weil am 1. Mai die Rote Armee Rostock einnahm, floh die 3. Gruppe nach Warnemünde, wo sie auf einem U-Boot-Jagdschiff in letzter Minute Platz fand und das sie nach Kappeln an der Schlei (östlich von Flensburg) brachte. Von dort aus ging es auf dem Landweg weiter nach Leck, wo ohne weitere Tätigkeit das Kriegsende abgewartet wurde.<sup>519</sup>

- 2. Version: Von Garz auf Usedom verlegt die 3. Gruppe Ende Februar 1945 via Anklam, Pasewalk und Berlin-Karow nach Parchim. Kaum dort angekommen, wird sie am 23. Februar auf dem Landweg nach Rostock-Marienehe zur Schulung auf den "Volksjäger" befohlen, wo sie am 24. Februar ankommt. Als Unterkunft dient aber das Luxushotel "Deutscher Reichskanzler" im nahegelegenen Warnemünde. Ausbildungsende ist am 5. März 1945, anschließend geht die Gruppe zurück nach Parchim, wo bis zum 21. März auf He 162 gewartet wird - abgesehen von Strom- und Heizungsausfällen ereignet sich nichts. Ein Kommando aus zehn Piloten, darunter Oberleutnant Wollenweber, wird am 23. März zu Junkers nach Bernburg abkommandiert, um von dort aus Überführungsflüge auf der He 162 nach Parchim und, nach der Zerstörung des dortigen Fliegerhorsts am 7. April, nach Ludwigslust durchzuführen<sup>520</sup>. Diese Gruppe befindet sich am 14. April in Ludwigslust und erhält den Befehl, am 15. nach Leck zu verlegen.<sup>521</sup> Währenddessen ist eine andere Gruppe von Piloten der 3./JG1 wohl mit der Überführung von "Volksjägern" aus Rostock-Marienehe nach Parchim beschäftigt.<sup>522</sup> Auch sie muss an diesem Tag den Befehl zum Rückzug nach Leck erhalten haben, zusammen mit der 1./JG1<sup>523</sup>, denn Leutnant Gerhard Stierner und Unteroffizier Josef Rieder flogen am 15. April über Husum nach Leck, wo sie am 16. April auch ankamen.<sup>524</sup> Wie und wann genau der Rest der 3./JG1 nach Leck kam, ist nicht mehr nachvollziehbar. Wie Wollenwebers spektakuläre Flucht vom EHAG-Gelände in Marienehe aber beweist, fanden durch die 3. Gruppe bis zum 1. Mai noch vereinzelte Überführungsflüge nach Leck statt.<sup>525</sup>

---

<sup>519</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.273f.

<sup>520</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.104.

<sup>521</sup> Vgl. Wollenweber, 2012, S.105-115, S.116 und S.130.

<sup>522</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.101ff.

<sup>523</sup> Ebda., S.104f.

<sup>524</sup> Ebda., S.105.

<sup>525</sup> Vgl. Wollenweber, 2012, S.142f.

Die 1. Version wirft mehr Fragen auf, als sie beantwortet - leider auch deswegen, weil Griehl (2007) die Geschichte nicht mit ausreichend Quellen belegt, was die 2. Version wahrscheinlicher macht, die zu großen Teilen historisch verbürgt ist. Die Verlegung der 3./JG1 aus Anklam nach Lüneburg hat aller Wahrscheinlichkeit niemals stattgefunden, da sie Teil eines Befehls war, der am 26. März 1945 vom OKL erging, aber niemals umgesetzt wurde. Danach hätte die 1./JG1 nach Köthen (bei Bernburg) und die 2./JG1 nach Wien-Heidfeld verlegen sollen, was nachweislich nie geschah, da der Befehl kurz darauf vom OKL aufgehoben wurde, das steht paradoxerweise auch bei Griehl (2007) selbst.<sup>526</sup> Anklam selbst als Ausgangsort der Reise ist sehr wahrscheinlich, weil die 3. Staffel dort seit Mitte Oktober 1944 ihren Stammpflicht hatte.<sup>527</sup> Außerdem passen die 23 Tage der Untätigkeit nicht zum sinnlosen Aktionismus jener Tage, durch den der Realitätsverlust hätte kaschiert werden sollen. Es wäre viel passender, wenn die Männer zur Einschulung nach Bernburg oder Rostock abkommandiert worden wären, statt die Zeit verstreichen zu lassen - dies spricht ebenfalls für die 2. Version. In der 1. Version steckt aber mit Sicherheit ein wahrer Kern, weshalb denkbar wäre, dass es sich dabei vielleicht um den Rest der 3. Staffel gehandelt hat, der in der 2. Version nicht gefunden werden kann.

### **Der „Volksjäger“ in den Augen der Piloten des JG1:**

Die anfänglich recht positive Beurteilung wich schnell Ernüchterung. Enges Kurven im Tiefflug im Bereich um 300 km/h - im Luftkampf zwischen Jagdflugzeugen bei der Tieffliegerbekämpfung konnte diese Situation durchaus auftreten - war mit dem „Volksjäger“ potentiell lebensgefährlich. Unteroffizier Konrad Augner, Leutnant Hanf, Leutnant Berger und Oberleutnant Wollenweber beschreiben alle in ihren Erinnerungen das gleiche Phänomen: Wenn man in Bodennähe das Seitenruder betätigte, um eine scharfe Kurve zu fliegen, dreht sich die Maschine auf den Rücken und fiel wie ein Stein zu Boden.<sup>528</sup> Die Ursache dafür war, dass der Abgasstrahl der He 162 bei Schiebewinkeln über 20° abgelenkt wurde und sich ein Seitenleitwerk darin festzog. Dies führte zum Trudeln, eine Flugsituation, aus der das Flugzeug nicht mehr herauskommen konnte. Für die Piloten war das "Schieben", also das Fliegen in einem spitzen Winkel zur Flugrichtung, ein praktisches Manöver zur raschen Reduzierung von Geschwindigkeit. Auf den Propellermaschinen war das ohne weitere Konsequenzen machbar, nicht aber auf dem "Volksjäger", was das Flugzeug noch ungewöhnlicher machte.<sup>529</sup> Möglicherweise hätte dieser tödliche Fehler durch eine Rumpferlängerung und eine Erhöhung des Seitenleitwerks beseitigt werden können, wozu

---

<sup>526</sup> Prien/Rodeike, 1993, S.1573, Griehl, 2007, S.271 und Forsyth/Creek, 2008, S.98.

<sup>527</sup> Manrho/Pütz, 2010, S.9.

<sup>528</sup> Vgl. Mombeek, 2003, S.292ff., Forsyth/Creek, 2008, S.97 und S.103, JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.37 und Wollenweber, 2012, S.132.

<sup>529</sup> Hiller, 1984, S.76.

es bis Kriegsende nicht mehr kam.<sup>530</sup> Genauso tödlich war es, beim Hochziehen die Querruder zu betätigen, denn dabei neigte sich die He 162 zur Seite, und schmiert über die Tragfläche ab. Auch diese Flugsituation war nicht mehr korrigierbar.<sup>531</sup> Diesen Konstruktionsfehlern fielen unter anderem Feldwebel Rolf Ackermann, der sehr flugerfahrene Hauptmann und Ritterkreuzträger Paul Dähne, sowie ein unbekannter britischer Testpilot zum Opfer.<sup>532</sup>

### **Die "Volksjäger"-Einsätze beim JG1 in Leck - Eine Chronologie:**

Nun befanden sich fast alle ausgelieferten He 162 der Varianten A-1 und A-2 auf dem Fliegerhorst Leck, doch noch längst nicht alle Maschinen waren einsatzklar. Der Treibstoffmangel zwang das JG1 dazu, die meiste Zeit am Boden zu verbringen. Am 19. April stieg erstmals eine Rotte "Volksjäger" zur Bekämpfung von tieffliegenden Jabos in "freier Jagd"<sup>533</sup> auf. Der "Volksjäger" kam am 19. April 1945 erstmals zu einem Fronteinsatz.<sup>534</sup> An diesem Tag nahm die US-Armee Leipzig ein und britische Truppen rückten bis zur Elbe vor.<sup>535</sup> Jeden Tag wurden jetzt Städte durch die alliierten Armeen eingenommen, der Machtbereich des Dritten Reichs schwand immer rascher. Propagandaminister Joseph Goebbels hielt anlässlich des bevorstehenden "Führergeburtstags" seine letzte Rundfunkansprache - nur noch Berlin, Hamburg, München und einige unbedeutende Nebenanlagen waren sendefähig.<sup>536</sup> Außerdem sollte in Berlin auf Befehl Hitlers dessen ehemaliger Begleitarzt Karl Brandt hingerichtet werden, wegen Hochverrats und weil er es gewagt hatte, dem "Führer" einen schonungslosen Lagebericht über die katastrophale medizinische Versorgungslage abzuliefern. Durch die Kriegswirren kam es dazu nicht mehr.<sup>537</sup> In einer anderen Welt, im fernen New York City hingegen, feierte das Erfolgsmusical "Carousel" von Rodgers und Hammerstein im Majestic Theatre am Broadway Premiere.<sup>538</sup>

---

<sup>530</sup> Koos, 2003, S.113, Hiller, 1984, S.76 und JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005.

<sup>531</sup> Wollenweber, 2012, S.133.

<sup>532</sup> Vgl. ebda., S.133f., S.137 und S.150.

<sup>533</sup> "Freie Jagd" bedeutete, dass ein Jagdflieger in einem bestimmten Gebiet, in jeder Flughöhe, jedes feindliche Flugzeug angreifen durfte. Solche Missionen zählten, im Gegensatz zu Eskortmissionen, unter den Luftwaffe-Piloten zu den populärsten. Der Begriff taucht allerdings auch im Zusammenhang mit den Methoden der Aufstandsbekämpfung ("Partisanenbekämpfung") durch Wehrmacht und SS auf der Balkanhalbinsel auf. Casagrande, 2003, S.281.

<sup>534</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.105.

<sup>535</sup> Ballhausen, 2004, S.453.

<sup>536</sup> Diller, 2001, S.1482.

<sup>537</sup> Görtemaker, 2012, S.268.

<sup>538</sup> Everett/Laird, 2008, S.55.

## 19. April 1945:

Vorerst waren die Jagdeinsätze auf der He 162 noch als Versuche anzusehen, das OKL gab sie erst später, am 23. April, offiziell zum Einsatz frei.<sup>539</sup> Leutnant Gerhard Stierner und Fahnenjunker-Feldwebel Günther Kirchner führten um 12.22 Uhr einen Alarmstart durch und kamen unmittelbar nach dem Start, noch im Steigflug in 50 Metern Höhe, unter Beschuss. Zwei P-47 "Thunderbolts" hatten sich ihnen von hinten genähert und das Feuer eröffnet. Kirchners Maschine wurde von den Geschößgarben durchsiebt, trotz der geringen Höhe betätigte er den Schleudersitz, in der sich der Fallschirm aber nicht öffnen ließ - Kirchner findet in vier Kilometern Entfernung südlich vom Fliegerhorst bei Klintum den Tod. Die US-Jäger beachteten Stierner nicht weiter, der trotz eines Fahrwerkdefekts wieder sicher landen kann. So steht es im letzten Eintrag in Kirchners Flugbuch, der von Leutnant Berger stammt und so erinnerte sich Stierner nach dem Krieg daran.<sup>540</sup> Der erste Einsatz endete in einer sinnlosen Tragödie um fünf nach zwölf.

Doch auch hierfür gibt es eine zweite Variante, die sich vor allem aus Wollenwebers Erinnerungen und einem Bericht des RAF-Flying-Officer Geoffrey Walkington ergibt. Nach Wollenweber war es Walkingtons Hawker "Tempest" V, Kennung "SN185" vom 135. Wing des 222. Squadron<sup>541</sup>, die Kirchner angriff. Dummerweise soll sich dieser auf einen engen Kurvenkampf mit Seitenruderbetätigung eingelassen haben, was der "Volksjäger" bekanntermaßen nicht vertrug, sich umdrehte und abschmierte. Um seinen Luftsieg mit Bildern aus der Schusskamera bestätigen zu können, feuert Walkington mit seinen Bordkanonen auf das Wrack. Kirchner war zuvor ausgestiegen, aber weil sich der "Volksjäger" in Rückenlage befand, katapultierte der Schleudersitz ihn in den Boden statt in die Luft.<sup>542</sup>

In Walkingtons Bericht lesen sich die Ereignisse wieder etwas anders: Er brach um 12.20 Uhr einen Angriff auf den Flugplatz Husum ab, weil er in nördlicher Richtung ein ihm unbekanntes Flugzeug abheben sah. Nachdem er es aufgrund der Flügelform (ähnlich einer Me 109) und der Bemalung als feindlich erkannt hatte (grün gefleckt mit gelber Unterseite), gab er Gas, konnte dem Flugzeug aber selbst mit 360 mp/h (580 km/h) nicht näher kommen. Nach einer 360°-Drehung der feindlichen Maschine entwickelte sich ein Luftkampf. Walkington kommt bis auf 1'000 Fuß heran, feuert, aber wahrscheinlich daneben (ob er traf geht aus seinem Bericht leider nicht eindeutig hervor). In 3'000 Fuß (915 Meter) zieht der deutsche Pilot hoch, in 3'500 Fuß (1'067 Meter) kommt er ins Trudeln und stürzt daraufhin bei Husum ab.<sup>543</sup>

---

<sup>539</sup> Griehl, 2007, S.267.

<sup>540</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.105ff., Prien/Rodeike, 1993, S.1587, Mombeek, 2003, S.293 und Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.17.

<sup>541</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.107.

<sup>542</sup> Vgl. Wollenweber, 2012, S.132.

<sup>543</sup> Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.17 und Forsyth/Creek, 2008, S.105-108.

Dass Walkington Kirchner abgeschossen hat ist also nicht gesichert, aber immerhin plausibel. Zeit und Ort des Luftkamps decken sich in den Aussagen fast vollständig, die Höhe und Art des Beschusses nicht. Einerseits ist es nicht möglich, dass Walkington Kirchner über der Piste abgeschossen hat, wenn er erst vom 35 Kilometer entfernten Husum herfliegen musste. Andererseits waren Irrtümer in solchen Berichten relativ häufig und wurden im Nachhinein manchmal korrigiert.<sup>544</sup> Wenn Wollenweber Recht hätte, dann müsste es theoretisch auch Bilder aus der Schusskamera Walkingtons geben - doch die sind weder im Bericht noch sonstwo zu finden. Die 8. Luftflotte der USAAF hatte am 19. April außerdem keine "Thunderbolts" über Deutschland im Einsatz<sup>545</sup>, die durchaus eine Ähnlichkeit mit den "Tempests" aufweisen. Es ist keine He 162 mit einer gelben Unterseite oder einer grün gefleckten Bemalung bekannt, ihre Flügel ähneln jedoch stark derjenigen einer Me 109. Eine Verwechslung solcher Merkmale im Eifer des Gefechts ist denkbar, schließlich kannte ja nicht einmal die deutsche Flugabwehr alle Silhouetten der eigenen Flugzeuge. Wer auch immer Kirchner abschoss, es wird nicht mehr abschließend geklärt werden können. Tatsache ist, dass der erste Einsatztag auch den ersten Einsatzverlust brachte.

## **20. - 21. April 1945:**

Pünktlich zum "Führergeburtstag" waren vier "Volksjäger" einsatzbereit. Um 11.30 Uhr wird Tieffliegeralarm ausgegeben, aber Oberleutnant Wollenweber hat Probleme mit der BMW-003-Turbine und kann erst 20 Minuten später starten. Die drei anderen He 162 kehren da bereits wieder von ihrem Einsatz zurück, Feindberührung hatten sie keine. Wollenweber aber trifft auf zwei Hawker "Tempests"<sup>546</sup>, die gerade zum Tieffliegerangriff ansetzen. Zweimal kann sich Wollenweber in Schussposition bringen, doch so oft er den Abzug auch zieht, die Waffen gehen nicht los. Wollenweber erinnert sich:

*"Auf dem Rückflug nach Leck kann ich meine Wut über die verpassten Chancen kaum noch unterdrücken und hätte am liebsten laut losgeschrien. Wenn jetzt der verantwortliche Waffenwart da wäre, hätte ich ihn sicher eigenhändig erwürgt. (...) Ich hätte zum Helden werden können - jetzt komme ich mir wie ein Versager vor und bestimmt wird es bei der Nachbesprechung oder im Kasino immer einen geben, der mein 'Pech' hinter vorgehaltener Hand anzweifelt."<sup>547</sup>*

Obwohl die Lage längst hoffnungslos war, Wollenweber war immer noch ein ehrgeiziger Jagdflieger, der sich vor seinen Kollegen beweisen wollte. Dass er mit zwei Abschüssen absolut gar nichts bewirkt hätte, außer sinnloserweise zwei weiteren britischen Müttern in letzter Minute ihre Söhne zu nehmen, darauf schien es nicht anzukommen, wenn man in

---

<sup>544</sup> Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.19.

<sup>545</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.108.

<sup>546</sup> Laut Griehl, 2007, S.267 waren es Hawker "Typhoons".

<sup>547</sup> Wollenweber, 2012, S.133.

einer "Wunderwaffe" flog. Immerhin scheint eventuell der Waffenwart schlauer gewesen zu sein, denn es stellte sich heraus, dass das Stromkabel für den Abzug durchtrennt worden war.<sup>548</sup>

Der "Führergeburtstag" brachte am Nachmittag auch zwei, vielleicht sogar drei Verluste. Unteroffizier Gerhard Fendler stürzt bei einem Überführungsflug aus unbekanntem Gründen ab. Leutnant Rudolf Schmitt katapultiert sich erfolgreich mit dem Schleudersitz aus seiner He162, die technische Probleme hatte.<sup>549</sup> Umstritten ist der Vorfall, der mit Feldwebel Erwin Steeb zu tun hatte. Angeblich riss in 4'000 Metern Höhe eine mangelhaft verarbeitete Schweißnaht, woraufhin Steeb sich hinauskatapultieren musste.<sup>550</sup> Unklar ist, ob das am 20.<sup>551</sup> oder 22. April<sup>552</sup> passierte und ob Steeb überhaupt den Schleudersitz benutzt hatte.<sup>553</sup> Am Nachmittag folgten zwei erfolglose Einsätze, so auch am 21. April.<sup>554</sup>

## **22. April:**

Wieder wird in Leck Fliegeralarm ausgelöst, eine einzelne Maschine befindet sich im Anflug, vermutlich eine DeHavilland "Mosquito". Die "Mosquito" war ebenfalls in Holzbauweise gefertigt, lange vor dem "Volksjäger"<sup>555</sup>, und erreichte dadurch sehr hohe Geschwindigkeiten<sup>556</sup> für ein zweimotoriges Kolbenmotor-Flugzeug. Sie war fast so wendig, wie ein Jagdflugzeug und war bis Ende 1942 das schnellste Einsatzflugzeug der Welt.<sup>557</sup> Wollenweber startete zum Abfangen, doch er kam nur sehr langsam näher, da die Maschine mit weit über 700 km/h unterwegs war. Es stellte sich tief über Dänemark auf 5'000 Metern Höhe heraus, dass er im ersten einstrahligen TL-Jagdflugzeug der Welt eine deutsche Arado Ar 234 verfolgte, den ersten zweistrahligem TL-Bomber der Welt - ein historisches Treffen. Selbst jetzt führte die Luftwaffe noch Fernaufklärungsflüge bis nach Stavanger im besetzten Norwegen durch. Erst als Wollenweber schon das Skagerrak sehen konnte, drehte er um.<sup>558</sup> Am gleichen Tag fand ein weiterer Einsatz über Leck statt, ohne Erfolge.<sup>559</sup>

---

<sup>548</sup> Wollenweber, 2012, S.133. Laut Griehl 2007, S.267, war es ein Kurzschluss.

<sup>549</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.110.

<sup>550</sup> Vgl. Hiller, 1984, S.80.

<sup>551</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.110.

<sup>552</sup> Hiller, 1984, S.80.

<sup>553</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.110.

<sup>554</sup> Griehl, 2007, S.267 und Forsyth/Creek, 2008, S.110.

<sup>555</sup> Der Erstflug der "Mosquito" fand am 25. November 1940 statt. Klassiker der Luftfahrt, 3/2013, S.41.

<sup>556</sup> Von allen Varianten war die TR Mk.33 "Sea Mosquito" mit 623 km/h vermutlich die schnellste. Klassiker der Luftfahrt, 3/2013, S.41. Im Zweiten Weltkrieg war aber nur die Variante FB Mk.XVIII mit 608 km/h Spitzengeschwindigkeit im Einsatz. Green/Swanborough, 1996, S.164f.

<sup>557</sup> Klassiker der Luftfahrt, 3/2013, S.41.

<sup>558</sup> Vgl. Wollenweber, 2012, S.133.

<sup>559</sup> Griehl, 2007, S.267.

### **23. - 25. April 1945:**

Leutnant Hanf steigt am Vormittag des 23. zweimal in einem Alarmstart zur Abfangjagd auf. Die Flüge dauerten nur sehr kurz und verliefen ereignislos. Feldwebel Ackermann kommt am Nachmittag bei einem Übungsflug durch schwerste Kopfverletzungen ums Leben. Am Abend des 23. brachte Hauptman Künnecke seinen "Volksjäger" in die Luft, konnte aber keinen Luftsieg verbuchen.<sup>560</sup>

Ein weiteres Opfer forderte die He 162 am nächsten Tag in Warnemünde, als Hauptmann und Ritterkreuzträger Paul Dähne, der den "Volksjäger" ablehnte und sein Training vernachlässigt hatte, die Kontrolle über seine Maschine verlor. In 500 Metern Höhe tritt er in die Querruder, geht in eine Linkskurve und zieht hoch, das Flugzeug kippt ab und dreht sich. Dähne katapultiert sich mit dem Schleudersitz durch das geschlossene Cockpitdach (er hatte wohl vergessen, es abzusprengen), was ihm das Genick bricht und den Schädel zertrümmert.<sup>561</sup>

In Torgau an der Elbe trafen am 25. April die Spitzen der Roten Armee auf die Spitzen der US-Army. Durch das Schließen des "Schraubstocks" war das Dritte Reich jetzt in zwei Hälften geteilt und die Alliierten schwenkten auf eine Nord-Süd-Vormarschrichtung ein.<sup>562</sup> Das JG1 brachte am 25. drei He 162 zur Jagd auf "Mosquitos" und P-47 "Thunderbolts" in die Luft, Leutnant Stierner ging beim Landeanflug der Treibstoff aus, was zum Überschlag führte, gefolgt von einem Absturz, den er nur mit viel Glück und schwer verletzt überlebte. Für Stierner war der Krieg hier zu Ende.<sup>563</sup> Doch für die anderen Piloten ging der lebensgefährliche, zwecklose Einsatz in Leck weiter.

### **26. - 30. April 1945:**

Wieder kamen am 26. April zwei Flugzeugführer (Unteroffizier Helmut Rechenbach und Fähnrich Emil Halmel) ums Leben, die Ursache wurde nie ermittelt.<sup>564</sup> Drei weitere Einsätze wurden am gleichen Tag durchgeführt<sup>565</sup>, darunter von Leutnant Hanf, der eine Begegnung mit einer Hawker "Typhoon" hatte, die ihm mit ihrem starken Motor jedoch problemlos entkommen konnte.<sup>566</sup> Die Legende will es, dass Rechenbach am 25.<sup>567</sup> oder 26. April<sup>568</sup> den

---

<sup>560</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.111 und Griehl, 2007, S.268.

<sup>561</sup> Vgl. Wollenweber, 2012, S.137, Forsyth/Creek, 2008, S.112 und Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.13.

<sup>562</sup> Kinder/Hilgemann/Hergt, 2010, S.493.

<sup>563</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.112f. und Griehl, 2007, S.268.

<sup>564</sup> Prien/Rodeike, 1994, S.1649 und Forsyth/Creek, 2008, S.112. Rechenbach stürzte laut Griehl, 2007, S.270 am 29. April alleine ab und trägt dort den Vornamen Helmut statt Helmut. Bezüglich Rechenbachs Nachname herrscht ebenfalls Unklarheit: Bei Forsyth/Creek, 2008 heißt er Rechenbach. Im Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000 auf S.12 taucht der Name in der Version "Reichenberg" auf, die in einem leider nicht weiter bezeichneten Werk des Luftfahrthistorikers Heinz Nowarra entstammt. Höchstwahrscheinlich liegt eine Verwechslung mit Leutnant Rechenberg von der 2./JG1 vor. Forsyth/Creek, 2008, S.115.

<sup>565</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.113.

<sup>566</sup> JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.37.

ersten Abschuss auf einem "Volksjäger" gemacht haben soll. Bezeugt wurde der Abschuss durch den Stabsintendanten Hauptmann Siegfried und Oberleutnant Demuth. Die 2. TAF der RAF meldete an diesem Tag jedoch keine Verluste<sup>569</sup>, über Siegfried ist leider nichts weiter bekannt und die Glaubwürdigkeit von Demuth ist fragwürdig: Demuth hatte schon am 14. April behauptet, dass er mit der He 162 ein gegnerisches Flugzeug abgeschossen hätte, obwohl er nach Oberleutnant Wollenwebers Erinnerung allerhöchstens einmal eine Platzrunde mit dem Flugzeug geflogen hatte - falls überhaupt.<sup>570</sup>

Leutnant Hanf fliegt am 27. um 09.10 Uhr einen Alarmstart in Leck und kehrt ohne Feindberührung gehabt zu haben zurück. Sonst verlief der Tag ereignislos.<sup>571</sup>

Mit acht bis zwölf Stück befand sich am 28. April vielleicht die größte Anzahl von "Volksjägern" in der Geschichte gleichzeitig in der Luft, es handelte sich allerdings um Überführungsflüge nach Leck. Zudem war Leutnant Hanf wieder für 25 Minuten im Einsatz.<sup>572</sup>

Für Leutnant Hanf sollte es am 29. April sein letzter Flug auf einer He 162 sein und der einzige Einsatz an diesem Tag.<sup>573</sup> Insgesamt 18 Starts und Landungen mit dem "Volksjäger" sind in seinem Flugbuch verzeichnet.<sup>574</sup> In Italien kapitulierte um 14 Uhr die Wehrmacht. Es war die einzige Kapitulation, die vor Hitlers Tod möglich geworden war.<sup>575</sup>

Der Feinddruck nahm in Leck am 30. April spürbar zu. Die Treibstoffvorräte waren beinahe erschöpft und der Flugbetrieb musste noch weiter eingeschränkt werden. Dem JG1 war es unmöglich, mit den wenigen Mitteln den nordfriesischen Luftraum gegen die alliierte Übermacht verteidigen zu können.<sup>576</sup> Es sollte ein regelrechter Totentanz in den Mai werden. Vormittags wurde Leutnant Hans Rechenberg auf einem Überführungsflug von einer Spitfire beschossen und stürzte bei Wismar ab. Er hatte Glück und überlebte unverletzt. Oberfeldwebel Karl Beck ging über Klintum bei Leck der Treibstoff aus und er musste notlanden. Feldwebel Steeb stürzte zum zweiten Mal in einem "Volksjäger" ab, diesmal bei Kaltenkirchen - ob er überlebte geht aus der Literatur nicht hervor. Außerdem stürzte Leutnant Schlarb im Niemandsland bei Lütjenbüttel (nordwestlich von Itzehoe) ab. Weil einem Leutnant Beck auf einem Überführungsflug über Lübeck der Treibstoff ausging, musste er eine Notlandung auf der Reichsautobahn hinlegen.<sup>577</sup> Es war an jenem Nachmittag, an dem Adolf Hitler gegen 15.30 Uhr in seinem Berliner Bunker unter der Neuen

---

<sup>567</sup> Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.12 und Forsyth/Creek, 2008, S.113.

<sup>568</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.113.

<sup>569</sup> Ebda., S.113.

<sup>570</sup> Wollenweber, 2012, S.130.

<sup>571</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.113.

<sup>572</sup> Ebda., S.113.

<sup>573</sup> Ebda., S.113.

<sup>574</sup> JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.37.

<sup>575</sup> Kershaw, 2011, S.498.

<sup>576</sup> Hiller, 1984, S.80 und Griehl, 2007, S.270.

<sup>577</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.113.

Reichskanzlei Selbstmord beging.<sup>578</sup> Großadmiral Dönitz, der in Plön der Dinge harrte, nicht allzu weit von Beck entfernt, schickte Hitler noch bedingungslose Treueschwüre<sup>579</sup> - in Unkenntnis, dass der "Führer" auch ihn im Stich gelassen hatte.

### **1. - 5. Mai 1945:**

Leutnant Beck startete am 1. Mai, dem Nationalfeiertag des Dritten Reichs, gegen 13.15 Uhr von der Reichsautobahn, auf der er notgelandet war.<sup>580</sup> Da wussten die Deutschen noch nichts vom Tod ihres "Führers". Dönitz ließ erst am Abend die Meldung verbreiten, dass Hitler im Kampf gefallen wäre; schiere Desinformation. Der Großadmiral wollte damit unter allen Umständen vermeiden, dass die wenigen kämpfenden Truppen den Eindruck bekämen, Hitler hätte sie im Stich gelassen. Doch genau das sprach Helmuth Weidling, der Stadtkommandant Berlins, aus, als er am 2. Mai kapitulierte und die Einstellung des sinnlosen Gemetzels und Häuserkampfes in der Stadt befahl.<sup>581</sup> Mit Hitlers Tod war zwar ein unüberwindbares Hindernis zur Gesamtkapitulation beseitigt (was zeigt, wie stark Hitlers Person das System zusammenhielt), aber außerhalb der Hauptstadt ging der Krieg auf dem rasant schrumpfenden Reichsgebiet weiter. Am Abend dieses 1. Mais verkündet Kommodore Oberst Herbert Ihlefeld dem versammelten JG1 die Mitteilung vom Tod des Diktators, dass Dönitz sein Nachfolger geworden wäre und hält eine letzte Ansprache:

*"Ich kann Sie hier nicht festhalten, jeder kann gehen, wohin er will. Ich empfehle Ihnen aber so lange zusammen zu bleiben, bis die Alliierten, ich gehe davon aus, dass es die Engländer sein werden, den Flugplatz einnehmen. Hier kann Ihnen weniger passieren, als wenn Sie unterwegs den Russen in die Hände fallen."<sup>582</sup>*

Was darauf folgt, ist erstaunlich. Kein einziger Angehöriger des Geschwaders verlässt den Flugplatz<sup>583</sup>, im Gegenteil, sie fliegen sogar weitere Einsätze. Obwohl für die Männer der Krieg bereits eine Woche früher hätte vorbei sein können und mit dem Tod Hitlers auch die Bindung durch den Soldateneid aufgehoben ist, die für viele so verbindlich war, bleiben sie und setzen wieder und wieder ihr Leben im unberechenbaren "Volksjäger" aufs Spiel. Noch am gleichen Tag startete eine Rotte zu einem Einsatz.<sup>584</sup>

Am 2. Mai um 18.45 Uhr trifft Leutnant Beck endlich in Leck ein, das er über Blankensee und Husum erreicht hatte. Er wird nie wieder in einer He 162 fliegen.<sup>585</sup> Unteroffizier Herbert Dosch beobachtet auf einem Überführungsflug von Neumünster nach Leck sechs P-47

---

<sup>578</sup> Thamer, 2011, S.81.

<sup>579</sup> Kershaw, 2011, S.474.

<sup>580</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.113.

<sup>581</sup> Vgl. Thamer, 2011, S.81.

<sup>582</sup> Wollenweber, 2012, S.144.

<sup>583</sup> Mombeek, 2003, S.296.

<sup>584</sup> GRIEHL, 2007, S.270.

<sup>585</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.113.

"Thunderbolts", angegriffen wurde er nicht.<sup>586</sup> US-amerikanische Jagdpiloten hatten in den letzten Kriegstagen die Anweisung erhalten, Kämpfen mit deutschen Strahljägern aus dem Weg zu gehen.<sup>587</sup> Erst mit drei Tagen Verzögerung wird die Kapitulation der deutschen Streitkräfte in Italien bekanntgegeben, woraufhin Mussolini in die Schweiz zu fliehen versuchte. An der Grenze wurde er am 2. Mai von Partisanen erschossen.<sup>588</sup> Die Achse Berlin-Rom existiert nicht mehr, die NSDAP wird aufgelöst<sup>589</sup>.

Leck wurde immer mehr zu einem Sammelplatz für versprengte Reste von Luftwaffeneinheiten. Auf der chaotischen Flucht vor der Roten Armee nach Westen strandeten sie in Nordfriesland. Modelle wie Fw190 A und D, Ta 152 H, Me 109, Ju 88, He 111 und He 219 standen am 3. Mai neben wegweisenden Typen wie der Ar 234 und natürlich der He 162.<sup>590</sup> Oberleutnant Wollenweber hat an diesem Tag Sitzbereitschaft, als sich am Himmel die Kondensstreifen eines riesigen, aus dem Südwesten kommenden Bomberpulks abzeichnen. Sofort ruft Wollenweber bei der Einsatzzentrale an, um Starterlaubnis zu kriegen.<sup>591</sup> Sich mit dem "Volksjäger" einer solchen Armada entgegenzustürzen wäre Wahnsinn gewesen, an dem in jenen Tagen kein Mangel herrschte. Warum sollte sich ein Pilot kurz vor Kriegsende in den sicheren Tod stürzen? Unter den gegebenen Umständen hätte er das sogar freiwillig gemacht.<sup>592</sup> *"Startverbot! Bei Nichtbefolgung Kriegsgericht!"* schallt ihm als Antwort der Zentrale zurück<sup>593</sup> - die Kapitulationsverhandlungen für Norddeutschland waren im Gang. An diesem Tag war angeblich ein Kamerateam der "Wochenschau" anwesend, um den Flugbetrieb zu filmen, wie ein unbekannter Unteroffizier behauptete.<sup>594</sup> Falls es den Film je gab, ist er bis heute verschollen.

Das schwer gebeutelte Hamburg streckt an diesem Tag kriegsmüde die Waffen, nachdem die Engländer gedroht hatten, andernfalls wieder mit Bombardierungen anzufangen.<sup>595</sup> Dönitz flieht unterdessen mit seiner "geschäftsführenden Reichsregierung" von Plön nach Mürwik bei Flensburg und kommt damit in enge Nachbarschaft mit dem JG1.

Der 4. Mai markierte den Anfang des endgültigen Frontkarrieren-Endes des "Volksjägers", das für einige Aufregung und Kontroversen sorgen sollte. Leutnant Rudolf Schmitt startete um 11.38 Uhr zur Tieffliegerbekämpfung. Um das Startverbot schien man sich im Chaos

---

<sup>586</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.115.

<sup>587</sup> Hiller, 1984, S.80.

<sup>588</sup> Kinder/Hilgemann/Hergt, 2010, S.489.

<sup>589</sup> Ebda., S.493.

<sup>590</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.115.

<sup>591</sup> Wollenweber, 2012, S.143.

<sup>592</sup> Eine schlüssige Antwort darauf kann Wollenweber nicht liefern. Im gleichen Atemzug spricht er davon, dass man nun hoffen konnte, unmittelbar vor dem Ende nicht mehr sinnlos verheizt zu werden und zu überleben.

<sup>593</sup> Wollenweber, 2012, S.143.

<sup>594</sup> Griehl, 2007, S.270.

<sup>595</sup> Kershaw, 2011, S.499.

nicht zu scheren, man wollte offensichtlich unbedingt fliegen. Bereits um 11.56 Uhr landete er wieder in Leck und behauptete, eine Hawker "Typhoon" abgeschossen zu haben.<sup>596</sup> In seinem Flugbuch notierte Schmitt: *"Typhoon wirksam beschossen. Abschuss nicht bestätigt."*<sup>597</sup> "Wirksam beschossen" ist ein Terminus, der von Piloten normalerweise gebraucht wurde, wenn erfolgreich ein Bodenziel zerstört worden war. Möglicherweise steckt hinter der Formulierung, dass Schmitt zwar seine Geschosse im gegnerischen Flugzeug einschlagen sah, aber nicht Augenzeuge des Absturzes war. Die RAF meldete am 4. Mai den Verlust von zwei einmotorigen Jabos in der Gegend um Leck (eine "Typhoon", eine "Tempest"), von denen aber weder Zeit noch Absturzhergang zu Schmitts Geschichte passen.<sup>598</sup> Es ist folglich sehr unwahrscheinlich, dass es einen Abschuss gegeben hat, jedoch besteht weiterhin die Möglichkeit, dass Schmitt tatsächlich im Luftkampf das Feuer eröffnet hatte. Fakt ist, dass am 4. Mai in Leck ein britischer Pilot auftauchte, den Schmitt abgeliefert hatte. Leutnant Hanf erinnerte sich daran, dass Schmitt behauptete, er hätte ihn mit der He 162 abgeschossen, der Brite aber, dass es die Flak gewesen wäre.<sup>599</sup> Jedenfalls wurde er zum Essen ins Kasino eingeladen und am nächsten Morgen in ein Kriegsgefangenenlager gebracht, aus dem er wohl nur wenige Tage oder Stunden später von den britischen Truppen wieder befreit wurde.<sup>600</sup>

Eine Rotte der dritten Staffel hatte am 4. Mai Feindberührung mit einigen "Thunderbolts". Die Piloten sollen sich regelrecht darum bemüht haben, in ein Gefecht verwickelt zu werden, aber die US-Amerikaner wichen ihnen einfach aus.<sup>601</sup> Wollenweber bekam um 15 Uhr den Befehl, mit dem "Volksjäger" für eine Kuriermaschine von Dönitz über Kiel Luftsicherung zu fliegen.<sup>602</sup> Nur ein einziges Flugzeug konnte für den neuen Reichskanzler noch aufgebracht werden.

Der letzte "Einsatz" eines "Volksjägers" fand wahrscheinlich am frühen Morgen des 5. Mai statt; ein weiteres Desaster, das vermeidbar gewesen wäre. Feldwebel oder Fähnrich Oskar Köhler konnte mit seiner Maschine nicht abheben und schoss über die Startbahn hinaus. Seine Kameraden vom JG1 konnten ihn aus der schwer zerstörten He 162 retten und Köhler überlebte so.<sup>603</sup> Um 8 Uhr teilte das Luftflottenkommando Mitte dem JG1 mit<sup>604</sup>, dass die

---

<sup>596</sup> Wollenweber, 2012, S.144, Forsyth/Creek, 2008, S.117 und Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.13.

<sup>597</sup> Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.13.

<sup>598</sup> Nachzulesen bei: Forsyth/Creek, 2008, S.115ff. und Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.13-17.

<sup>599</sup> JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.37f.

<sup>600</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.118.

<sup>601</sup> Griehl, 2007, S.270.

<sup>602</sup> Wollenweber, 2012, S.144.

<sup>603</sup> Griehl, 2007, S.270 und Forsyth/Creek, 2008, S.118. Forsyth/Creek gehen allerdings davon aus, dass dieser "Einsatz" am 6. Mai stattgefunden hatte. Ein Einsatz nach der Teilkapitulation entbehrt jedoch jeglicher logischer Grundlage und ließe auf blinden Fanatismus schließen - nicht nur von Köhlers Seite her. Es sei denn, Köhler hatte die Absicht verfolgt, zu desertieren oder sich abzusetzen. Angesichts der geringen Reichweite der He 162 wäre das ein sehr riskantes Unternehmen gewesen.

Kriegshandlungen in den Niederlanden, Dänemark und Nordwestdeutschland einzustellen sind<sup>605</sup>. Bei Lüneburg hatte Generaladmiral Hans-Georg von Friedeburg in Feldmarschall Montgomerys Hauptquartier die Teilkapitulation unterzeichnet<sup>606</sup> - in Leck war der Krieg zu Ende.

## 6. Mai 1945:

Um den Piloten vom JG1 eine etwas höhere Kriegsrente zu sichern, wurden unmittelbar nach der Teilkapitulation noch zahlreiche Beförderungen ausgesprochen. Möglich gemacht hatte das eine letzte Umstrukturierung: Die erste Gruppe wurde in "1. Einsatzstaffel"<sup>607</sup> oder "Einsatzgruppe"<sup>608</sup> umbenannt, die zweite Gruppe in "2. Einsatzstaffel"<sup>609</sup> oder "Sammelgruppe"<sup>610</sup>. Das JG1 wurde in "I.(Einsatz)/JG1" umbenannt.<sup>611</sup> Die Befehle, das Geschwader am 4. Mai nach Norwegen, Dänemark oder ins Protektorat zu verlegen, sind nicht umgesetzt worden.<sup>612</sup> Sprengladungen von ein oder zwei Kilogramm Gewicht wurden auf Befehl des Luftflottenkommandos am 5. Mai in den verbliebenen "Volksjägern" platziert. Schon wenige Stunden später traf ein neuer Befehl ein, der die Zerstörung nun verbot und eine unversehrte Übergabe an die Briten vorsah.<sup>613</sup> Vielleicht, um sie nicht unnötig zu verärgern und man dadurch auf eine gute Behandlung in der Gefangenschaft hoffte. Lediglich die Triebwerksanlasser wurden entfernt und die Ruder blockiert, beide Maßnahmen machten die Maschinen flugunfähig, ließen sich aber mit wenigen Handgriffen wieder rückgängig machen.<sup>614</sup> Am 6. Mai, einem Sonntag, rollen am späten Nachmittag Panzer der englischen Armee auf das Flugfeld Leck.<sup>615</sup> Der Schreiber des JG4<sup>616</sup> schildert das Geschehen und seine Eindrücke in seinem Tagebuch:

*"Wir reihten unsere Flugzeuge und Bodenausrüstung wie zu einer Parade entlang der Startbahn auf. Die Engländer waren über dies imposante Szenario auf dem Platz sehr erstaunt: Rund 100 Flugzeuge standen dort, einst der ganze Stolz, nun ein trauriger Anblick. Neue Strahlflugzeuge Me 262 und He 162 standen neben ziemlich ausgebluteten Bf 109 und Fw 190, Sieger in Tausenden von Luftkämpfen. Alle wurden dem Gegner übergeben."<sup>617</sup>*

---

<sup>604</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.118.

<sup>605</sup> Kershaw, 2011, S.500.

<sup>606</sup> Ebda., S.500 und Kinder/Hilgemann/Hergt, 2010, S.493.

<sup>607</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.118.

<sup>608</sup> Wollenweber, 2012, S.143.

<sup>609</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.118.

<sup>610</sup> Wollenweber, 2012, S.143.

<sup>611</sup> Griehl, 2007, S.270. Der Zeitpunkt dieser Umstrukturierung wird bei Griehl, 2007, S.270 und Forsyth/Creek, 2008, S.118 mit dem 4. Mai angegeben, bei Wollenweber, 2012, S.143 aber mit dem 2. Mai.

<sup>612</sup> JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.38 und Forsyth/Creek, 2008, S.115.

<sup>613</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.118 und JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.38.

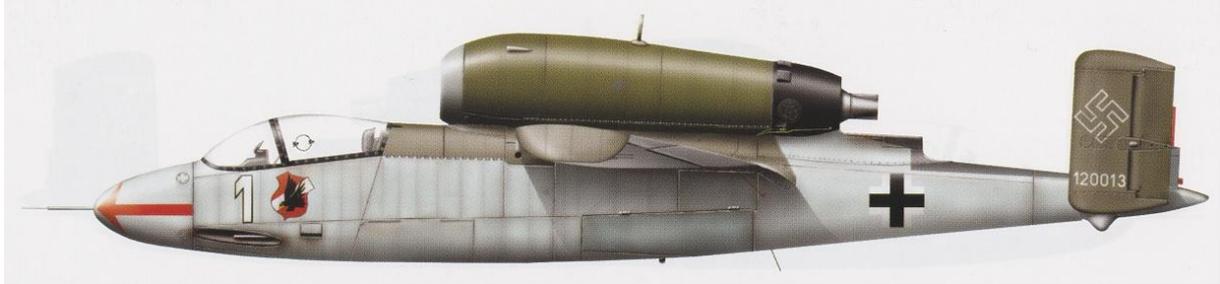
<sup>614</sup> Wollenweber, 2012, S.144.

<sup>615</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.118.

<sup>616</sup> Ebda., S.118.

<sup>617</sup> Price, 1998, S.213.

Insgesamt kostete der Einsatz auf dem "Volksjäger" beim JG1 zehn Piloten das Leben, sechs wurden verwundet und sechs überlebten Abstürze, Unfälle oder Bruchlandungen.<sup>618</sup> Am Kriegsverlauf änderte sich dadurch nicht das Geringste. Insofern kann der "Volksjäger" durchaus als bizarre Fußnote in der Geschichte des Luftkriegs gewertet werden, nicht aber bei einer Betrachtung von einem luftfahrttechnischen Standpunkt aus.



**He 162 A-2 von Leutnant Rudolf Schmitt von der 1./JG1.**

*Balous / Bílý, 2004, S.52.*



**Hauptmann Heinz Künnecke vor den 22 aufgereihten „Volksjägern“ in Leck. Die Aufnahme ist unmittelbar vor oder nach dem Eintreffen der Briten am 6. Mai 1945 gemacht worden.**

*Forsyth / Creek, 2008, S.119.*

<sup>618</sup> Aéro Journal, Nr.11 / Februar-März 2000, S.18.



**Piloten des JG1 am 6. Mai 1945 in Leck.**

**V.l.n.r.: Oberst Herbert Ihlefeld, Hauptmann Heinz Künneke, Oberleutnant Emil Demuth, Major Werner Zober, ein Pilot namens Strasen, Hauptmann Bernd Gallowitsch, Hauptmann Rahe und Hauptmann Wolfgang Ludewig. Beide Maschinen sind aus Zeitgründen teilweise unlackiert geblieben.**

*Forsyth / Creek, 2008, S. 129.*



**Vermutlich wurde dieses Foto vom Dach eines der beiden Fahrzeuge aufgenommen, die im Bild auf der vorhergehenden Seite zu sehen sind. Am Ende der Rollbahn steht ein alliierter Militärjeep.**

*Forsyth / Creek, 2008, S. 121.*

## Der "Volkssturm der Lüfte":

### NSFK und FHJ:

Weil es einen "Volkssturm" gab, der mit "Volkspistolen" und "Volksgewehren" am Boden kämpfen sollte, war es für das NSFK nur konsequent, dass es ein ähnliches Modell auch für den Einsatz bei den fliegenden Truppen geben sollte - eben einen "Volkssturm der Lüfte".<sup>619</sup>

Das NSFK war eine nationalsozialistische Jugendorganisation<sup>620</sup>, in der die jungen (männlichen) Menschen schon sehr früh in die Fänge des NS-Regimes gerieten, das sie auf seine typische Art und Weise verführte, indem es ihnen vorgaukelte, sie als vollwertige Erwachsene zu behandeln und ihnen entsprechende Freizeitbeschäftigungen ermöglichte. In Wahrheit war es eine ideologische Bevormundung, die einer Entmündigung gleichkam. Die Flieger-Hitlerjugend (FHJ) schließlich war eine Teilorganisation der HJ, die wiederum dem NSFK unterstellt war.<sup>621</sup>

Leider lässt sich nicht mehr feststellen, auf wen genau die Idee des "Volkssturms der Lüfte" zurückgeht. Ein hochrangiger und starker Befürworter dieser Idee war jedenfalls Generaloberst der Luftwaffe Alfred Keller (Spitzname: "Bomben-Keller")<sup>622</sup>, der auch Korpsführer des NSFK war<sup>623</sup>. Keller sagte der Luftwaffe im Oktober 1944 den *"totalen Einsatz für die Aufgabe He 162"* zu, weil er sich durch die vermutete Unerschrockenheit der NSFK-Jungen neue Impulse für die Reichsverteidigung versprach.<sup>624</sup> Für Keller besaßen die Luftwaffen-Piloten keinen „Schneid“ mehr, den er sich vom NSFK-Nachwuchs in erhöhtem Maß erhoffte. Pro Einsatz müsse bei ihm ein Abschuss die Regel sein.<sup>625</sup> Wahrscheinlich im Dezember 1944 unterbreitete Keller dann Hermann Göring den Vorschlag, in dem sich die Nazi-Ideologie in Reinform niederschlägt, dass Hitlerjungen aus dem NSFK zu Tausenden in den "Volksjäger" steigen sollten<sup>626</sup> - und zwar gleich im Anschluss an eine Segelflugausbildung; eine Motorflugschulung oder gar eine richtige Pilotenausbildung war aus Zeitgründen nicht vorgesehen<sup>627</sup>. Göring lehnte ab und bestand darauf, dass jeglicher Einsatzschulung stets eine solide Ausbildung auf einem motorisierten Flugzeug voranzugehen habe. Auch andere hochrangige Luftwaffen-Offiziere, wie zum Beispiel Adolf

---

<sup>619</sup> Hiller, 1984, S.22 und Albrecht, 2002, S.106.

<sup>620</sup> Es war 1937 auf Hitlers Befehl hin als Ersatz für den aufgelösten Deutschen Luftsport-Verband gegründet worden. Hiller, 1984, S.22.

<sup>621</sup> Albrecht, 2002, S.106. Nach 1937 wurden zunehmend HJ-Angehörige in den Ausbildungsbetrieb integriert, was zur Gründung der FHJ führte. Die FHJ-Schüler waren zwischen 14 und 18 Jahren alt. Vgl. Hiller, 1984, S.22.

<sup>622</sup> Koos, 2008, S.216 und Hiller, 1984, S.22.

<sup>623</sup> Griehl, 2007, S.250.

<sup>624</sup> Ebda., S.250.

<sup>625</sup> Albrecht, 2002, S.106.

<sup>626</sup> Nowarra, 1989, S.221.

<sup>627</sup> Griehl, 2007, S.250.

Galland, lehnten diesen Vorschlag ab. Doch Hitler billigte die Idee, weshalb sie weiterverfolgt werden musste.<sup>628</sup>

Wieder einmal hatte Heinkel dem "Führer" entgegengearbeitet. Bereits am 9. Oktober 1944 hatte der technische Direktor der EHAG in Wien, Carl Francke, seinen Ingenieur Siegfried Günter damit beauftragt, eine unbewaffnete und antriebslose Schulflugzeug-Version des "Volksjägers" zu entwerfen.<sup>629</sup> Den Bau der Schulflugzeuge sollte das NSFK in Sachsen<sup>630</sup> komplett in Eigenregie nach den Blaupausen Heinkels durchführen.<sup>631</sup> In den Einrichtungen des NSFK waren einerseits aber keine geeigneten Werkzeuge und Geräte dazu vorhanden, andererseits hatte die EHAG mit der Entwicklung der Serienversion schon mehr als genug zu tun und war an die Grenzen ihrer Möglichkeiten gekommen.<sup>632</sup>

Mittlerweile war die Nachricht vom "Volksjäger" auch in die dunkelsten Korridore der Macht vorgedrungen. Der Chef des SS-Hauptamtes, Gottlob Berger, hatte in einem Gespräch mit Willy Messerschmitt und Galland davon erfahren, woraufhin er am 9. November 1944 Reichsführer-SS Himmler darüber unterrichtete.<sup>633</sup> Die SS selbst hielt die Luftwaffenführung für unfähig und träumte von einer eigenen SS-Fliegerei.<sup>634</sup> Himmler, selbst ein Exzentriker, war für Ideen wie den "Volksjäger" empfänglich und besaß einen Sinn für radikale, utopische und ausgefallene Projekte.<sup>635</sup> Geschickt nutzte die SS die chaotischen Umstände dazu aus, ihren Einfluss zu erweitern: Die EHAG war überlastet, es herrschte Uneinigkeit zwischen dem NSFK und der EHAG über die Anforderungen an den Schulgleiter<sup>636</sup> und die Versorgungslage wurde immer kritischer. Um die Arbeiten beim NSFK zügig voranzubringen, schickte die SS Hauptsturmführer Dr. Kurt May vom Amt X des SS-Führungshauptamts vorbei, der Hilfe bei der Materialbeschaffung anbot.<sup>637</sup> May hatte eine Möbelfirma Namens Nobel im Auftrag der SS geleitet, die auch für die Luftrüstung Holzteile fertigte.<sup>638</sup> Die EHAG involvierte die "Organisation May" in den Bau der hölzernen "Volksjäger"-Flächen.<sup>639</sup> Aber die Erfahrungen, die man mit May machte, waren enttäuschend.<sup>640</sup> Zweifel an seinen Organisationsfähigkeiten kamen auf, Heinkel übernahm die Holzfertigung in die eigene Verantwortung und wollte im "Languste"-Komplex noch eine KZ-Holzwerkstatt errichten

---

<sup>628</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.250ff.

<sup>629</sup> Ebda., S.213.

<sup>630</sup> Ebda., S.214.

<sup>631</sup> Albrecht, 2002, S.106.

<sup>632</sup> Griehl, 2007, S.216.

<sup>633</sup> Schabel, 1994, S.258 und Forsyth/Creek, 2008, S.35.

<sup>634</sup> Das beste Beispiel dafür war das "Natter"-Projekt. Hierüber ist empfehlenswert: Gooden, Brett: Projekt Natter. Last of the Wonder Weapons. The Luftwaffe's vertical take-off rocket interceptor, Hersham, 2006.

<sup>635</sup> Longerich, 2008, S.707f.

<sup>636</sup> Griehl, 2007, S.218.

<sup>637</sup> Ebda., S.214.

<sup>638</sup> Uziel, 2010, S.70.

<sup>639</sup> Ziel dieser Allianz war es, *"die freien Arbeitskräfte und Kapazitäten der Holzverarbeitenden Industrie zu mobilisieren"*. Schabel, 1994, S.258.

<sup>640</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.40f.

lassen.<sup>641</sup> Dazu kam es nicht mehr und May war im Januar 1945 unter Korruptionsverdacht geraten, woraufhin er von Projektleiter Kessler zum einfachen Baukreisleiter degradiert wurde.<sup>642</sup> Die "Organisation May" fiel weg.<sup>643</sup> Damit beschränkte sich der Einfluss der SS bei der "Gewaltaktion 162" auf die Errichtung von Produktionsanlagen und der Bewachung der KZ-Häftlinge. Die Ernennung von SS-Obergruppenführer Dr. Ing. Hans Kammler zum Generalbevollmächtigten des Oberbefehlshabers der Luftwaffe für Strahlflugzeuge durch Hitler am 27. März 1945 hatte auf das „Volksjäger“-Unternehmen keine bekannten Auswirkungen.<sup>644</sup>

Kurz vor Jahresende 1944 konnten sich das NSFK und die EHAG in allen Fragen einigen, die den Schulgleiter betrafen. Mit dem Bau wurde im Januar 1945 in Dresden begonnen, wegen der verheerenden Angriffe vom 13. und 14. Februar<sup>645</sup>, musste ins Erzgebirge ausgewichen werden. Nach Komplettierung der Arbeiten wurde der zweiseitige Gleiter, He 162 S genannt<sup>646</sup>, auf dem Landweg zur Reichssegelflugschule im brandenburgischen Trebbin (südlich Berlins) gebracht<sup>647</sup> - es sollte der erste und letzte bleiben<sup>648</sup>. Mittlerweile schrieb man den 26. März, an diesem Tag wurde der Gleiter zusammengebaut<sup>649</sup>, der zur Verbesserung der Stabilität größere Flächen als die A-Versionen erhalten hatte<sup>650</sup>. Am 1.<sup>651</sup>, 27.<sup>652</sup> oder 28. März<sup>653</sup> wurde er mittels riesiger Windschleppen<sup>654</sup> in die Luft gehoben, am Steuer saß Ingenieur Ernst Günter Haase.<sup>655</sup> Über das Ergebnis herrscht, wieder einmal, keine Klarheit in der Literatur. Entweder war es niederschmetternd, weil die Stabilität des Gleiters äußerst ungenügend war<sup>656</sup>, oder aber er flog ohne Probleme<sup>657</sup>. Am 4.<sup>658</sup> oder 8. April<sup>659</sup> 1945 soll die berühmte Testpilotin und glühende Hitler-Verehrerin Hanna Reitsch darauf geflogen sein und auch ihr konnte das Segelflugzeug nicht viel Lob abringen<sup>660</sup>. Weil die Serienversion mit schweren Stabilitätsproblemen zu kämpfen hatte, weil die Konstruktion

---

<sup>641</sup> Griehl, 2007, S.216.

<sup>642</sup> Vgl. Uziel, 2010, S.70.

<sup>643</sup> Koos, 2008, S.215.

<sup>644</sup> Eine Kopie des Befehls ist bei Agoston, 1993, S.106f. abgebildet. Darin stellte Hitler fest, dass die eingesetzten Strahlflugzeuge den feindlichen Maschinen absolut überlegen wären und daher umgehend so viele wie möglich davon an die Front zu bringen seien. Solche Behauptungen belegen den Realitätsverlust, dem viele Militärs im letzten Kriegsjahr erlegen waren.

<sup>645</sup> Kinder/Hilgemann/Hergt, 2010, S.479.

<sup>646</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.60.

<sup>647</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.218ff.

<sup>648</sup> Bei Uziel, 2012, S.243 ist die Rede von mehreren He 162 S, was aber unwahrscheinlich ist.

<sup>649</sup> Griehl, 2007, S.220.

<sup>650</sup> Ebda., S.218.

<sup>651</sup> Koos, 2008, S.216f. Dieses Datum belegt Koos leider nicht mit einer Quelle.

<sup>652</sup> Dieses Datum errechnet sich aus den Schilderungen bei Griehl, 2007, S.220.

<sup>653</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.60.

<sup>654</sup> Hiller, 1984, S.22.

<sup>655</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.220f.

<sup>656</sup> Ebda., S.220.

<sup>657</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.60.

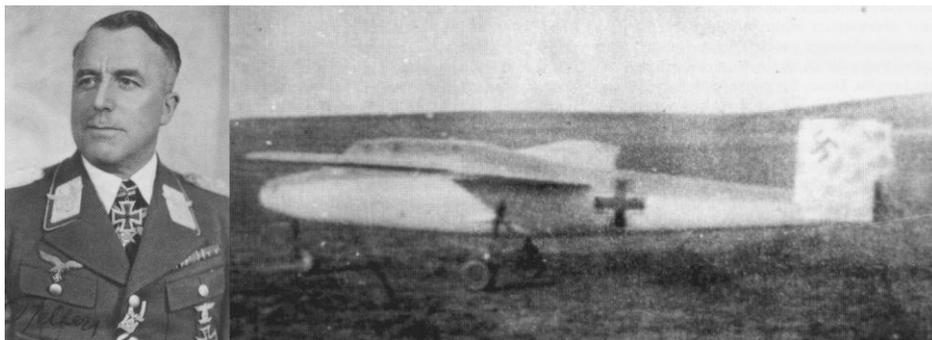
<sup>658</sup> Uziel, 2012, S.243.

<sup>659</sup> Koos, 2008, S.217 und Griehl, 2007, S.221.

<sup>660</sup> Griehl, 2007, S.221.

unter chaotischsten Umständen und hohem Zeitdruck stattgefunden hatte und weil der Bau von semiprofessionellen NSFK-Angehörigen ausgeführt worden war, ist es plausibel, anzunehmen, dass auch die S-Version nicht den Anforderungen genügte. Falls die Geschichte mit Reitsch stimmt, ist das ebenfalls ein aussagekräftiges Indiz für die Mangelhaftigkeit des Flugzeugs. Die Erprobung im Rahmen des Lehrgangs "Jagdfliegernachwuchs für Sonderzwecke" in Trebbin endete jedenfalls am 15. April 1945<sup>661</sup> und auf dem Dienstplan stand ab sofort die Ausbildung an der Panzerfaust.<sup>662</sup> Sämtliche Angehörigen der Schule Trebbin wurde am 20. April wurden in die RAD-Division<sup>663</sup> "Friedrich Ludwig Jahn" eingegliedert, die dem XX. Armeekorps der 12. Armee unterstand. Dort wurden sie sinn- und rücksichtslos bei der Verteidigung Berlins, das von seinen Einwohnern nur noch "Reichsscheiterhaufen" genannt wurde<sup>664</sup>, buchstäblich als Kanonenfutter "verheizt".<sup>665</sup>

NSFK-Korpsführer Keller hatte ähnliche Pläne. Zuvor hatte er das "Panzerjagdkommando Keller" gegründet, bestehend aus zwei Kompanien der FHJ. Am Abend des 20. Aprils zog das Kommando ebenfalls in den Verteidigungskampf um Berlin, dabei wurde es in der Nacht fast vollständig aufgerieben. Die verbliebenen jungen Soldaten kämpften verbissen, es dürfte sich größtenteils um Angehörige des Jahrgangs 1928 gehandelt haben<sup>666</sup>, die außer dem Nationalsozialismus kaum etwas anderes kennengelernt hatten. Von einer der beiden FHJ-Kompanien waren am Ende gerade noch 14 "Mann" übrig geblieben. Die Kommandoreste zogen sich nach Norddeutschland zurück, um nicht von der Roten Armee gefangengenommen zu werden.<sup>667</sup> Zusammen mit Generaloberst Alfred Keller erreichten sie Flensburg. Dort erwartete sie das gleiche Schicksal wie die unweit in Leck abgestellten "Volksjäger" - sie fielen den Briten in die Hände.<sup>668</sup>



**Generaloberst Alfred Keller („Bomben-Keller“) und die He 162 S in Trebbin im Frühjahr 1945.**

*Forsyth / Creek, 2008, S.8 und Griehl, 2007, S.215.*

<sup>661</sup> Griehl, 2007, S.221.

<sup>662</sup> Ebda., S.255.

<sup>663</sup> Antill, 2005, S.28.

<sup>664</sup> Beevor, 2005, S.328.

<sup>665</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.255, Hiller, 1984, S.22 und Koos, 2008, S.216.

<sup>666</sup> Griehl, 2007, S.253.

<sup>667</sup> Hiller, 1984, S.72.

<sup>668</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.255.

## Zwangsarbeit in der Luftrüstungsindustrie und bei der Firma Heinkel:

*"In der Flugzeugindustrie wurde wie in keiner anderen Branche daher auch Zwangsarbeit und KZ-Häftlingseinsatz so massiv, so frühzeitig und so skrupellos eingesetzt."*<sup>669</sup>

**Constanze Werner, Historikerin und Leiterin des Oberammergau-Museums.**

### **Der Begriff "Zwangsarbeit":**

Beim Studium der Literatur wird klar, dass es verschiedene Formen von Zwangsarbeit gegeben hat. Begriffe wie "forced labor", "slave labor", "Sklavenarbeit"<sup>670</sup>, "Häftlingsarbeit" und "Zwangsarbeit" sind nebeneinander in Gebrauch, aber auch für die Menschen, die diese Arbeiten verrichten mussten, gibt es unterschiedliche Bezeichnungen wie "Sklavenarbeiter", "KZ-Arbeiter", "Zwangsarbeiter", "Fremdarbeiter" und "Ostarbeiter". All diese Begriffe haben gemeinsam, dass ein durch die nationalsozialistische Herrschaft auferlegter außerökonomischer Zwang einen Menschen gegen seinen Willen dazu brachte, für das NS-Regime zu arbeiten.<sup>671</sup> Es handelt sich also um Personen, die aus nationalsozialistischen Motiven wie Rassismus oder politischer Verfolgung mit Zwangsmaßnahmen unterworfen wurden.<sup>672</sup>

Bei der Auswahl der Zwangsarbeiter spielten ihre Fähigkeiten, Berufe oder Professionen schlussendlich eine untergeordnete Rolle. Der Buchenwald-Überlebende Eugen Kogon spricht in diesem Zusammenhang von einer grausamen und grotesken "Auslese der Tüchtigen" unter Neuankömmlingen:

*"Wer Bescheid wusste, meldete sich, auch wenn er nahezu nichts von einem Handwerk verstand. Nicht viele haben genug Mut und Geistesgegenwart besessen, um sich einfach als irgendeine Fachkraft auszugeben (...) Denn der ganze Rest wurde, ohne jede Rücksicht auf körperliche Beschaffenheit, Eignung und Vorkenntnisse, je nach Arbeitskraftanforderung der einzelnen Kommandos, unter Prügeln gerade den schwersten Arbeiten, wie Steinbruch und Schachtkommandos, zugewiesen. Angehörige der Intelligenzberufe (...) waren von vornherein auf die Bahn des Untergangs gestoßen."*<sup>673</sup>

Weitaus wichtiger waren die Maßstäbe der NS-Ideologie wie nationale, ethnische oder religiöse Herkunft und politische Gesinnung.<sup>674</sup> So wurden nicht alle Zwangsarbeiter gleich

---

<sup>669</sup> Werner, 2006, S.146.

<sup>670</sup> Besonders häufig bei Kogon verwendet, parallel zum Begriff "Zwangsarbeit". Es scheint im Begriffsgebrauch kein Bedeutungsunterschied vorzuliegen. Vgl. Kogon, 2004.

<sup>671</sup> Freund/Perz/Spoerer, 2004, S.15.

<sup>672</sup> Historikerkommission der Republik Österreich, 1999, S.10.

<sup>673</sup> Kogon, 2004, S.110.

<sup>674</sup> Vgl. Freund/Perz/Spoerer, 2004, S.15.

behandelt. Es gab eine rassistische Hierarchie, die das Maß des ausgeübten Zwangs und die Lebensverhältnisse festlegte. Herkunft, Geschlecht und Verfolgungsgrund bestimmten die Schwere und Dauer der Arbeit, die Art und Qualität der Ernährung und Unterkunft, die materielle Versorgung, die Entlohnungshöhe und die Art der Behandlung durch die "arischen" Vorgesetzten.<sup>675</sup> So konnte ein aus welchen Gründen auch immer inhaftierter Niederländer oder Norweger mit einer besseren Behandlung rechnen als ein jüdischer Pole.<sup>676</sup> Skandinavier, beziehungsweise Angehörige „germanischer“ Völker wurden im Dritten Reich grundsätzlich anders, sprich bevorzugter behandelt, selbst wenn es sich dabei um ausgesprochene Gegner der Nationalsozialisten handelte. Entscheidend dafür war, ob die Vernichtung des entsprechenden Volkes Priorität hatte oder aber längerfristig eingeplant war.<sup>677</sup> Jüdische Häftlinge waren in den KZ ununterbrochen einer unmittelbaren oder mittelbaren Vernichtungsgefahr ausgesetzt, weil ihre Vernichtung ganz oben auf der Tagesordnung der Nationalsozialisten stand.<sup>678</sup> Die herrschenden Bedingungen unterschieden sich auch stark je nach Land, Region, Stadt, Wirtschaftssektor, Betrieb, Branche und Zeitpunkt, zu dem die Zwangsarbeit verrichtet wurde.<sup>679</sup> In den KZ der späten Kriegsphase war Entlassung keine Option mehr, wie das noch in den Anfangstagen des Regimes ab und zu der Fall war, als die KZ eher als Schutzhaftlager fungierten. Die eigene Vernichtung war unvermeidlich.

Kriegsgefangene stellten gemäß der Genfer Konvention einen Sonderfall dar: Einfache Soldaten durften zu körperlich geeigneter Arbeit mit zivilen Arbeitszeiten verpflichtet werden, Unteroffiziere zu Bewachungsaufgaben und Offiziere waren von Arbeit jeder Art gänzlich ausgenommen. Die Kriegsgefangenen hätten keine gefährlichen, unzumutbaren und mit Kriegshandlungen verbundenen Arbeiten verrichten dürfen. Das NS-Regime nahm auf diese Inhalte der Genfer Konvention allerdings keine Rücksicht und verstieß gegen sämtliche genannten Punkte.<sup>680</sup> Die fehlende Ratifizierung der Konvention wurde besonders den Millionen von sowjetischen Kriegsgefangenen zum Verhängnis, obwohl jeder unterzeichnende Staat sich zur Einhaltung verpflichtete, auch wenn der Kriegsgegner die Konvention nicht unterzeichnet hatte.<sup>681</sup>

Schon in der Anfangsphase des Krieges herrschte durch den massenhaften Einzug von Soldaten und die immer weiter wachsende Rüstungsindustrie im Dritten Reich ein Mangel an Arbeitskräften, der durch die Anwerbung von Freiwilligen im verbündeten Ausland ausgeglichen werden sollte. Diese Programme brachten nicht den gewünschten Erfolg,

---

<sup>675</sup> Freund/Perz/Spoerer, 2004, S.16.

<sup>676</sup> Kogon, 2004, S.68, S.253 und S.396.

<sup>677</sup> Arendt, 1962, S.650.

<sup>678</sup> Kogon, 2004, S.68.

<sup>679</sup> Freund/Perz/Spoerer, 2004, S.16.

<sup>680</sup> Vgl. ebda., S.16f.

<sup>681</sup> Hürter, 2007, S.262.

weshalb die Nationalsozialisten dazu übergingen, ihre ideologischen Richtlinien scheinbar aufzuweichen und auch "Minderwertige" (wie beispielsweise Polen, Tschechen, Slowaken, Juden oder Sowjetbürger) zur Zwangsarbeit heranzuziehen.<sup>682</sup> Im Fall der ungarischen Juden bedurfte diese "Lockerung" allerdings der ausdrücklichen Zustimmung Hitlers. Weil im Frühjahr 1944 der Arbeitskräftemangel akut geworden war, wurden 100'000 arbeitsfähige ungarische Juden aus Auschwitz<sup>683</sup> zur Zwangsarbeit im Deutschen Reich abtransportiert.<sup>684</sup> Besonders zu betonen ist hierbei, dass die Produktionsabläufe an die Qualifikation der Zwangsarbeiter angepasst worden sind und nicht umgekehrt. Selbst beim Bau des fortschrittlichsten Produkts der deutschen Luftfahrtindustrie, dem Strahltriebwerk, konnten so selbst jüdisch-ungarische Hausfrauen und Mädchen eingesetzt werden.<sup>685</sup> Es handelt sich bei diesem "Judeneinsatz" keinesfalls um eine echte Aufweichung der "Endlösungs"-Ideologie, sondern um eine rein pragmatische Überlegung der Kriegswirtschaft: Vernichtung durch Arbeit.

### **Vernichtung durch Arbeit - Die Ökonomie des Todes:**

Heinrich Himmler hatte sich schon im Sommer 1941 mit der Frage beschäftigt, wie die Arbeitskraft von KZ-Häftlingen ausgebeutet werden könnte. Der Feldzug gegen die Sowjetunion lief zu diesem Zeitpunkt gut und die SS plante in Osteuropa Bauvorhaben gigantischen Ausmaßes, wofür dringend Arbeitskräfte benötigt worden wären. Himmler verwarf diese Idee jedoch wieder und befahl stattdessen, die KZ Auschwitz und Lublin-Majdanek als Zwangsarbeitslager für Kriegsgefangene auszubauen (später wurden diese zu Vernichtungslagern<sup>686</sup>), denn die Wehrmacht und die SS hatten während des Russlandfeldzuges Millionen von Rotarmisten gefangengenommen. Der Krieg gegen die Sowjetunion wurde als Vernichtungskrieg geführt und so ließ die Wehrmacht im Herbst und Winter 1941/42 so gut wie alle Rotarmisten in ihren Kriegsgefangenenlagern buchstäblich verrecken, weshalb dieser geplante Ausbau ebenfalls nicht verwirklicht worden ist.<sup>687</sup> Parallel dazu erschossen hinter der Front die SS-Einsatzgruppen die Juden in den eroberten Gebieten. Otto Rasch, Leiter der SS-Einsatzgruppe C in der Ukraine, dachte zu einem ähnlichen Zeitpunkt wie Himmler im August 1941 über "Vernichtung durch Arbeit" als geeigneteres Mordinstrument nach.<sup>688</sup> Möglicherweise hängt dies mit Himmlers Weißrussland-Besuch am 15. August 1941 zusammen, bei dem er einer Exekution

---

<sup>682</sup> Vgl. Freund/Perz/Spoerer, 2004, S.17f.

<sup>683</sup> Auschwitz war aufgrund der Erfahrungen, die SS-Ärzte wie Josef Mengele im Laufe der Selektionen an der Rampe gesammelt hatten, für die Nationalsozialisten ein riesiges menschliches Sieb, welches die ideale und effiziente Aussortierung der arbeitsfähigen ungarischen Juden ermöglichte. Rees, 2009, S.303.

<sup>684</sup> Vgl. Mihok, 2007, S.149f.

<sup>685</sup> Vgl. Uziel, 2010, S.79.

<sup>686</sup> Orth, 2004, S.27.

<sup>687</sup> Vgl. Longerich, 2008, S.576.

<sup>688</sup> Pohl, 1998, S.425.

beigewohnt hatte, die einen solchen Eindruck auf ihn gemacht hatte, dass er sich auf die Suche nach einer weniger blutigen Mordmethode machte.<sup>689</sup> Auch die Einsatzgruppen klagten über die psychischen Belastungen, die bei ihrer "Arbeit" entstanden.<sup>690</sup>

Gleichzeitig kamen die deutschen Armeen im russischen Herbst und Winter nicht mehr voran und dem Reichsführer-SS wurde klar, dass sich dieser Krieg noch hinziehen würde. Es würden weiterhin Arbeitskräfte gebraucht werden, die in den KZ in scheinbar unbegrenzten Mengen vorhanden zu sein schienen. Im März 1942 ließ Himmler die Inspektion der Konzentrationslager (IKL) als Amtsgruppe D in das WVHA integrieren, wo im September 1942 beschlossen wurde, dass KZ-Häftlinge als Zwangsarbeiter an Rüstungsbetriebe vermietet werden und entsprechende Außenlager zur Unterbringung errichtet werden sollen.<sup>691</sup> Neuere Erkenntnisse lassen darauf schließen, dass der Entscheid, jüdische KZ-Häftlinge als Zwangsarbeiter einzusetzen, in einer Besprechung zwischen Himmler und den Leitern der SS-Hauptämter am 14. und 15. Januar 1942 gefallen sein dürfte.<sup>692</sup> Kurz darauf, am 17. Januar, schrieb der Reichsminister für die besetzten Ostgebiete (RMfdbO) Alfred Rosenberg an seinen Untergebenen, den Reichskommissar-Ostland Hinrich Lohse:

*"Auf Weisung des Wirtschaftsführungsstabes Ost sind jüdische Facharbeiter aus Industrie und Handwerk, auf deren Ausnutzung im wehrwirtschaftlichen Interesse im Einzelfall besonderer Wert gelegt werden muss, dem Arbeitseinsatz zu erhalten."<sup>693</sup>*

Diese Idee scheint kurz darauf auch Eingang ins Protokoll der Wannsee-Konferenz vom 20. Januar 1942 gefunden zu haben:

*"Unter entsprechender Leitung sollen im Zuge der Endlösung die Juden in geeigneter Weise im Osten zum Arbeitseinsatz kommen. In großen Arbeitskolonnen, unter Trennung der Geschlechter, werden die arbeitsfähigen Juden straßenbauend in diese Gebiete geführt, wobei zweifellos ein Großteil durch natürliche Verminderung ausfallen wird. Der allfällig endlich verbleibende Restbestand wird, da es sich bei diesen zweifellos um den widerstandsfähigsten Teil handelt, entsprechend behandelt werden müssen, da dieser, eine natürliche Auslese darstellend, bei Freilassung als Keimzelle eines neuen jüdischen Aufbaues anzusprechen ist."<sup>694</sup>*

Da feststeht, dass bei der Wannsee-Konferenz die "Endlösung" der "Judenfrage" besprochen und beschlossen worden ist, ist es naheliegend, dass die Formulierung "entsprechend behandelt werden müssen" in die Nähe oder auf eine Stufe mit dem Begriff "Sonderbehandlung" zu stellen ist, dem NS-Codewort für „Mord“. Die "Sonderbehandlung"

---

<sup>689</sup> Longerich, 2008, S.553.

<sup>690</sup> Schreiber, 2008, S.239.

<sup>691</sup> Vgl. Orth, 2004, S.26f.

<sup>692</sup> Longerich, 2008, S.928f. Orths These, wonach zwischen 1941 und 1943 nur nichtjüdische KZ-Häftlinge als Zwangsarbeiter in Erwägung gezogen worden sind, jüdische aber ausschließlich der Vernichtung zugeführt hätten werden sollen, schwankt damit. Vgl. Orth, 2004, S.27.

<sup>693</sup> Longerich, 2008, S.929.

<sup>694</sup> Schmitz-Berning, 2007, S.175f.

wurde also um einen grausamen, pragmatischen Aspekt erweitert, der aber perfekt ins nationalsozialistische Weltbild passt, nämlich, dass man zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen konnte: Ausnutzung der Arbeitskraft, die direkt oder indirekt den Tod zur Folge haben wird.

### **Zwangsarbeit bei der Firma Heinkel:**

Hervorzuheben ist hier vor allem, dass die Flugzeughersteller (aber auch unzählige andere Industriebetriebe) von sich aus auf die SS zuzugingen und nicht umgekehrt. Um für die Kriegswirtschaft den höchstmöglichen Beitrag zu leisten und um die Konkurrenz auszustechen, brauchten die Hersteller eine ausreichende Anzahl an Arbeitskräften, wozu ihnen bald jedes Mittel recht war. Durch entsprechende Anforderungsanträge an die SS bekamen sie die Arbeitskräfte, stärkten im Gegenzug die SS in ihrer Macht und ihrem Einfluss auf die Industrie.<sup>695</sup> Eine begünstigende Rolle spielte bei diesen Geschäften auch die gute Beziehung zwischen dem Reichsführer-SS (RFSS), dem RLM-Staatssekretär und Generalluftzeugmeister Erhard Milch und Ernst Heinkel.<sup>696</sup>

Der Firma Heinkel in Rostock entstanden durch die Einberufung zum Militärdienst große Lücken in der Belegschaft. Im Januar 1942 war klar, dass sich Hitler beim Ostfeldzug schwer verkalkuliert hatte und der Bedarf an Soldaten bei der Wehrmacht stieg an. 58 Prozent der Heinkel-Arbeiter standen vor der Einberufung, viele von ihnen waren unentbehrliche Fachkräfte. Mit der Kriegswende 1941/42 wurde es für die Deutschen zunehmend schwierig, zivile Arbeiter aus dem Ausland für die deutsche Luftfahrtindustrie anzuwerben. Das Reichssicherheitsamt (RSHA) war außerdem noch nicht bereit, die strengen Bedingungen über den Arbeitseinsatz von sowjetischen Kriegsgefangenen und Zivilisten zu lockern, auch nicht, als Göring im November 1941 darauf drängte.<sup>697</sup>

Im ostpreußischen Führerhauptquartier "Wolfsschanze" bei Rastenburg zeichnete sich am 11. Januar 1942 jedoch eine Wende ab: Nicht nur die Flugzeugindustrie war von der Arbeiterknappheit betroffen. Das Volkswagenwerk benötigte für seine Panzerproduktion eine hauseigene Gießerei, verfügte aber offenbar nicht über genügend Arbeitskräfte zu deren Errichtung und Betrieb. RFSS Himmler schloss mit Ferdinand Porsche und Jakob Werlin von

---

<sup>695</sup> Vgl. Kogon, 2004, S.290.

<sup>696</sup> Uziel, 2010, S.77 und Budraß, 2004, S.55f. Das gute Verhältnis zwischen Himmler und Milch erscheint besonders bizarr, wenn man bedenkt, dass Milchs Vater, der Apotheker Anton Milch, "Halbjuden" war, wie es im seltsamen Jargon des Dritten Reichs hieß. Die Gerüchte wurden von Messerschmitt in Augsburg in den Umlauf gebracht, der mit Milch eine Rechnung offen hatte und ihn versuchte auf diesem Weg auszuschalten. Milch sah sich folglich unter Druck, den "Arier-Nachweis" zu erbringen und so verwandelte Göring Milch in Bier, weil er dessen fähigen Verstand und sein Organisationstalent brauchte: Nicht Anton Milch wäre sein leiblicher Vater, sondern sein Onkel Baron Hermann von Bier, der eine außereheliche Affäre mit seiner Mutter gehabt hätte. Göring, auf dessen Konto der Spruch "Wer Jude ist, bestimme ich!" gehen soll, verbot nach der eidesstattlichen Erklärung von Milchs Mutter jede weitere Untersuchung des Falls. Vgl. Knopp, 1998, S.314f. und DER SPIEGEL, 52/1987, S.64f.

<sup>697</sup> Vgl. Budraß, 2004, S.49.

VW ein Abkommen, welches diese Aufgabe an die SS übergab. Zu Görings Überraschung zeigte Hitler sich mit dem Vorhaben einverstanden. Umgehend versuchte er die Chance für die Luftwaffe zu nutzen und Kontakt zu Generalluftfahrzeugmeister Milch aufzunehmen, der wegen eines Jagdausfluges aber nicht zu erreichen war. Erst irgendwann Mitte Januar 1942 nahm Milch mit Himmler Kontakt auf, was am 27. Januar in einem für die Luftwaffe sehr günstigen Abkommen resultierte: Nicht nur war die SS bereit, in einem kleineren Rahmen KZ-Häftlinge abzugeben, sondern sie erlaubte auch deren Einsatz außerhalb der KZ.<sup>698</sup> Zusammen mit Firmen wie Telefunken, Siemens und Askania, die ebenfalls für die Luftrüstung arbeiteten, forderte auch das Heinkel-Werk in Oranienburg KZ-Häftlinge an - die es als einziges Unternehmen am 17. Februar 1942 von Milch auch zugesprochen bekam.<sup>699</sup> Es war ein Desaster: Die 400 sowjetischen Kriegsgefangenen aus dem nahegelegenen KZ-Sachsenhausen<sup>700</sup> mussten schon nach einem Tag wieder abgezogen werden, da sie zu entkräftet waren, um zu arbeiten und nicht einmal ihr eigenes Werkzeug halten konnten<sup>701</sup>. Maßnahmen zur Kräftigung dieser Menschen wurden offenbar gar nicht erst in Betracht gezogen, waren sie in den Augen der Nationalsozialisten doch "Untermenschen".

Doch das hielt Milch und Heinkel nicht von ihrem Eifer ab, dem "Führer" entgegenzuarbeiten<sup>702</sup>: Noch am 17. Februar stellte Heinkel an Milch die Forderung nach jüdischen Facharbeitern aus den Ghettos, weil er in Mielec im Generalgouvernement eine Fabrik zur Leitwerksfertigung für die He 177 zu eröffnen plante.<sup>703</sup> Ab April 1942 mussten dort tatsächlich Juden Zwangsarbeit für Heinkel verrichten, mit offenbar sehr gutem Resultat, denn Heinkel beabsichtigte keinesfalls, es bei einem Einzelfall zu belassen:

*"Neue Arbeitskräfte sind im Generalgouvernement leichter zu beschaffen als an jedem anderen Ort im Altreich. Außer Polen können vor allem gute Arbeitskräfte aus der reichlich vorhandenen jüdischen Bevölkerung gewonnen werden."*<sup>704</sup>

Nach der verheerenden Bombardierung der Heinkel-Werke in Rostock im April 1942, wurde von Heinkel Wien-Heidfeld als Hauptstandort ausgewählt, wobei Rostock nicht völlig aufgegeben werden sollte: Durch den Einsatz jüdischer Zwangsarbeiter konnte Rostock gehalten werden. Auch bei der Neuplanung für Heidfeld wurde der Arbeitseinsatz von Juden fest in das Unternehmenskonzept von Heinkel eingeplant.<sup>705</sup>

---

<sup>698</sup> Vgl. Budraß, 2004, S.50f.

<sup>699</sup> Vgl. ebda., S.51

<sup>700</sup> Ebda., 2004, S.56.

<sup>701</sup> Koos, 2007, S.178.

<sup>702</sup> Wildt, 2007, S.109.

<sup>703</sup> Im krassen Gegensatz zu Budraß' Ergebnis von 2004 steht das Ergebnis von Koos (2007), wonach sich Heinkel zu Beginn sogar dagegen sträubte, dass Werke gebaut werden sollten, in denen nur KZ-Häftlinge arbeiten. Ursache von Heinkels Widerspruch sollen Krisen im ersten Halbjahr 1942 gewesen sein, die vor allem finanzieller Natur waren und den Konzern sanierungsreif gemacht haben sollen.

Vgl. Koos, 2007, S.178.

<sup>704</sup> Brief Heinkels an Milch vom 18. Juni 1942. Uziel, 2010, S.77 und Budraß, 2004, S.57.

<sup>705</sup> Vgl. Budraß, 2004, S.56.

Über die folgenden Jahre kamen bei Heinkel immer größere Zahlen von KZ-Zwangsarbeitern zum Einsatz. Als anschauliches Beispiel für diese Entwicklung dient der Heinkel-Standort in Oranienburg: Bis zum Dezember 1942 waren dort 1'900 Zwangsarbeiter tätig. Das entspricht 15,2 Prozent der Gesamtbelegschaft.<sup>706</sup> Im Februar und März 1944 war der Anteil der KZ-Häftlinge auf 5'939 gestiegen, was 60 Prozent entspricht.<sup>707</sup> Danach steigt die Zwangsarbeiterzahl im Juni 1944 zwar auf 6'966 Personen, insgesamt stellt dies aber offenbar eine Absenkung auf einen Belegschaftsanteil von 48,2 Prozent dar.<sup>708</sup>

Heinkel war aber bei weitem nicht die einzige Größe im deutschen Flugzeugbau, die von dieser Arbeitsform Gebrauch machte - die Firma Messerschmitt griff für ihre Produktion ebenso bereitwillig auf dieses Mittel zurück, wie die Firma Junkers in Bernburg. Dort wurde der Luftwaffen-Transporter Junkers Ju 52 von 2'000 Fremdarbeitern gefertigt, denen gerade einmal sechs deutsche Vorarbeiter entgegenstanden.<sup>709</sup> Schätzungsweise 10 Prozent aller arbeitenden KZ-Häftlinge waren in der Luftrüstungsindustrie beschäftigt, konkret waren das etwa 35'839 Personen.<sup>710</sup>

Der Einsatz von KZ-Häftlingen in der Luftrüstungsindustrie wurde zusammenfassend bis zum Frühjahr 1944 vom RLM und vom WVHA in folgender Arbeitsteilung koordiniert:<sup>711</sup>

- Die Flugzeughersteller schlossen Verträge mit der SS ab. Darin verpflichteten sich die Flugzeughersteller zur Bereitstellung der technischen Spezialkräfte, des Führungspersonals und der Bau-, Werkstoff- und Maschinenkontingente. Außerdem hatten sie die Kosten für den Bau der Fabrikationsanlagen und die Umstellung zu übernehmen.
- Für die Errichtung der Fabrikationsanlagen war im Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt (WVHA) die Amtsgruppe C ("Bauwesen") unter der Leitung von SS-General Hans Kammler zuständig. Ihr Fachgebiet umfasste die Errichtung von Konzentrationslagern, KZ-Werken und Untergrundwerken im Rahmen der Geheimwaffenprogramme.<sup>712</sup> Die Amtsgruppe D ("Konzentrationslager") unter der Leitung von SS-Brigadeführer Richard Glücks im WVHA stellte die KZ-Arbeiter zur Verfügung. Amtsgruppenintern gab es eigens das Amt D II unter der Führung von SS-Sturmbannführer Gerhard Maurer, das Einsatz, Ausbildung und Verrechnung der KZ-Arbeiter koordinierte.<sup>713</sup> Für die SS war diese Zuständigkeitsaufteilung ein lohnendes, preiswertes Geschäft, das mit nicht allzu viel Aufwand verbunden war.

---

<sup>706</sup> Uziel, 2010, S.78.

<sup>707</sup> Vgl. Naasner, 1994, S.319ff.

<sup>708</sup> Uziel, 2010, S.78.

<sup>709</sup> Ebda., S.78f.

<sup>710</sup> Vgl. Naasner, 1994, S.319ff.

<sup>711</sup> Vgl. ebda., S.319.

<sup>712</sup> Agoston, 1993, S.146 und Naasner, 1994, S.260.

<sup>713</sup> Naasner, 1994, S.261.



**Unterirdische „Volksgänger“-Fabrik in einem Salzbergwerk in Westeregeln bei Bernburg.  
Soldaten der US-Army besichtigen die halbfertigen Maschinen.**

*Griehl, 2008, S.165.*



**„Volksgänger“-Fabrikstandorte, sowie Erprobungs- und Einsatzstandorte im „Altreich“.**

*Forsyth / Creek, 2008, S.33.*

## Die "Volksjäger"-Produktion in Groß-Wien:

*"Ich kann nicht jedem eine 262 geben. Natürlich ist das ganze Unternehmen hoffnungslos - da stehe ich hundertprozentig zu dem, was Saur gesagt hat -, wenn ich heute den Beschluss fasse: das Ding wird gebaut, und wenn dann gleichzeitig von der Stelle des technischen Einsatzes das Wort geprägt wird: Drecksliste."<sup>714</sup>*

**Reichsmarschall Hermann Göring bei einer Entwicklungsbesprechung über die He 162 am 21. September 1944.**

Die Firma Heinkel, deren Chef der Firmengründer Ernst Heinkel war, hatte ihren Sitz ursprünglich in Rostock-Marienehe an der Ostsee, verlagerte ihren Hauptsitz im September 1942 aber in die „Ostmark“ nach Wien, Schwechat und Schwechat-Heidfeld (entspricht dem heutigen internationalen Flughafen Wien-Schwechat). Der Anlass dazu war, dass Norddeutschland bereits 1942 in Reichweite der alliierten Bomberpulks lag, was Rostock in einer ersten Serie von Angriffen in den Nächten des 24., 25., 26. und 27. Aprils 1942<sup>715</sup> mit voller Wucht zu spüren bekam.<sup>716</sup> Bis in die „Ostmark“ konnten die Verbände noch nicht fliegen, weshalb diese als "bombensicher" galt. Die Firma Heinkel zog aber nicht ganz aus Rostock weg, sondern nahm eine Dezentralisierung vor<sup>717</sup> und teilte die Firma in zwei Haupt- und zahlreiche Nebenzweige: Heinkel-Nord und Heinkel-Süd.<sup>718</sup> Weitere Standorte waren zeitweise Berlin-Oranienburg, Jenbach in Tirol (bei Kriegsende), Stuttgart-Zuffenhausen, Mielec und Krakau. Insgesamt verfügte Heinkel über sechs Hauptwerke, 27 Zweigstellen, zwölf Konstruktionsbüros und drei Reparaturbetriebe.<sup>719</sup>

In den Konstruktionsbüros der Firma Ernst Heinkel in Wien (das Haupt-Konstruktionsbüro befand sich an der Fichtegasse 1 und Bereiche davon wurden in die „Casa Piccola“ auf der Mariahilferstraße 1 ausgelagert<sup>720</sup>) arbeitete man schon seit Jahresende 1943 an Entwürfen für einsitzige Jagdflugzeuge mit TL-Antrieb.<sup>721</sup> Ein weiterer Entwicklungsstandort der Firma Heinkel war die sogenannte „Villa Blum“ in Hietzing (heute Angermayergasse 1, eine Hochschule), welche sogar über unterirdische Produktionsräume unter dem Tratzerberg verfügte. Diese Räumlichkeiten sind heute nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.<sup>722</sup>

---

<sup>714</sup> Schabel, 1994, S.250.

<sup>715</sup> JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006, S.20.

<sup>716</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.147.

<sup>717</sup> JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006, S.20.

<sup>718</sup> Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.4.

<sup>719</sup> Streit/Taylor, 1975, S.359. Der Zeitpunkt dieser Ausdehnung wird leider nicht angegeben.

<sup>720</sup> Griehl, 2007, S.27.

<sup>721</sup> Ebda., 2007, S.18.

<sup>722</sup> Ebda., 2007, S.23.

Natürlich spielte Zwangsarbeit im "Volksjäger"-Programm eine entscheidende Rolle. Im Sinne der NS-Ideologie war im Programm a priori ausschließlich Zwangsarbeit vorgesehen. Für den Musterbau galt im November 1944 eine Zwangsarbeiter-Quote von 69 Prozent, bei der Serienfertigung waren bis zu 87 Prozent kalkuliert. Bei der Endfertigung des "Volksjägers", die unter anderem bei Heinkel in Wien-Heidfeld stattfand, stammten 72 Prozent der Arbeiter aus den Lagern der SS.<sup>723</sup> Auch in Groß-Wien wurden zahlreiche Nebenlager und Arbeitskommandos errichtet, in denen KZ-Häftlinge an der He 162 arbeiten mussten. Dieses verzweigte KZ-Subsystem wurde unter der Bezeichnung "Subkommando Floridsdorf" zusammengefasst, auch wenn der größte Teil davon überhaupt nicht in Floridsdorf lag.

### **Die KZ "Schwechat 1" und "Schwechat 2" in Wien-Heidfeld:**

Nach dem Umzug von Teilen der Firma nach Wien-Heidfeld im September 1942, befahl Ernst Heinkel den Ausbau des frei gewordenen Fliegerhorsts, weil er ihm noch unfertig erschien. Dieser Standort ist heute besser bekannt als internationaler Flughafen Wien-Schwechat. Hermann Göring hatte persönlich am 14. Mai 1938 den Grundstein zum Bau dieses Luftwaffenstützpunkts gelegt; noch am selben Tag wurde auch der Fliegerhorst Zwölfaxing gegründet – ebenfalls von Göring.<sup>724</sup> 1939 zog die Jagdfliegerschule Nummer 5 in Heidfeld ein, wo unter anderem berühmte Fliegerasse wie Hans-Joachim Marseille und Walter Nowotny ausgebildet wurden, später auch Peter Göring, der Neffe des Reichsmarschalls.<sup>725</sup>

Insgesamt hatte sich die Firma Heinkel beim Umzug etwas übernommen und deshalb lag ihre Produktion noch im Mai 1943 im Rückstand, wie das RLM in einer Fertigungsüberprüfung feststellte.<sup>726</sup> Für den Bau der asphaltierten Piste, der Fertigungshallen und Verwaltungsbüros<sup>727</sup> "beschäftigte" Heinkel Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter. Als die Anzahl der Arbeiter für die weitere Expansion nicht mehr ausreichte, bestellte er beim RFSS und Rüstungsminister Speer 72<sup>728</sup> Häftlinge aus dem KZ Mauthausen. Dabei handelte es sich hauptsächlich um Republikaner aus dem Spanischen Bürgerkrieg und um ausgewählte Bauarbeiter, die am 23. August 1943<sup>729</sup> in Schwechat-Heidfeld eintrafen, später setzten sich die Häftlinge vor allem aus Italienern, Polen, Sowjetbürgern und Spaniern zusammen<sup>730</sup>. Ihre erste Aufgabe bestand in der Errichtung des Mauthausen-Nebenlagers "Schwechat 1", das eine Länge von 130 und eine Breite von 90

---

<sup>723</sup> Vgl. Uziel, 2010, S.80.

<sup>724</sup> Lenotti, 1988, S.31.

<sup>725</sup> Wita, 2003, S.43f.

<sup>726</sup> Koos, 2007, S.170.

<sup>727</sup> Wita, 2003, S.45.

<sup>728</sup> 92 nach Benz/Distel, 2006, S.458.

<sup>729</sup> Am 30. August nach ebda., S.458.

<sup>730</sup> Ebda., S.458.

Metern hatte. Am 23. April 1944 begannen jedoch auch in Heidfeld die Bombenangriffe, bei dem der Lagerkommandant Erich Engelhardt ums Leben kam. Besonders schlimm fiel der Angriff vom 26. Juni 1944 aus, bei dem 137 Menschen ums Leben kamen, größtenteils wohl Häftlinge.<sup>731</sup> Sein Nachfolger wurde SS-Untersturmführer Anton Streitwieser, der unter den Häftlingen berüchtigt war und gefürchtet wurde.<sup>732</sup> "Schwechat 1" wurde am 8. Juli 1944 durch einen weiteren Angriff vollständig zerstört<sup>733</sup>, als Nachfolgelager wurde "Schwechat 2" errichtet, wo die Häftlinge dem Terror der SS und der Lager-Kapos in Form von Schlägen, einer Vielzahl von Foltermethoden und willkürlichen Exekutionen ausgesetzt waren.<sup>734</sup> Im Verlauf des Krieges stieg die Anzahl der Häftlinge von 72 auf 90, bis hin zu 2'000 und 2'065 im Januar 1944 (im Januar betrug die monatliche Arbeitsleistung 486'206 Stunden)<sup>735</sup>. Mit 2'568<sup>736</sup> oder 2'638<sup>737</sup> Häftlingen erreichte die Anzahl ihren Höchststand.

Die Bombenangriffe auf Schwechat dauerten bis mindestens Ende Februar 1945 an<sup>738</sup>, wobei immer wieder auch die Heinkel-Werke getroffen wurden. Nach dem Angriff vom 7. Juli 1944, wurde ein Teil der Häftlinge am 13. Juli in den KZ-Außenlagerkomplex nach Wien-Floridsdorf verlegt, der den Decknamen "Julius"<sup>739</sup> trug.<sup>740</sup> Den Häftlingen wurde der Zutritt zu Luftschutzanlagen verwehrt, wodurch sie schutzlos dem Bombenhagel ausgeliefert waren und viele von ihnen den Tod fanden.<sup>741</sup> Die Bedingungen in diesem Lager wurden von Überlebenden als besonders schlimm beschrieben: Es gab Läuse, schlechte Ernährung, zu wenig Wasser und nicht genügend Betten. Zusätzlich kam es täglich zu schwersten Misshandlungen der Häftlinge durch das Wachpersonal, das hauptsächlich aus Luftwaffenangehörigen bestand. Zur Bestrafung wurden Häftlinge tagelang in enge Holzkisten eingesperrt, was ohne weiteres zum Tode führen konnte. Die Sterblichkeitsrate für das Jahr 1944 liegt bei ungefähr 24 Prozent. Eine hohe Rate, die sonst vor allem bei KZ-Baukommandos vorkam.<sup>742</sup>

---

<sup>731</sup> Marsalek, 2006, S.96.

<sup>732</sup> Benz/Distel, 2006, S.459.

<sup>733</sup> Ebda., S.452. Dabei gab es einen Toten und 149 Verletzte. Marsalek, 2006, S.96.

<sup>734</sup> Vgl. Wita, 2003, S.46-53 und Rabitsch, 1967, S.123. Berichte von Häftlingen über den Terror der SS im EHAG-Werk Heidfeld finden sich bei Eichenbauer/Freund/Perz, 1987, 620f.

<sup>735</sup> Rabitsch, 1967, S.123.

<sup>736</sup> Marsalek, 1995, S.89 und Uziel, 2010, S.80.

<sup>737</sup> Benz/Distel, 2006, S.458.

<sup>738</sup> Griehl, 2007, S.149.

<sup>739</sup> Dieser Deckname wurde zweimal vergeben. Ein Zweigwerk der Firma Junkers in Schönebeck bei Magdeburg trug ebenfalls den Decknamen "Julius" und produzierte Teile für die He 162. Uziel, 2010, S.73.

<sup>740</sup> Allerdings nicht alle Häftlinge, wie bei Marsalek, 2006, S.96 zu lesen ist. Ein Teil der Häftlinge wurde zur Errichtung des Nachfolgelagers "Schwechat 2" zurückbehalten. Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.18 und Benz/Distel, 2006, S.452.

<sup>741</sup> Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.15 und 18.

<sup>742</sup> Vgl. Benz/Distel, 2006, S.458f.

Vor der "Volksjäger"-Produktion fertigten die Häftlinge aus "Schwechat 2" in den Heinkel-Hallen in Heidfeld den Bomber He 177<sup>743</sup>, Prototypen des geplanten Nachfolgemodells He 277<sup>744</sup> und den Nachtjäger He 219<sup>745</sup>, wobei allen diesen Modellen eine bedeutende Karriere versagt blieb. Bei der He 162 erfolgte in der Halle 47<sup>746</sup> die Endmontage, bei der die BMW-003-Triebwerke montiert wurden und die Seitenleitwerke und Tragflächen an den Rumpf angebracht wurden.<sup>747</sup> Etwa 350 Häftlinge wurden für diese Arbeiten eingesetzt.<sup>748</sup>

Doch ein Teil der KZ-Häftlinge wurde nicht nur zur Flugzeugproduktion herangezogen, sondern gelegentlich auch, um in Wien nach Bombenangriffen die Aufräumarbeiten zu erledigen. Wegen Blindgängern und einstürzenden Häuserruinen ebenfalls eine lebensgefährliche Arbeit. Dazu wurden sie nicht von der SS, sondern von der örtlichen Wehrmachtsstelle aus der Flugzeugproduktion abgezogen, obwohl der straffe Zeitplan des "Volksjäger"-Programms einen Ausfall von 500 KZ-Arbeitern nicht verkraften konnte.



**„Freiwillige“ KZ-Häftlinge bei der Entschärfung eines Blindgängers. Ort und Datum unbekannt.  
Der Bewacher ist kein SS-Angehöriger, möglicherweise ein Wehrmachtsreservist.**

*Price, 1996, S.173.*

Die für den 20. März 1945 geplante Auslieferung der ersten "Volksjäger"-Serienmaschine aus dem Heidfelder Heinkel-Werk fand deshalb nicht statt - und weil bei manchen beteiligten Betrieben der Sonntag trotz der höchsten Prioritätsstufe des Programms immer noch ein Feiertag war.<sup>749</sup> Insgesamt verließen so lediglich zehn Prototypen und 25 Musterflugzeuge die Heidfelder Produktion, aber keine einzige Serienmaschine.<sup>750</sup>

Als die Rote Armee unmittelbar vor den Toren Wiens stand, organisierte die SS einen "Evakuierungsmarsch", womit sie die Häftlinge zu Fuß ins 200 Kilometer entfernte

<sup>743</sup> Benz/Distel, 2006, S.458.

<sup>744</sup> Ebda., S.458.

<sup>745</sup> Uziel, 2010, S.80. Zuletzt wurde dort die Version Heinkel He 219 A-7 gefertigt. Griehl, 2007, S.197.

<sup>746</sup> Griehl, 2007, S.201.

<sup>747</sup> Ebda., S.197.

<sup>748</sup> Ebda., S.151.

<sup>749</sup> Vgl. Uziel, 2010, S.76.

<sup>750</sup> Griehl, 2007, S.151.

Stammlager Mauthausen überführen wollte. Zuvor erschoss die Lager-SS sämtliche Kranke, wer nicht mehr weitergehen konnte, wurde am Wegesrand erschossen. Zusammen mit den Häftlingen aus dem KZ "Lisa" in Hinterbrühl brach die Kolonne am 1. April 1945 über Nebenwege auf, bewacht von SS-Angehörigen. Kommandant Streitwieser suchte sich unterwegs persönlich rund 200 Häftlinge aus, die dann an einem Waldrand erschossen wurden. Wie viele Menschen auf diesem Marsch ermordet wurden, kann nicht genau geklärt werden. Laut einer Zeugenaussage waren es um die 1'200. 200 Gefangenen gelang die Flucht.<sup>751</sup> Am 7., 8. oder 11.<sup>752</sup> April erreichten die Häftlinge Mauthausen.<sup>753</sup>

### **Der Außenlagerkomplex "Santa I" und "Santa II" in Schwechat:**

Als Räumlichkeiten für die unterirdische Verlagerung (U-Verlagerung) der Rüstungsproduktion, kamen in Schwechat die alten Lagerkeller der Dreher-Brauerei in Frage, welche sich über das ganze Ortsgebiet verteilten. Weil die Produktion von Bier im Gegensatz zu Rüstungsgütern nicht kriegswichtig war, wurde erst eine Schließung des Betriebes in Erwägung gezogen. Nach heftigen Protesten sah das Reichsministerium schlussendlich davon ab - in die Kelleranlagen zogen dennoch neue "Mieter" ein. Darunter die Flugmotorenwerke Ostmark, die Steyr-Werke und die Heinkel-Werke.<sup>754</sup> Die verschiedenen Standorte bekamen die Decknamen "Santa I", "Santa II" und möglicherweise auch "Santa III". Der "Santa"-Komplex bildete ein Subkommando des "Julius"-Komplexes in Floridsdorf und wurde entweder am 15. August<sup>755</sup> oder im Dezember 1944<sup>756</sup> gegründet. Eine weitere, nicht völlig geklärte Frage ist, ob es "Santa III" tatsächlich gab. Der Deckname ist durch Aussagen ehemaliger Häftlinge, darunter auch Hans Marsalek, belegt.<sup>757</sup> Seltsamerweise erwähnt Marsalek "Santa III" in seiner Dokumentation aber nicht.<sup>758</sup> Ezsöl selbst glaubt, dass sich "Santa III" am Schwechater Kellerberg in der Bruck-Hainburger-Straße 26 befunden haben könnte, weil dort nach dem Krieg Produktionsmaschinen und einige Tonnen Aluminiumblech gefunden worden sind - dem bevorzugten Baumaterial für Flugzeuge.<sup>759</sup> Wahrscheinlicher ist, dass an dieser Adresse "Santa II" lag.<sup>760</sup> Fakt ist, dass in den Kellern an der Bruck-Hainburger-Straße 26, die heute der Firma Ries gehören, die EHAG und die Flugmotorenwerke Ostmark eingemietet waren. Was genau dort produziert

---

<sup>751</sup> Vgl. Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.20. Die Zahlen der Todesopfer dieses Marsches divergieren erheblich: Laut Arnberger/Kuretsidis-Haider, 2011, S.358 und Benz/Distel, 2006, S.451 kamen 1'624 Häftlinge in Mauthausen an. Davon wurden mindestens 150 während des Marsches getötet, wobei 56 als entflohen oder vermisst gemeldet worden sind.

<sup>752</sup> Rabitsch, 1967, S.118.

<sup>753</sup> Benz/Distel, 2006, S.451.

<sup>754</sup> Vgl. Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008, S.5ff.

<sup>755</sup> Rabitsch, 1967, S.123.

<sup>756</sup> Marsalek, 2006, S.83 und Benz/Distel, 2006, S.450.

<sup>757</sup> Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008, S.14 und Rabitsch, 1967, S.123.

<sup>758</sup> Marsalek, 2006, S.83.

<sup>759</sup> Gespräch mit Adolf Ezsöl, Juni 2012.

<sup>760</sup> Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008, S.14f.

wurde, ist unbekannt. Der Jägerstab des Reichsministerium für Rüstungs- und Kriegsproduktion, der die Produktion von Jagdflugzeugen organisierte<sup>761</sup>, verhalf Heinkel zu den Räumlichkeiten.<sup>762</sup> Heinkel ließ dort höchstwahrscheinlich Teile für die Heinkel He 219<sup>763</sup> herstellen (1945 wurden immerhin noch 62 Exemplare gebaut)<sup>764</sup> und später für den "Volksjäger"<sup>765</sup>. Letzterer genoss bekanntlich absolute Priorität und Vorrang. In der späten Kriegsphase konnte es sich die Rüstungsindustrie nicht leisten, vorhandene Kapazitäten für den "Volksjäger" nicht voll auszuschöpfen.

Mieter der Anlagen von "Santa I" waren die Flugmotorenwerke Ostmark. Ob diese gegen Kriegsende kurz auch noch Teile für den "Volksjäger" produzierten, ist lediglich eine Vermutung. Wahrscheinlich hatten die Anlagen mit der Heinkel He 162 nichts zu tun. "Santa I" teilte sich auf folgende Standorte auf:<sup>766</sup>

- Die Brauereikelleranlagen auf dem Areal der ehemaligen Pechhütte bis hinunter zur Wiener Straße (Pechhüttenstraße und Wiener Straße 50).
- Die Kelleranlagen der schon damals nicht mehr existierenden Figdor-Brauerei (Hauptplatz 2 bis Bruck-Hainburger-Straße 3) und der Popper-Brauerei (Hauptplatz 3).
- Brauereigasthaus "Zur Kohlstaude" inklusive Kelleranlagen (damals Brauhausgasse 8, heute Wohnanlage "Kohlstaude" in der Brauhausstraße 3-7).
- Sportplatzareal "Phönix", an der Ecke Schmidgasse/Alfred-Horn-Straße: Hier befand sich das Häftlingslager.

Am 1. April 1945 wurde auch der "Santa"-Komplex aufgelöst, was darauf schließen lässt, dass die Häftlinge ebenfalls Teil des Todesmarsches ins Stammlager Mauthausen wurden, wo sie am 7., 8. oder 11.<sup>767</sup> April ankamen.<sup>768</sup>

### **Der Außenlagerkomplex "Julius" in Wien-Floridsdorf:**

Wegen der schlimmen Zerstörungen am KZ "Schwechat 1" durch den Bombenangriff vom 8. Juli 1944<sup>769</sup> wurde am 13. Juli die Überstellung eines Teils der Häftlinge in den Außenlagerkomplex "Wien-Floridsdorf" (Deckname "Julius")<sup>770</sup> beschlossen.<sup>771</sup> Weitere

---

<sup>761</sup> Der Jägerstab war am 1. März 1944 unter dem Vorsitz von Karl-Otto Saur gegründet worden. Vgl. JET&PROP, Nr.1 / März/April 2006, S.20.

<sup>762</sup> Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008, S.15.

<sup>763</sup> Laut Griehl (2007) wurde 1945 bei Heinkel-Süd die schwere zweiseitige Nachtjagd-Version A-7 gefertigt. Griehl, 2007, S.151.

<sup>764</sup> Nowarra, 1989, S.234.

<sup>765</sup> Marsalek, 2006, S.84.

<sup>766</sup> Vgl. Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008, S.8-13 und Gespräch mit Ezsöl, Juni 2012.

<sup>767</sup> Rabitsch, 1967, S.118.

<sup>768</sup> Benz/Distel, 2006, S.451, Rabitsch, 1967, S.117f. und Marsalek, 2006, S.83.

<sup>769</sup> Benz/Distel, 2006, S.452 und Marsalek, 2006, S.84 und S.96.

<sup>770</sup> Eine KZ-Fabrik von Junkers in einem Salzbergwerk in Schönebeck bei Magdeburg, die Teile für den "Volksjäger" herstellte, wurde ebenfalls als "Julius" bezeichnet. Die Produktion dort lief niemals richtig an. Uziel, 2010, S.73 und Griehl, 2007, S.206 und S.314.

Bezeichnungen für den gesamten Komplex sind "Wien-Schwechat 2"<sup>772</sup>, "Schwechat", "Floridsdorf-Wien" und "Wien-West" - diese Fülle an Decknamen trägt einen maßgeblichen Teil zur Unübersichtlichkeit der Standortgeschichte bei<sup>773</sup>. Das Lager war auf mehrere einander benachbarte Liegenschaften aufgeteilt, wobei mit der Literatur sowie durch eine Exkursion vor Ort nicht eindeutig feststellbar ist, wo genau sich deren Standorte befanden. Ein Teil kam ab dem 14. Juli in den Verlagerungsbetrieben der Firma Hofherr und Schrantz unter (Shuttleworthstraße 8 und Prager Straße (?))<sup>774</sup>, ein Teil ab dem 13. Juli in den Kelleranlagen der Jedleseer Brauerei (Sportplatz "Technopool ADMIRA", Jedlersdorfer Platz 25 und Hopfengasse 8 und 22)<sup>775</sup>, ein weiterer Teil kam in den Kellern der ehemaligen Gambrinus-Brauerei unter (Prager Straße 78)<sup>776</sup>; die Kommandantur des Lagekommandanten Anton Streitwieser<sup>777</sup> und Barackenunterkünfte (schon seit Mai 1944 gebaut) befanden sich in der Hopfengasse 8 und 22 (FAC-Sportplatz/Freizeitpark 21).<sup>778</sup> Ende 1944 wurde das Barackenlager in der Hopfengasse durch einen Luftangriff schwer zerstört, weshalb die Häftlinge vorübergehend bei den benachbarten AFA-Werken untergebracht wurden.<sup>779</sup> Weitere Häftlinge arbeiteten in den Lohner-Werken in der Gegend um die Donaufelder Straße 79, wo für die EHAG Flugzeugteile produziert worden sind - sicherlich auch für den "Volksjäger".<sup>780</sup> Die höchste Belegungsstärke ist unbekannt, die Lager "Santa I und II", "Lisa" und "Julius" hatten zusammen einen Höchststand von 2'737 Häftlingen<sup>781</sup>, wovon etwa 1'700 auf "Lisa" entfielen<sup>782</sup> und 400 auf die Gambrinus-Brauerei<sup>783</sup>.<sup>784</sup>

---

<sup>771</sup> Etwa 300 Häftlinge blieben in "Schwechat 1" zurück, um dort das Nachfolgelager "Schwechat 2" zu errichten. Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.18 und Benz/Distel, 2006, S.452.

<sup>772</sup> Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.16.

<sup>773</sup> Bei Zählungen wurde zusätzlich der Lagerstandort Hinterbrühl miteinbezogen. Rabitsch, 1967, S.123.

<sup>774</sup> Griehl, 2007, S.315.

<sup>775</sup> Die Jedleseer Brauerei befand sich in der Hopfengasse 8 oder 22 und wurde 1979 abgerissen. Es gab noch einen weiteren Standort, bei dem es sich vermutlich um den Standort Jedlersdorfer Platz gehandelt haben dürfte. Vgl. Uhlir, 2009, S.42f.

<sup>776</sup> Eichenbauer/Freund/Perz, 1987, S.622. Damit ist vermutlich das Braugasthaus "(Zum) Gambrinus" gemeint, das sich an der Prager Straße 78 befindet. Vgl. Uhlir, 2009, S.42f. Heute (2013) beherbergt das Gebäude das Restaurant "Babylon".

<sup>777</sup> Streitwieser kommandierte auch "Schwechat 2". Die Kommandantur in Floridsdorf fungierte als Zentralkommandantur für die Subkommandos des Außenlagerkomplexes.

<sup>778</sup> Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.16, Marsalek, 2006, S.84 und Benz/Distel, 2006, S.449. Auf der Prager Straße und in der Hopfengasse befanden sich auch Kelleranlagen der ehemaligen "St. Georgs-Brauerei" von 1936 und der 1928 geschlossenen "Brauerei Dengler", die ebenfalls eine Funktion im Lagerkomplex übernommen haben dürften. Die genauen Besitzverhältnisse bleiben unklar. Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.22.

<sup>779</sup> Benz/Distel, 2006, S.450.

<sup>780</sup> Griehl, 2007, S.156 und S.315.

<sup>781</sup> 2'723 nach Rabitsch, 1967, S.117.

<sup>782</sup> Budraß, 2001, S.159.

<sup>783</sup> Eichenbauer/Freund/Perz, 1987, S.622.

<sup>784</sup> Marsalek, 2006, S.84.

Nach einiger Zeit wurden die Häftlinge erneut aufgeteilt, wobei ein Teil nach Hinterbrühl zum Ausbau der U-Verlagerung "Languste" geschickt wurde (wahrscheinlich wurden sie im KZ "Lisa" untergebracht). Der andere Teil kam nach Schwechat in die KZ "Santa I" und "Santa II".<sup>785</sup> Alle Häftlinge in "Wien-Floridsdorf" arbeiteten für die EHAG. Im Herbst 1944 wurden kurze Zeit Teile für die Heinkel He 219 gefertigt, später dann für den "Volksjäger".<sup>786</sup> Es ist nicht bekannt, welche Teile das genau waren. Am 30. März oder am 1. April 1945 wurde der "Julius"-Komplex geschlossen.<sup>787</sup> Über St. Pölten und Amstetten wurden die 400 Häftlinge<sup>788</sup> der Gambrinus-Brauerei bei sengender Sonne und strömendem Regen nach Steyr evakuiert, von dort aus eventuell weiter nach Mauthausen. Es war ein Todesmarsch, auf dem unterwegs die Hälfte der Häftlinge erschossen wurde.<sup>789</sup> Der Rest wurde vermutlich mit den Häftlingen aus "Schwechat 2", "Lisa" und "Santa I und II" am 1. April ebenfalls auf einem Todesmarsch ins Stammlager Mauthausen geschickt, wo sie am 7., 8. oder 11.<sup>790</sup> April ankamen.<sup>791</sup>

### **Die U-Verlagerung "Languste":**

"Languste" besaß alle Merkmale, die für einen Produktionskomplex der späten Kriegsphase typisch waren: Er war unterirdisch, verfügte über eine Fließstraße<sup>792</sup> und beschäftigte hauptsächlich Zwangsarbeiter, die in einem nahegelegenen KZ untergebracht waren (KZ "Lisa"). Göring hatte im Januar 1944 befohlen, die wichtigen Betriebe der Luftrüstungsindustrie unterirdisch zu verlagern. Nach den verheerenden alliierten Angriffen der "Big Week" im Februar auf Motoren- und Zellenfertigungsanlagen, wurde, höchstwahrscheinlich vom RLM und dem RMRK, eine vollständige unterirdische Verlagerung der Luftrüstungsindustrie beschlossen.<sup>793</sup> Ab März 1944 erfolgte schrittweise die Umsetzung dieses Vorhabens, auch Teile der übrigen Rüstungsindustrie waren mittlerweile davon betroffen. An der Verlagerung war vor allem die SS beteiligt, für die der Bau der entsprechenden Anlagen ein Haupttätigkeitsfeld war. Die Amtsgruppe C für Bauwesen des WVHA unter der Leitung von Hans Kammler war für die Baumaßnahmen zuständig.<sup>794</sup> Kammler war vom RFSS bereits im August 1943 mit dem Bau unterirdischer Fertigungskomplexe für die Rakete A-4 (von der NS-Propaganda später V2 getauft)

---

<sup>785</sup> Schwechater Archiv-Nachrichten, Nr.2 / 1995, S.18.

<sup>786</sup> Marsalek, 2006, S.97.

<sup>787</sup> Ebda., S.84 und S.97.

<sup>788</sup> 454 nach Benz/Distel, 2006, S.458.

<sup>789</sup> Vgl. Eichenbauer/Freund/Perz, 1987, S.622.

<sup>790</sup> Rabitsch, 1967, S.118.

<sup>791</sup> Benz/Distel, 2006, S.451 und Rabitsch, 1967, S.117f.

<sup>792</sup> Eine Idee, die in den USA bereits Ende der 30er-Jahre aus der Automobilindustrie übernommen worden war. Davor wurden Flugzeuge ausschließlich in traditioneller, handwerklicher Bauweise hergestellt, die sehr zeitintensiv war. In Deutschland erfolgte die Umstellung erst ab 1941 und dauerte 1943 immer noch an. Vgl. Yenne, 2010, S.26-35 und Uziel, 2010, S.71.

<sup>793</sup> Vgl. Uziel, 2010, S.71.

<sup>794</sup> Naasner, 1994, S.321.

beauftragt worden<sup>795</sup>, konnte sich in solchen Vorhaben also bestens aus. Am Jahresende 1944 konnte die Luftrüstungsindustrie über 2,5 Millionen Quadratmeter unterirdische Produktionsfläche verfügen.<sup>796</sup> Zusätzlich expandierte die Luftrüstungsindustrie in ungeheuren Dimensionen: Innerhalb von lediglich zwölf Monaten wuchs der Bestand von Zellenfabriken von 27 auf 729 und statt 51 Flugmotorenfabriken gab es nun 249.<sup>797</sup>

In der U-Verlagerung "Languste" wurde, wohl um Kosten, Arbeitsaufwand und Zeit einzusparen, darauf verzichtet, eine mechanische Fließstraße einzurichten - anders als zum Beispiel beim Bau der A-4 Raketen in den Mittelbau-Werken. An ihrer Stelle wurden Karren eingesetzt, um die Flugzeugkomponenten durch die verschiedenen Fertigungsstationen zu bringen. Durch die Fließstraßenfertigung konnte einerseits Zeit gespart werden, andererseits wurden keine hochqualifizierten Arbeitskräfte gebraucht.<sup>798</sup>

Die U-Verlagerung war sinnvoll, um die Fertigung gegen den alliierten Bombenhagel zu schützen, setzte aber eine intakte, funktionierende Verkehrsinfrastruktur voraus, damit die Komponenten zum Zusammenbau angeliefert werden konnten. Das Verkehrsnetz wurde jedoch von den alliierten Luftflotten ab September 1944 gezielt bombardiert; allein im Januar 1945 wurden 30'000 Tonnen Sprengmittel auf das Eisenbahnnetz abgeworfen.<sup>799</sup> Diese Angriffe gipfelten am 22. Februar in der Operation "Clarion", bei der die ungeheure Zahl von 9'000 us-amerikanischen und britischen Flugzeugen Verkehrsziele im ganzen Reichsgebiet angriffen.<sup>800</sup> Die Botschaft der Operation, die vor allem auch als Machtdemonstration verstanden werden muss, war klar: Wir besitzen die absolute Lufthoheit und können auf eurem verbliebenen Territorium jeden beliebigen Ort jederzeit in Schutt und Asche legen. Unter diesen Umständen, die in der Planung nicht berücksichtigt worden waren, verloren die U-Verlagerungen ihre Effizienz und die "Volksjäger"-Produktion konnte erst gar nicht richtig anlaufen.

Im Gegensatz zu anderen unterirdischen Fabrikanlagen, musste "Languste" (wie die U-Verlagerung in Tarthun) nicht erst gebaut werden. Es handelte sich dabei um ein stillgelegtes, geflutetes Gipsbergwerk aus dem 19. Jahrhundert, das ab 1932 als "Schauhöhle" von Besuchern besichtigt werden konnte und als "Seegrotte" bekannt war. Nach einer Besichtigung der Rüstungsinspektion Wien im Februar 1944, beschlagnahmte diese auf ihrer Suche nach einer U-Verlagerung für die Rumpfproduktion der He 162 im April 1944 die Seegrotte.<sup>801</sup> Die "Seegrotte" war für das Vorhaben im Prinzip ungeeignet: Das

---

<sup>795</sup> Naasner, 1994, S.320.

<sup>796</sup> Milward, 1979, S.127.

<sup>797</sup> Uziel, 2010, S.71.

<sup>798</sup> Vgl. ebda., S.71.

<sup>799</sup> Ebda., S.75.

<sup>800</sup> Henke, 1995, S.352.

<sup>801</sup> Bereits im August 1943 hatte der RFSS das Wehrwissenschaftliche Institut für Karst- und Höhlenforschung des SS-Ahnenerbes beauftragt, unterirdische Produktionsstätten zu suchen. Ende Februar 1944 wurde das Ingenieurbüro Prof. Rimpl mit Untersuchung zur Bautechnik und Betrieb der

Gestein war porös, brüchig und instabil, ständig mussten herabfallende Trümmer beseitigt und große Mengen an Wasser abgepumpt werden, weshalb es in den Stollen auch entsprechend stickig, nass und feucht war, außerdem war es düster.<sup>802</sup> Für die Holzverarbeitung (und Flugzeugbau generell) waren das denkbar schlechte Bedingungen, auch wenn der Rumpf des "Volksjägers" zu weiten Teilen aus Metall gefertigt wurde. Selbst der Durchschlag einer verirrten Fliegerbombe durch das poröse Gestein in den Zugangsstollen am 24. Mai 1944 brachte das Vorhaben nicht zum Erliegen. Wegen des straffen Zeitplans wurden nie umfangreiche Sicherungs- und Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt.<sup>803</sup> Der Aufbau von Maschinen, Werkstätten, einigen Stützmauern und Verstreben hatte höhere Priorität als die Sicherheit der Arbeiter.<sup>804</sup> Die Fertigung sollte auf zwei Etagen stattfinden, die eine Fläche von zusammen 12'000 Quadratmetern besaßen. Zirka 2'000 Arbeiter schufteten in "Languste", davon waren 1'700 KZ-Häftlinge, was 85 Prozent entspricht.<sup>805</sup> Mit Pferdegespannen wurden die Herstellungsmaterialien und die Rümpfe zwischen den Etagen bewegt<sup>806</sup> - primitivste Low-Tech-Mittel wurden zum Bau dieses High-Tech-Flugzeugs verwendet.

Die Zustände in "Languste" waren vollkommen chaotisch: BMW-003-Triebwerke waren wegen des zusammenbrechenden Verkehrsnetzes schon seit Januar 1945 nicht in ausreichender Menge erhältlich, weshalb kurzfristig parallel eine Version der He 162 mit Jumo-004-Triebwerk entworfen werden musste, was weitere Kapazitäten band und für noch mehr Chaos sorgte.<sup>807</sup> Doch bis zum 14. Februar trafen lediglich zwei Jumo-004-Triebwerke in "Languste" ein.<sup>808</sup> Auch die Bugfahrwerke, Tragflächen und Leitwerke waren dort Mangelware.<sup>809</sup> Bei Fliegeralarm suchten Mitarbeiter der Flugmotorenwerke Ostmark ausgerechnet Zuflucht in den instabilen Stollen. Dabei trugen sie wertvolle Akten, Schreibmaschinen und Fernschreiber mit sich.<sup>810</sup> Stromausfälle legten den Musterbau immer wieder völlig lahm, die vorgeschriebenen Fristen und Termine konnten nicht eingehalten werden, Lieferungen kamen nicht an und es fehlte an Ersatzteilen. Ab Anfang März 1945

---

U-Verlagerung beauftragt. Als "Mieter" waren zuerst die Telefunken-Werke vorgesehen, aber es stellte sich heraus, dass die Höhle wegen der Feuchtigkeit zum Bau von Elektronikgeräten völlig ungeeignet war. Benz/Distel, 2006, S.449.

<sup>802</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.49.

<sup>803</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.190-197.

<sup>804</sup> Den Ausbau der Seegrotte übernahmen überwiegend Häftlinge aus dem KZ "Lisa". Insgesamt waren etwa 2'400 Personen an diesem Bauvorhaben beteiligt. Vgl. JET&PROP, Nr.1 / März/April 2006, S.21. Für die Herstellung der allerersten "Volksjäger"-Prototypen und einiger Mustermaschinen wurden wahrscheinlich ausschließlich Mitarbeiter der Heinkel-Werke eingesetzt, die keine Zwangsarbeiter waren. Griehl, 2007, S.195ff.

<sup>805</sup> Budraß, 2001, S.159.

<sup>806</sup> JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006, S.23.

<sup>807</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.49 und Uziel, 2010, S.76.

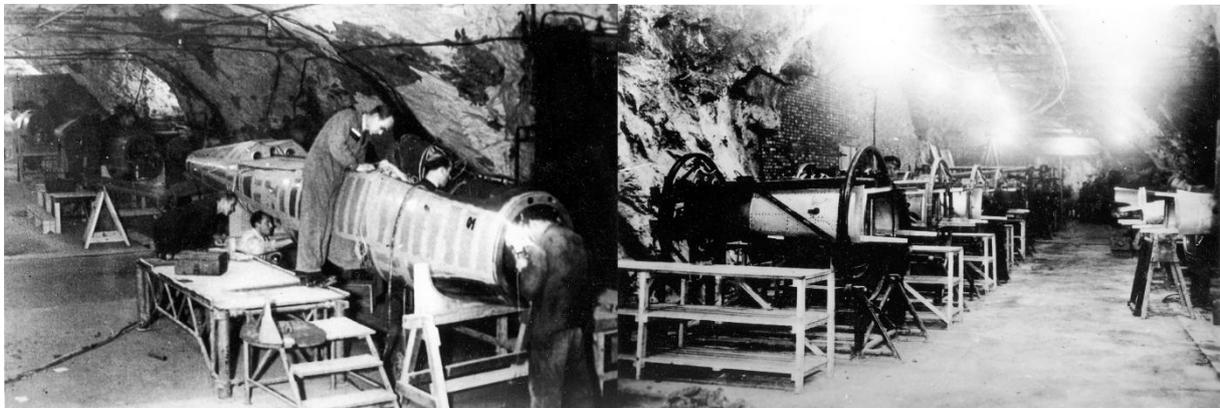
<sup>808</sup> Griehl, 2007, S.201.

<sup>809</sup> Ebda., S.197.

<sup>810</sup> Vgl. JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006, S.22.

kamen die Arbeiten endgültig ins Stocken.<sup>811</sup> Wie viele Rümpfe das Werk tatsächlich noch verließen und auf LKW die Endmontage in Heidfeld erreichten<sup>812</sup>, ist nicht exakt ermittelbar. In Heidfeld wurden zwischen 28<sup>813</sup>, 33<sup>814</sup>, oder 40 bis 42<sup>815</sup> Maschinen zusammengebaut, wobei das hauptsächlich Prototypen und Musterflugzeuge, doch keine Serienmaschinen waren.<sup>816</sup> Geplant waren 1'000 Stück monatlich ab Mai 1945.<sup>817</sup>

Die Spitzen der Roten Armee erreichten am 5. April 1945 das Gebiet der Gemeinde Hinterbrühl. In letzter Minute hatten Sprengkommandos noch hektisch versucht, die Seegrotte durch die Zündung von 17 Fliegerbomben zu zerstören. Obwohl die Sprengkraft verheerende Schäden an der Einrichtung verursachte, blieb das Stollensystem weitgehend intakt.<sup>818</sup>



**Fertigung von „Volksjäger“ Rümpfen in „Languste“. Die Aufnahme links zeigt höchstwahrscheinlich reguläre EHAG-Mitarbeiter und keine KZ-Häftlingen. Rechts sind besonders die hastig eingezogenen Stützmauern gut zu erkennen.**

*Forsyth / Creek, 2008, S.48f.*

<sup>811</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.201.

<sup>812</sup> Der Transport erfolgte durch die Firma Amme-Luther-Seck GmbH. Ebda., S.197.

<sup>813</sup> Ebda., S.304f.

<sup>814</sup> Vgl. JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006, S.22.

<sup>815</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.203.

<sup>816</sup> Die unterschiedlichen Zahlenangaben zeigen deutlich, dass durch die Kriegswirren die Buchführung ordentlich durcheinander geraten sein muss: Es gibt auch widersprüchliche Angaben innerhalb der Literatur, die für zusätzliche Verwirrung sorgt: Griehl, 2007, S.303-306 unterscheidet in seiner Auflistung sämtlicher nachweisbarer He 162 aus Groß-Wien zwischen solchen, die in Heidfeld endmontiert worden sind (V1-V15) und solchen, die in Heidfeld mit Rümpfen aus "Languste" endmontiert worden sind (V18-V37 plus vier Serienmaschinen der Variante A-2). Dabei heißt es ebenda auf den Seiten 83-101, dass eigentlich alle Versuchsmaschinen Rümpfe aus "Languste" besaßen.

Forsyth/Creek, 2008, S.203f. können 40 Maschinen mit Groß-Wiener Provenienz nachweisen. Griehl und Forsyth/Creek scheinen mit unterschiedlichem Quellenmaterial gearbeitet zu haben, nur so sind die Unterscheide und Unstimmigkeiten zu erklären.

<sup>817</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.32.

<sup>818</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.205.

## **Das KZ "Lisa":**

Typisch für das letzte Kriegsjahr sind der rapide Anstieg der KZ-Häftlingszahlen und die zunehmende Zahl an eröffneten Nebenlagern.<sup>819</sup> In diese Zeit fällt auch die Eröffnung des KZ "Lisa". Es war ein großes Nebenlager des Netzwerks um das KZ Mauthausen, bis zu 1'884 Menschen<sup>820</sup> waren dort zeitweise inhaftiert. Es heißt, dass "Lisa" eines der grausamsten Lager gewesen war.

"Lisa" diente der Unterbringung der Zwangsarbeiter, die in der U-Verlagerung "Languste" für das "Volksjäger"-Projekt schufteten mussten: An sieben Tagen in der Woche, in drei Schichten zu je acht Stunden, immer unter den Augen des SS-Wachpersonals.<sup>821</sup> Von den 2'000 Arbeitern waren 1'700 Häftlinge, die im KZ "Lisa" hausen mussten.<sup>822</sup>

Am 1. April 1945 wurden die Häftlinge zusammen mit den Häftlingen aus "Schwechat 2" auf einen "Evakuierungsmarsch" ins Stammlager Mauthausen geschickt. 1'624 kamen dort am 7., 8. oder 11.<sup>823</sup> April an, der Rest galt als vermisst, war geflohen oder wurde unterwegs ermordet.<sup>824</sup>

## **Andere mit dem "Volksjäger" verbundene Standorte in und um Groß-Wien:**

Folgende Standorte hatten für das "Volksjäger"-Unternehmen geringere Bedeutung, sollen der Vollständigkeit halber jedoch kurz erwähnt werden. Inwieweit Zwangsarbeiter eingesetzt wurden, ist nicht überliefert.

- Himberg: Hier befand sich ein Materiallager der EHAG.<sup>825</sup>
- Wien: Die Firmen Gebhardt GmbH, Schaller GmbH und weitere Unternehmen, die dem "Fertigungskreis Niederdonau" angehörten, stellten Holzteile für die He 162 her.<sup>826</sup>
- Wien-Atzgersdorf: Die Firma Amme-Luther-Seck GmbH führte während des Krieges Reparaturen für die deutsche Luftwaffe durch. Ab dem 18. Februar 1945 fanden hier Umrüstungs- und Verstärkungsarbeiten an wenigen He 162 statt. Geplant war zusätzlich die Montage kompletter Maschinen, was der Kriegsverlauf verhinderte. Heute befindet sich auf dem Gelände an der Ecke Carlberggasse-Steinergasse

---

<sup>819</sup> Im August 1944 betrug die KZ-Häftlingszahl 524'286, im Januar 1945 war die Zahl auf etwa 715'000 angestiegen. Orth, 2004, S.28.

<sup>820</sup> Arnberger/Kuretsidis-Haider, 2011, S.358.

<sup>821</sup> Vgl. Uziel, 2010, S.80.

<sup>822</sup> Budraß, 2001, S.159.

<sup>823</sup> Rabitsch, 1967, S.118.

<sup>824</sup> Eine ausführliche Beschreibung dieses "Evakuierungsmarsches" findet sich im Kapitel "Die KZ 'Schwechat 1' und 'Schwechat 2'". Eine unvollständige Aufstellung der auf diesem Todesmarsch begangenen Verbrechen findet sich bei Marsalek, 2006, S.319ff.

<sup>825</sup> Griehl, 2007, S.315.

<sup>826</sup> Ebda., S.315.

(direkt hinter der Bahnlinie) ein Plattenbau und Brachland. In Wiener Neustadt besaß die Firma einen Ableger.<sup>827</sup>

- Wiener Neustadt: Geplant war eine Großserienfertigung durch die WNF ab dem 10. März 1945. Durch die schwersten Zerstörungen, die Wiener Neustadt erlitt und den Kriegsverlauf, mussten diese Pläne verworfen werden. Eine He 162 aus Rostock landete am 26. März als Anschauungsmodell in Wiener Neustadt. Vor dem Einmarsch der Roten Armee sollen Angehörige der Leibstandarte "Adolf Hitler" einige intakte He 162 mit Maschinengewehren zusammengeschossen haben, wie sich SS-Brigadeführer und Kriegsverbrecher Otto Kumm nach dem Krieg erinnerte.<sup>828</sup>
- Zwölfaxing: Werksflugplatz der EHAG, wo für die He 177 "Greif" der Einflugbetrieb stattfand. Geplant war eine Integration des Flugplatzes in das "Volksjäger"-Programm. Keine He 162 ist je in Zwölfaxing gelandet.<sup>829</sup> Der Flugplatz existiert heute als Burstyn-Kaserne, ein Übungsplatz für die Panzertruppen des Bundesheers. Das Gelände ist Sperrgebiet.

#### **Legende zur Karte auf S.124:**

##### **„Julius“-Komplex (Gelb)**

- 1 Jedlersdorfer Platz 25: Fa. Hofherr und Schrantz
- 2 Hopfengasse 8 & 22: Fa. Hofherr und Schrantz / KZ-„Julius“
- 3 Prager Straße 78: Fa. Hofherr und Schrantz
- 4 Shuttleworthstraße 8: Fa. Hofherr und Schrantz
- 5 Donaufelder Straße 79: Lohner-Werke

##### **Hinterbrühler Komplex (Grün)**

- 6 U-Verlagerung „Languste“ / „Seegrotte“
- 7 KZ „Lisa“

##### **Schwechater Komplex (Blau)**

- 8 KZ „Schwechat 1 und 2“
- 9 Halle 47 (Endmontage)
- 10 KZ „Santa I“:  
Pechhüttenstraße, Wiener Straße 50, Sportplatz „Phönix, Hauptplatz 2 & 3,  
Bruck-Hainburger-Straße 3, Brauhausstraße 3
- 11 KZ „Santa II“:  
Bruck-Hainburger-Straße 26

##### **Andere Standorte (Magenta)**

- 12 Himberg: Materiallager, Standort unbekannt
- 13 Ecke Carlberggasse-Steinergasse: Fa. Amme-Luther-Seck GmbH

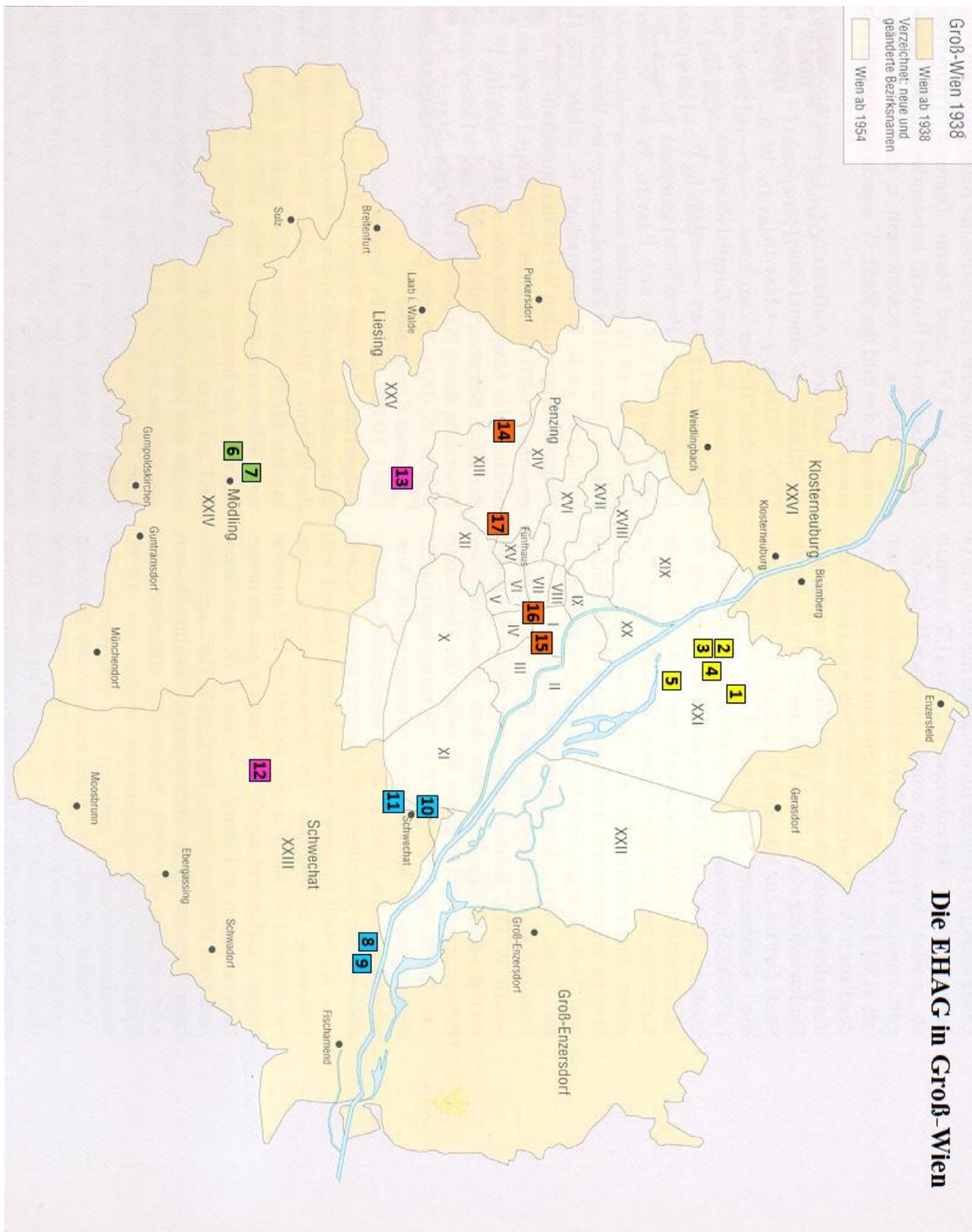
##### **EHAG-Büros (Orange)**

- 14 Angermayergasse 1: Projektbüro
- 15 Fichtegasse 11: Hauptkonstruktionsbüro
- 16 Mariahilferstraße 1 („Casa Piccola“): Konstruktionsbüro
- 17 Schloss Schönbrunn (Nebengebäude): Verwaltung

<sup>827</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.157f. und S.315.

<sup>828</sup> Vgl. ebda., S.182ff.

<sup>829</sup> Vgl. ebda., S.182 und S.315.



Die Karte zeigt die EHAG-Standorte, die Teil des „Volksjäger“-Programms waren.

Quelle der Kartenbasis: Siehe Fußnote.<sup>830</sup>

<sup>830</sup> <http://www.aeiou.at/aeiou.encyclp.data.image.w/w558139h.jpg>

## Das Erbe des "Volksjägers":

*"Man muss mit dem Trauma leben und die Wunde gelegentlich aufstechen, damit sie nicht eitert."*<sup>831</sup>

**Der "SPIEGEL" über Erinnerungskultur und den Umgang mit der nationalsozialistischen Vergangenheit.**

### *1. Das moralische Erbe - Produktionsstätten, Gedenk- und Populärkultur, Musealisierung:*

Nach Kriegsende verschwanden die „Volksjäger“ nicht einfach von der Bildfläche. Auch die Stätten, an denen sie konstruiert, getestet und gebaut worden waren, blieben in vielen Fällen erhalten. Sowohl die Flugzeuge, wie auch die mit ihm verbundenen Orte, tragen als direktes Produkt oder Mittel zum Zweck des Hitler-Regimes ein schweres Erbe. Dieses Unterkapitel widmet sich einerseits dem heiklen Umgang mit den NS-Hinterlassenschaften an den zuvor beschriebenen Orten im Wiener Raum und beleuchtet die Schwierigkeiten und das Konfliktpotential, das sie auch 68 Jahre danach noch in sich tragen, wenn es um angemessene Gedenkkultur und historische Aufarbeitung geht. Andererseits wird die weltweite Musealisierung des „Volksjägers“ kurz analysiert und ein Blick auf seine fragwürdige „Wiederauferstehung“ und Vervielfältigung durch die Populärkultur geworfen, wobei Modellbau, Wiederaufbauten, Spielzeug und Computerspiele im Fokus liegen.

### **Die KZ "Schwechat 1" und "Schwechat 2" in Wien-Heidfeld:**

Der Lokalhistoriker und ehemalige Leiter des Stadtarchivs Schwechat, Adolf Ezsöl, hat die Geschichte des Lagers ausführlich erforscht und in den Schwechater Archiv-Nachrichten im November 1995 publiziert.<sup>832</sup> Mit Ezsöl wurde im Juni 2012 ein Interview über die Schwechater KZ und die lokale Gedenkkultur geführt, das informationsreich ausfiel und Folgendes beinhaltete<sup>833</sup>:

Die Briten hielten den Flugplatz Heidfeld bis 1955 besetzt (vollständig umgeben von sowjetischer Zone) und reparierten währenddessen lediglich das Nötigste. Danach begann der Wiederauf- und Ausbau, an dem auch Herr Ezsöl (Jahrgang 1942) als Spengler beteiligt war. Das ehemalige KZ-Gelände konnte nur mit Spezialausweis betreten werden, was Ezsöls Neugier und sein Misstrauen weckte. Natürlich wussten viele Schwechater über das

---

<sup>831</sup> DER SPIEGEL, 13/2013, S.135.

<sup>832</sup> Schwechater Archiv-Nachrichten, Informationen aus dem historischen Archiv der Stadt Schwechat, Nr.2 / November 1995.

<sup>833</sup> Interview mit Ezsöl, Juni 2012. Eine schriftliche Einverständniserklärung zur Durchführung eines Interviews wurde von beiden Seiten unterzeichnet und kann auf Wunsch vorgelegt werden.

KZ Bescheid, jedoch wurde darüber geschwiegen, wie es für die Nachkriegszeit typisch ist. Auf eine schriftliche Nachfrage bei Ernst Heinkel persönlich, worum es sich bei dem abgesperrten Gebiet handelte, bekam Ezsöl erstaunlicherweise sogar Unterlagen zugeschickt, bei denen es um geplante Gebäudeübernahmen auf dem Gelände ging und worauf das ehemalige KZ-Areal markiert war. Die Stacheldraht einzäunung hatte Ezsöl auch auf einem Luftbild gesehen, das nach einem Bombenangriff aufgenommen wurde - das Gesamtbild fügte sich zusammen.

Ab 1981 begann Ezsöl schrittweise die NS-Vergangenheit Schwechats zu publizieren. Nicht jeder war damit einverstanden: So erhielt er mehrere anonyme Anrufe mit Beschimpfungen, wurde bedroht, angepöbelt und musste sich öfter den Satz *"Ach, hören Sie damit doch einmal auf!"* anhören. Offene Unterstützung gab es keine. Einschüchtern ließ sich Ezsöl nicht und er dachte nie an Aufgabe seiner Tätigkeit.

1995 jährte sich das Kriegsende zum 50. Mal, ein idealer Zeitpunkt zur Publikation der Geschichte des KZ Wien-Schwechat 2 - und für die Einweihung eines Gedenksteines für die Opfer. Das Design des Steins, der am 12. November 1995 eingeweiht wurde, geht auf einen Entwurf Ezsöls zurück. Das Projekt verlief nicht problemlos: Die Kosten beliefen sich auf rund 100'000 Schilling; diese Summe resultiert aus der erhabenen Schrift, die in der Herstellung aufwendiger und kostspieliger ist, als versenkte Buchstaben. Eine schöne Geste ist, dass der verwendete Granit aus dem Steinbruch in Mauthausen stammt, wodurch die Verbindung zwischen Außen- und Stammlager symbolisch hergestellt wird. Weitere Schwierigkeiten gab es bei der Grundstücksvergabe, da das Gelände zwar dem Flughafen Wien gehört, aber die AUA dort als Pächter residiert: Der Stein befindet sich direkt auf dem Werksgelände, wo einst das KZ stand (ein anderer Standort war für Ezsöl indiskutabel), hinter der Nordseite der Großraumhangars der AUA-Werft - lange Zeit war das Hochsicherheitsgebiet. Es liegt eine tragische Absurdität in der Sache, dass der Stein einerseits zur öffentlichen Ermahnung und zum Innehalten errichtet wurde, andererseits durch seine Lage der Öffentlichkeit nicht zugänglich war. Private Kranzniederlegungen oder Ähnliches waren außerhalb der offiziellen Gedenkfeiern unmöglich. Erst in jüngster Zeit wurde der Stein für jeden zugänglich gemacht, leicht zu finden ist er leider immer noch nicht - es gibt dorthin keinen Wegweiser, kein öffentliches Verkehrsmittel.<sup>834</sup>

Enttäuschend ist auch, dass bei Flughafenrundfahrten die NS-Zeit völlig ausgelassen wird. Dabei beginnt die eigentliche Rundfahrt auf dem ehemaligen KZ-Gelände. Und obwohl die Nationalsozialisten die Gründer des Flughafens sind, obwohl der Besucher direkt am Gedenkstein vorbeigefahren wird, zur Sicherheitskontrolle sogar aussteigen und einen mehrminütigen Aufenthalt einlegen muss, wird darüber geschwiegen. Auch das VISITAIR-Besuchereinformationszentrum schießt den Vogel ab: In einer aufwändigen, interaktiven

---

<sup>834</sup> Interview mit Ezsöl, Juni 2012.

Touchscreen-Installation kann der Besucher Luftbildaufnahmen des Flughafengeländes aus mehreren Jahrzehnten ab 1938 miteinander vergleichen und per Fingerdruck Informationen zu Bauten und Geschichte abrufen. Über das KZ-Areal im westlichen Teil der ehemaligen EHAG-Anlage, wo immer noch deutlich die Umrisse und einige Baracken zu erkennen sind, ist nichts zu erfahren. Nicht einmal der Umlandkoordinator Ing. Franz Jöchlinger des Flughafens wusste über das Kapitel Bescheid.<sup>835</sup>

### **Außenlagerkomplex "Santa I" und "Santa II" in Schwechat:**

Heute finden sich an den verschiedenen Standorten der "Santa"-U-Verlagerungen keine Gedenktafeln und keine Mahnmale. Schwechat entschied sich für ein zentrales Mahnmal in der kleinen Grünanlage, die sich zwischen der Wiener Straße 50 und dem Brauereikomplex befindet (Kreuzung Dreherstraße / Wiener Straße). Im Gespräch mit Herrn Ezsöl stellte sich heraus, dass er bereits 2008 die Forderung nach einem Gedenkstein auf dem Areal der Pechhütte stellte<sup>836</sup>, die in der vorgeschlagenen Form aber nicht umgesetzt wurde. Eine Gruppe, die sich aus Stadtrat, Mauthausen-Komitee, Ezsöl (dieses Mal erreichten ihn keine anonymen Anrufe und keine Drohungen), der Stadtarchivarin sowie KPÖ- und SPÖ-Mitgliedern zusammensetzte, entschied sich für eine vorbildliche Lösung: Mit dem Entwurf des Mahnmals wurden die Klassen 7A und 7C des Schwechater BRG beauftragt. Finanziert wurde der Bau von der Gemeinde Schwechat, am 3. Mai 2010 fand die Einweihung statt.<sup>837</sup> Die Feierlichkeiten wurden von den FPÖ-Gemeinderatsmitgliedern boykottiert.<sup>838</sup>

Heute sind die Baracken des Lagers "Santa I" längst verschwunden. Doch die Kelleranlagen auf dem ehemaligen Pechhüttengelände standen im Jahr 1979 noch, als Ezsöl sie fotografierte.<sup>839</sup> Die zahlreichen Neubauten und die Ackerfläche lassen vermuten, dass davon heute im Boden nichts mehr da ist.

An der Bruck-Hainburger-Straße 26, wo einst "Santa III" oder "Santa II" stand, steht heute die große Lagerhalle der Firma Ries, von der schon die Nazis die Kelleranlagen mieteten. Mittlerweile handelt die Firma Ries mit Mercedes-Benz-Ersatzteilen. Die Keller, in denen die Zwangsarbeiter schufteten mussten, scheinen noch zu stehen. Auf der Homepage der Firma Ries heißt es: *"In ehemaligen Kellergewölben der Brauerei Schwechat aus dem 17. Jahrhundert lagern restaurierungsbedürftige Oldtimer, die zum Verkauf stehen oder ausgeschlachtet werden."*<sup>840</sup>

---

<sup>835</sup> Geführte Exkursion am internationalen Flughafen Wien-Schwechat, Dezember 2012.

<sup>836</sup> Nachzulesen in Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008, S.16.

<sup>837</sup> [http://noe.kpoe.at/index.php?id=14&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=2646&cHash=dcf52220e41eeae8030baf752cd4912d](http://noe.kpoe.at/index.php?id=14&tx_ttnews%5Btt_news%5D=2646&cHash=dcf52220e41eeae8030baf752cd4912d)

<sup>838</sup> <http://www.schwechat.spoe.at/?pid=5450&id=48591>

<sup>839</sup> Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008, S.14.

<sup>840</sup> <http://www.mercedesgebrauchteile.at/>

Was die großen Kelleranlagen der Dreher-Brauerei betrifft (ehemals Teil von "Santa I"), so war ihre Vergangenheit fast in Vergessenheit geraten. Am 9. Januar 2012 stießen die Abrissbagger auf Inschriften in ungarischer Sprache, die aus den Jahren 1944/45 stammten.<sup>841</sup> Die Bauarbeiten wurden unterbrochen und das Bundesdenkmalamt wurde informiert, welches die Abteilung IV/7 für Gedenkstätten und Kriegsgräberfürsorge des Innenministeriums um Rat bat. Eine Kommission, darunter auch Univ.-Prof. Betrand Perz vom Institut für Zeitgeschichte der Universität Wien, untersuchte und dokumentierte die Inschriften vor Ort.<sup>842</sup> Sie befand sie nicht für erhaltenswert. Am 21. Januar waren mit der termingerechten Sprengung des Brauereischlotes die Abrissarbeiten vollendet.<sup>843</sup>

Es ist vor allem der Initiative und der Courage von Leuten wie Herrn Ezsöl zu verdanken, dass es heute wissenschaftliche Literatur über die Schwechater KZ-Nebenlager und zwei Mahnmale auf dem Gemeindegebiet gibt. Aus eigenem Antrieb hat die Stadtregierung nichts zur Aufarbeitung unternommen. Als sehr positiv muss hier aber erwähnt werden, dass Schwechat eine der wenigen Gemeinden ist, in denen in der Nachkriegszeit bewusst kein Heldendenkmal errichtet worden ist, sondern ein Mahnmal für die Opfer beider Weltkriege und des Faschismus. Es befindet sich auf dem Schwechater Waldfriedhof und wurde im Jahr 2011 renoviert.

Und dann gibt es gleichzeitig in Schwechat wieder die andere, vergessende und verdrängende Seite. Sogar an sehr prominenter Stelle: Ein Blick auf die Homepage der Stadt Schwechat zeigt, dass in der Stadtgeschichte auf das Jahr 1938 gleich das Jahr 1954 folgt.<sup>844</sup>

### **Der Außenlagerkomplex "Julius" in Wien-Floridsdorf:**

Die Wahl des Gedenkstättenstandorts fiel auf die Prager Straße 33. An dieser Adresse befindet sich das Mautner-Schlössl, in dem heute das Bezirksmuseum Floridsdorf untergebracht ist. Davor ist eine kleine Gedenkstätte mit Gedenkstein errichtet worden, der folgende Inschrift trägt: *"In Floridsdorf befanden sich Außenlager des KZ-Mauthausen, welche vor 55 Jahren befreit wurden."* Hinter dem Projekt steht der Verein "Niemals vergessen", die Gedenkstätte wurde im Mai 2000 eingeweiht. Die Adresse stimmt nicht mit dem historischen Ort des Lagers überein, welches auf verschiedene Standorte in der Nachbarschaft aufgeteilt war, wie zum Beispiel auf die gegenüberliegende Hopfengasse.<sup>845</sup> Dies ist aber positiv zu sehen, denn die Besucher des FAC-Sportplatzes mögen vielleicht zahlreicher sein, aber nicht unbedingt auf das Thema sensibilisiert. Eine

---

<sup>841</sup> <http://www.noen.at/lokales/noe-uebersicht/schwechat/kultur/Das-Geheimnis-der-Brauereikeller:art2677,367566>

<sup>842</sup> <http://www.meinbezirk.at/schwechat/chronik/nazi-keller-unter-brauereigelaende-d127918.html>

<sup>843</sup> <http://noe.orf.at/news/stories/2517934/>

<sup>844</sup> <http://www.schwechat.gv.at/de/geschichte>

<sup>845</sup> Benz/Distel, 2006, S.452.

Sportplatzatmosphäre ist auch nicht gerade eine würdige Umgebung für eine Gedenkstätte. Als Besucher des Bezirksmuseums ist man sensibilisierter für das Thema, beziehungsweise man geht mit einer anderen Erwartungshaltung hinein, als zu einem Sportanlass. Exenberger (1998) gibt merkwürdigerweise als Adresse die Prager Straße 20 an. Es ist erstens unklar, warum Exenberger zwar unter der gleichen Adresse auf die Hopfengasse 8 verweist, aber dennoch die Prager Straße 20 als Stichwort angibt, obwohl die beiden Adressen 1'300 Meter auseinander liegen. Zweitens steht dort heute ein Jugendzentrum und direkt daneben, an der Prager Straße 18, ein Denkmal für den Schutzbündler Georg Weissl, das keinerlei Bezug zum ehemaligen Lagerkomplex besitzt.<sup>846</sup>

Das ehemalige Braugasthaus "(Zum) Gambrinus" steht heute noch und ist nach wie vor ein Gastronomiebetrieb, der alte Namenszug über dem Eingang ist deutlich lesbar. Nichts erinnert an den Gebrauch der Kelleranlagen als KZ-Fabriken. Das gleiche Bild bietet sich beim Sportplatz "Technopool ADMIRA" am Jedlersdorfer Platz 25, wo die Kelleranlagen längst nicht mehr vorhanden sind. An der Shuttleworthstraße 8, wo einst die Firma Hofherr und Schrantz stand, parken heutzutage die Besucher des LIDL-Supermarkts ihre Autos. Dieser ehemalige Lagerstandort hat von allen hier beschriebenen Orten die radikalste Transformation erlebt. Niemand würde ohne Insiderwissen jemals die Abgründe der Geschichte dieser Adresse erahnen. Von der Firma Hofherr und Schrantz zeugt der ehemalige Wasserturm, der sich nun mitten auf dem Firmengelände von Siemens Österreich befindet (Louis-Häfliger-Gasse 14). Besichtigungen sind nicht erwünscht.

Inzwischen sind auch die Hallen der Lohner-Werke Vergangenheit, nach ihrem Abriss wurde an der Donaufelder Straße 79 die Schulanlage "Campus Donaufeld" errichtet, die auf ihrer Homepage immerhin auf den letzten Besitzer des Lohner-Areals, die Firma Bombardier, hinweist.<sup>847</sup>

### **U-Verlagerung "Languste" und KZ "Lisa":**

Die Rote Armee zerstörte die unterirdische Produktionsstätte in der Hinterbrühler „Seegrotte“ gründlich, nachdem sie sämtliches erbeutetes Material abtransportiert hatte. Die Wiederherstellung sollte Jahre dauern.<sup>848</sup> Heute ist das stillgelegte Gipsbergwerk wieder ein beliebtes Ausflugsziel für Touristen aus aller Welt, auch für die Einheimischen und ist in rund 40 Minuten von Wien-Meidling mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. In der U6-Station Westbahnhof, der U1-Station Karlsplatz und der U2-Station Schottentor sind seit Jahren Tafeln angebracht, welche die Passagiere auf die Attraktion vor den Toren Wiens aufmerksam machen. Auch wer sich im Zentrum Wiens eine Postkarte kauft, kann von der Seegrotte erfahren. An prominenter Stelle prangt auf dem Papiersäckchen, das zum Schutz

---

<sup>846</sup> Vgl. Exenberger, 1998, S.435f.

<sup>847</sup> <http://www.campusdonaufeld.at/campus/>

<sup>848</sup> JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006, S.22.

der Postkarten dient, eine illustrierte Werbung der Seegrotte, die eine hohe Ähnlichkeit mit den U-Bahnstationswerbungen besitzt. Darin heißt es tourismusindustriegerecht auf Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch: *"Europas größter unterirdischer See (6'200m<sup>2</sup>). Motorbootfahrt."* Die KZ-Vergangenheit des Stollens wird mit keinem Wort erwähnt, das erfährt der Besucher erst, wenn er die Grotte bereits betreten hat, oder wenn er sich vorab in der Fachliteratur informieren würde.

Im Stollen wird durchaus darauf verwiesen, dass dort im Kriegsjahr 1944/45 das erste einstrahlige Jagdflugzeug der Welt hergestellt worden ist und dass hier durch die EHAG und die SS Zwangsarbeiter eingesetzt worden sind. Es kann dem Besucher der Eindruck entstehen, als ob man beinahe ein wenig stolz auf die technische Pionierleistung wäre - das präsentierte Modell der He 162 (ohne Hakenkreuz-Darstellung an den Seitenrudern) offenbart aber sofort, dass auf eine akkurate historische Recherche nicht besonders viel Wert gelegt wurde. Stark korrodierte, verwitterte Baukomponenten, Schablonen und sogar Essbesteck von Häftlingen (vermutlich selbstgemacht) sind nebeneinander ausgestellt, allerdings ohne klare Trennung oder Erläuterung. Dass die meisten der Zwangsarbeiter, die in Wahrheit vielmehr Sklavenarbeiter waren, in Hinterbrühl den Tod fanden, wird nicht erwähnt. Schwerwiegend ist auch, dass auf dem Grottengelände nirgendwo auch nur mit einem Wort auf die nur knapp 200 Meter entfernte Gedenkstätte verwiesen wird, wo einst das angegliederte KZ "Lisa" stand. Angesichts der Verbrechen, die dort stattgefunden haben, wäre das jedoch mehr als angebracht:

Es heißt, dass "Lisa" eines der grausamsten Lager war. Als die Rote Armee kurz vor Ostern an den Toren Wiens stand, machte sich die SS daran, die 51 Häftlinge<sup>849</sup> aus der Krankenstation zu exekutieren, weil diese für den etwa 200 Kilometer langen Marsch ins Stammlager Mauthausen zu schwach waren. Der Lagerarzt, ein Franzose, weigerte sich, diese "Aufgabe" zu übernehmen. Daraufhin alkoholisierte die SS einen bayerischen Sanitäter, der diesen Auftrag anschließend ausführte. Im Vollrausch traf er nicht immer das Herz und so gingen die Häftlinge an einem langen, qualvollen Tod zugrunde. Wer beim Abmarsch noch lebte, wurde erwürgt.<sup>850</sup> Die Leichen wurden in Massengräbern verscharrt.<sup>851</sup> 1986 fand in Hinterbrühl ein Gedenk- und Bedenkjahr statt, im Rahmen dessen die örtliche Pfarre ("Proponentenkomitee KZ-Gedenkstätte Hinterbrühl") das ehemalige KZ-Gelände kaufte (durch den Verkauf des Bildes "Adam hinter Gittern" des Malers Prof. Rudolf Hausner) und eine Gedenkstätte einrichtete.<sup>852</sup> Der Hinterbrühler Pfarrer Franz Jantsch hatte selbst

---

<sup>849</sup> Die Inschrift der Gedenkstätte erwähnt 50 kranke Häftlinge. Arnberger/Kuretsidis-Haider, 2011, S.359.

<sup>850</sup> Die Zahlen und die Geschichte über die Ermordung der Insassen des KZ "Lisa" erzählt Prof. Dr. Heinz Nußbaumer (Mit-Initiator der Gedenkstätte Hinterbrühl) in einem Interview mit dem "Kanal B": <http://kanalb.org/clip.php?clipId=664>

<sup>851</sup> Gedenkstätteninschrift und Arnberger/Kuretsidis-Haider, 2011, S.359.

<sup>852</sup> Vgl. Arnberger/Kuretsidis-Haider, 2011, S.359.

schwer unter der nationalsozialistischen Herrschaft gelitten. Aus der Bevölkerung kam zunächst Widerstand, mit der Begründung, dass man *"nicht KZ-Gemeinde werden wolle"*<sup>853</sup>. Schlussendlich wurde die Gedenkstätte aber gebaut und am 1. November 1989 eingeweiht. Auch ehemalige Häftlinge kamen zu Wort.<sup>854</sup>

1993, 1994 und im Januar 2004 kam es zu Schändungen der KZ-Gedenkstätte in Hinterbrühl<sup>855</sup>, wobei 2004 die Gedenk-Steile mit dem Wort „LÜGE“ beschmiert worden war<sup>856</sup>. In der Zwischenzeit sind die Schäden zwar behoben<sup>857</sup>, aber es zeigt, welches Konfliktpotential die NS-Vergangenheit auch heute noch birgt.<sup>858</sup> Vor allem aber zeigt es, dass der braune Ungeist immer noch wie ein Stachel im Fleisch der österreichischen Gesellschaft steckt, sich von Zeit zu Zeit mit organisierten Schändungsaktionen bemerkbar macht und so die Opfer des Nationalsozialismus verhöhnt und zu demütigt.

In der Seegrotte Hinterbrühl entsteht für den sachkundigen Besucher der Eindruck, dass man den Touristen mit der blutigen Vergangenheit nicht den Spaß und die Laune verderben möchte. Denn wer fährt schon in ein ehemaliges KZ um sich zu amüsieren? Diese Art von Umgang mit der NS-Vergangenheit sorgt zwangsläufig für Unbehagen und Spannungen, bietet aber auch eine Möglichkeit, den Umgang mit dem schweren NS-Industrie-Erbe zu ergründen. Massive Kritik an der derzeitigen Form des Schaubergwerks Hinterbrühl kam im September 2007 auch vom Projekt "www.no-racism.net" aus dem Internet.<sup>859</sup> Es ist allerdings nicht richtig, wenn von "www.no-racism.net" behauptet wird, dass nicht darauf hingewiesen würde, wer den "Volksjäger" in der Grotte fertigen musste. Die restlichen Kritikpunkte decken sich größtenteils mit den Erfahrungen und Beobachtungen, die vor Ort gemacht werden können:

- Es wird nicht darauf hingewiesen, unter welchen Bedingungen genau die Fertigung stattfand. De facto war es Sklavenarbeit nach dem Motto "Vernichtung durch Arbeit". Zwangsarbeit ist zwar die gängigste Bezeichnung, aber zu wenig präzise.
- Bei Führungen wird eine Dokumentation vorgeführt, die zwar den Heinkel-Jet erwähnt, aber nicht die KZ-Vergangenheit in Hinterbrühl.
- Die Ermordung der Zwangsarbeiter wird mit keinem Wort erwähnt. Weder in der Führung noch auf der Gedenktafel, noch auf dem Areal der Seegrotte.

---

<sup>853</sup> <http://kanalb.org/clip.php?clipId=664>

<sup>854</sup> Arnberger/Kuretsidis-Haider, 2011, S.359.

<sup>855</sup> Ebd., S.359.

<sup>856</sup> <http://kanalb.org/clip.php?clipId=664>

<sup>857</sup> Kardinal Christoph Schönborn segnete in einer Zeremonie die wiederhergestellte Gedenkstätte am 6. März 2004, der Kammerschauspieler Fritz Muliar hielt dazu eine Gedenkrede. Arnberger/Kuretsidis-Haider, 2011, S.359.

<sup>858</sup> <http://kanalb.org/clip.php?clipId=664>

<sup>859</sup> <http://no-racism.net/article/2268/>

- Die Gedenktafel<sup>860</sup> erwähnt „nur“ den Tod von 36 Menschen bei einem Bombenangriff 1944.<sup>861</sup> Es handelte sich dabei um Zivilisten, dies bestätigte auf Nachfrage vor Ort auch das Führungspersonal. Das Arrangement suggeriert aber unglücklicherweise, dass es sich bei den Opfern um Zwangsarbeiter gehandelt haben könnte.
- Es gibt durch das Führungspersonal keine Hinweise auf die KZ-Gedenkstätte in der Johannesstraße. Der Link zwischen beiden Orten, die 1944/45 untrennbar verbunden waren, fehlt schlichtweg.
- Es gibt durch das Führungspersonal keine Hinweise auf die Gedenktafel in der Seegrotte. Warum ist das so? Es drängt sich die Vermutung auf, dass die Betreiber Angst davor haben, die Touristen mit der Zeitgeschichte zu "vergraulen" oder zu verschrecken, was finanzielle Einbußen zur Folge haben könnte, die wiederum den Unterhalt gefährden könnten.
- Fazit: Eine Neugestaltung des Schaubergwerks Seegrotte unter Berücksichtigung der erwähnten Kritikpunkte wäre sinnvoll und notwendig.

Mit der Nicht-Erwähnung der Ermordung der Häftlinge und des KZ "Lisa", folgt die Seegrotte scheinbar einer Art Tradition, die man unter anderem in einem niederösterreichischen Kulturführer<sup>862</sup> und in einer kleinen Chronik über Hinterbrühl<sup>863</sup> aus dem Jahr 1983 wiederfinden kann. Darin wird erwähnt, dass es die unterirdische Fabrik gab - weiter gehen die Autoren aber nicht. Die NS-Vergangenheit war damals noch um einiges näher und folglich heikler. Abschließend muss festgestellt werden, dass die Gemeinde Hinterbrühl im Vergleich zu Schwechat die Erinnerungskultur um nichts besser gemanagt hat - im Gegenteil.

### **Musealisierung der erhaltenen "Volksjäger":**

Dass das JG1 im Mai 1945 die Sprengladungen wieder aus den "Volksjägern" entfernt hatte, erwies sich als ausnehmender Glücksfall für die Museumswelt. Wie viele He 162 insgesamt jemals komplettiert worden sind, ist unbekannt. Bis zum 10. April 1945 waren es nachweislich 124 Stück, die Luftwaffe hatte 56 offiziell übernommen.<sup>864</sup> In Leck befanden sich bei Kriegsende vermutlich 26 He 162.<sup>865</sup> Sieben davon sind erhalten geblieben<sup>866</sup>, alle

---

<sup>860</sup> Die Gedenktafeln in der Barbarakapelle wurden von der Gemeinde Hinterbrühl auf Initiative von Badener Gymnasiasten gestiftet (vielleicht entstand so eine Art von öffentlichem Druck, dem man nachgeben musste) und 1989 eingeweiht. Vgl. Arnberger/Kuretsidis-Haider, 2011, S.361.

<sup>861</sup> Im genauen Wortlaut nachzulesen bei ebda., S.361.

<sup>862</sup> Opll, Ferdinand: Niederösterreichischer Kulturführer. Hinterbrühl, Mödling, Wiener Neudorf, Wien und München, 1983.

<sup>863</sup> Janetschek, Kurt: Hinterbrühl im Wandel der Zeit, Hinterbrühl, 1983.

<sup>864</sup> Schabel, 1994, S.284.

<sup>865</sup> Eine detaillierte Auflistung und eine fotografische Dokumentation des Flugfeld Lecks im Mai 1945 findet man bei Forsyth/Creek, 2008, S.118-130.

stammen aus Rostocker Produktion, deren sechsstellige Werknummern immer mit "120" beginnen. Alle wurden von den Briten erbeutet und keine befindet sich in flugfähigem Zustand.<sup>867</sup> Von ihrem einstigen Widersacher Hawker "Typhoon" zum Beispiel, sind etwa 3'300 Stück gebaut worden, aber nur ein Exemplar ist erhalten geblieben.<sup>868</sup> Ironie der Geschichte.

Wenn man sich Bilder der ausgestellten „Volksjäger“ ansieht, fällt - neben ihren sehr unterschiedlichen Erhaltungsgraden - auf, dass in den meisten Fällen eigentlich gar keine echte Musealisierung stattgefunden hat, sondern lediglich eine Flugzeugsammlung erstellt worden ist, die den Charakter einer Aneinanderreihung von Exponaten besitzt oder einer Jagdtrophäensammlung. Letzteres ist bei Beutemaschinen tatsächlich zutreffend. Von ausführlicher Er- und Aufklärung sowie einer angemessenen Einbettung in den historischen Kontext ist oft nichts zu sehen. In den entsprechenden Fällen wäre eine Neugestaltung, welche diese Missstände beseitigt, sehr wünschenswert.

- 120 015: Steht heute im Musée de l'Air et de l'Espace in Le Bourget bei Paris und ist derzeit leider nur einmal pro Jahr öffentlich zugänglich. Sie besitzt ein voll funktionsfähiges Fahrwerk.<sup>869</sup>
- 120 076: Steht heute im Deutschen Technikmuseum Berlin (DTMB).<sup>870</sup> Es ist die einzige Ausstellung, die auf den Kontext der Zwangsarbeit und „Vernichtung durch Arbeit“ in der damaligen deutschen Luftfahrtindustrie hinweist. Die Luftfahrtabteilung des DTMB machte sich ausdrücklich zur Aufgabe, die Bezüge zwischen Technik und Nationalsozialismus umfassend anzusprechen und ermöglicht vor diesem Hintergrund eine kritische Auseinandersetzung mit der Technikpolitik und eine historische Einordnung.<sup>871</sup>

---

<sup>866</sup> Flugzeug Classic, 3/2013, S.53 und Klassiker der Luftfahrt, 1/2012, S.38.

<sup>867</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.303f. und Forsyth/Creek, 2008, S.204.

<sup>868</sup> Sie steht heute zusammen mit einer He 162 im RAF-Museum in Hendon. Flugzeug Classic, 3/2013, S.53 und JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006, S.29.

<sup>869</sup> Es handelt sich um eine französische Beutemaschine, die 1947/48 erprobt worden ist. Ihre wirkliche Identität kam erst bei den Restaurierungsarbeiten durch die französische Gemeinschaft Memorial Flight zum Vorschein. Sie kann nur einmal pro Jahr zu den "Journées du Patrimoine" im September besichtigt werden. Im Mai 2005 wurde mit einer kompletten Restaurierung begonnen, die im Frühjahr 2009 abgeschlossen wurde. Vor der Restaurierung trug diese He 162 die Werknummer 120 223. Vgl. Flugzeug Classic, 10/2005, S.7, Flugzeug Profile Nr.35, 1998, S.49 und Balous/Bily, 2004, S.48.

<http://www.museeairespace.fr/?id=2302> und <http://memorial.flight.free.fr/press/fc/fc2.jpg>

<sup>870</sup> Dieser "Volksjäger" wurde der britischen Historic Aircraft Collection abgekauft, die ihn wiederum vom Canada Aviation and Space Museum gekauft hatte. Die Stiftung Deutsche Klassenlotterie unterstützte das Berliner Museum finanziell beim Kauf. Der unrestaurierten Maschine fehlen Bordfunkanlage und Bewaffnung. Seit dem 27. September 2011 ist sie ausgestellt. Klassiker der Luftfahrt, 1/2012, S.38 und Wollenweber, 2012, S.156f.

<sup>871</sup> Vgl. Lorenz/Meyer, 2004, S.162.

- 120 077: Steht heute im Planes of Fame Museum in Chino, Kalifornien.<sup>872</sup>
- 120 086: Steht heute im Canada Aviation and Space Museum in Ottawa.<sup>873</sup>
- 120 222: Nur das Leitwerk ist sicher erhalten und heute Teil von 120 230.<sup>874</sup> Das weitere Schicksal der Maschine ist nicht bekannt.
- 120 227: Steht heute im Royal Air Force Museum in Hendon, London.<sup>875</sup>
- 120 230: Lagert heute nicht öffentlich zugänglich in der Paul E. Garber Facility in Suitland, Maryland und trägt das Leitwerk von 120 222.<sup>876</sup> Dieses Depot des National Air and Space Museums (Washington, D.C.) ist auch unter dem Namen Silver Hill Facility bekannt.<sup>877</sup>
- 120 235: Steht heute im Imperial War Museum in London.<sup>878</sup>

### **Keinerlei Untergang? Modellbau und Kriegsspielzeug:**

Görings Prophezeiung, die er kurz vor seinem Selbstmord in Nürnberg gemacht hatte, wonach die Deutschen ihm eines Tages Statuen widmen würden - große in den Parks, kleine in den Wohnzimmern - hat sich glücklicherweise nicht erfüllt.<sup>879</sup> Dafür erlebt Görings einst so gefürchtete Luftwaffe nach ihrer absoluten Niederlage und fast vollständigen Verschrottung seit Jahrzehnten eine Art "Wiederauferstehung", die den ehemaligen Reichsmarschall bestimmt freuen würde: In zahllosen Kinder- und Wohnzimmern finden sich die High-Tech-Produkte des Dritten Reichs in Form von Modellbausätzen und Fertigmodellen aller Art wieder - gemeinsam mit den daraus entstandenen Weiterentwicklungen und ihren einstigen alliierten Widersachern. Selbst exotische Luftwaffen-Projekte, die es nur auf dem Papier gab, kann man sich für wenig Geld in die heimische Vitrine stellen.

Namhafte Bausatzhersteller wie Revell, Tamiya, Hobby Boss oder Dragon bieten den "Volksjäger" in den Maßstäben 1:72, 1:48 und 1:32 an, teils von exzellenter Qualität und

<sup>872</sup> Es handelt sich um die Maschine von Leutnant Gerhard Hanf, die sich schon seit den 50er-Jahren im Besitz des Museums befindet. Sie wurde 2012 restauriert, das Cockpit ist nicht mehr komplett. JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005, S.35f. und Klassiker der Luftfahrt, 4/2012, S.4.

<sup>873</sup> 1946 wurde das Flugzeug nach Kanada verschifft und kam 1967 in den Besitz des Museums. [http://www.aviation.technomuses.ca/collections/artifacts/aircraft/HeinkelHe162A-1Volksjager\(120086\)/](http://www.aviation.technomuses.ca/collections/artifacts/aircraft/HeinkelHe162A-1Volksjager(120086)/) 2011/12 wurde die Ausstellung des Museums neu gestaltet und erstmals seit 1960 ist auch die Nummer 120 086 wieder öffentlich zu sehen. Canada Science and Technology Museums Corporation, Annual Report, 2011-2012, S.26.

<sup>874</sup> <http://airandspace.si.edu/collections/artifact.cfm?id=A19600321000>

<sup>875</sup> Diese He 162 kam im Mai oder Juli 1945 nach England und absolvierte dort 26 Testflüge. Sie befindet sich seit dem 22. November 1979 im Besitz des Museums. Leider fehlt ihr seit den 50er-Jahren der Schleudersitz. Vgl. Balous/Bílý, 2004, S.46, Flugzeug Classic, 3/2013, S.53 und JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006, S.26f.

<sup>876</sup> <http://airandspace.si.edu/collections/artifact.cfm?id=A19600321000>

<sup>877</sup> [http://siarchives.si.edu/collections/siris\\_sic\\_1503](http://siarchives.si.edu/collections/siris_sic_1503)

<sup>878</sup> Das Exemplar befindet sich seit den 60er-Jahren im Besitz des Museums und hängt an der Decke. Balous/Bílý, 2004, S.47.

<sup>879</sup> DER SPIEGEL, 42/2006, S.67.

hoher Detailtreue. Kleine Hersteller, wie Planet Models aus der Tschechischen Republik, bieten vor allem die B-, C- und D-Versionen an und haben sich generell auf Reißbrett-Fantasien und Aufbesserungs-Sets für Bausätze anderer Firmen spezialisiert. Es reicht, dazu einen gut sortierten Fachhandel oder einen Onlinehandel aufzusuchen. Der us-amerikanische Hersteller Lindberg Models aus Northbrook, Illinois, bietet die Miniatur-Heinkel schon seit 1965 an<sup>880</sup>, mittlerweile sogar im Doppelpack<sup>881</sup>. Die renommierte deutsche Modellbau-Firma Revell hat 2012 - Anlass war wohl die auf der Verpackung erwähnte Akquisition des "Volksjägers" durch das Technische Museum Berlin<sup>882</sup> - den Heinkel 162-Bausatz im stark nachgefragten Maßstab 1:32 neu aufgelegt.<sup>883</sup> Auf die Beigabe von Hakenkreuzen verzichtet Revell bei seinen Abziehbilderbögen grundsätzlich, nicht so die meisten anderen Hersteller.

Sehr viel teurer wird es, wenn man sich ein flugfähiges "Volksjäger"-Modell beschaffen will. Von einfachen Varianten aus Styropor oder glasfaserverstärktem Kunststoff mit elektrischem Impeller-Antrieb, bis hin zu hölzernen Unikaten aus privaten Werkstätten<sup>884</sup>, die mit echten, sündhaft teuren Miniatur-Strahltriebwerken fliegen, gibt es auf Modellflugtagen und in entsprechenden Internetforen alle möglichen "Volksjäger"-Modelle zu sehen. Beide Formen des Modellbaus werden hauptsächlich von Erwachsenen betrieben, denn es bedarf großen handwerklichen Geschicks und einiger finanzieller Mittel, um sich dieses Hobby finanzieren zu können.

Wem der Zusammenbau und die Bemalung in Eigenarbeit zu aufwändig und zeitintensiv sind, kann sich im Spielzeughandel Fertigmodelle der He 162 besorgen. Und hier wird es problematisch, weil die Zielgruppe dieser Kriegsmaschinenattrappen eindeutig Kinder sind.<sup>885</sup> Der englische Metallspielwaren-Produzent Oxford bietet ein Modell im Maßstab 1:72 an<sup>886</sup> und der chinesische Spielzeughersteller Easy Model hat den "Volksjäger" neben

---

<sup>880</sup> <http://www.scalemates.com/products/product.php?id=144493>

<sup>881</sup> [http://www.lindberg-models.com/air\\_model70520.html](http://www.lindberg-models.com/air_model70520.html)

<sup>882</sup> Vgl. Klassiker der Luftfahrt 7/2011, S.5. Das Exemplar befindet sich in einem hervorragenden technischen Zustand. Die Deutsche Klassenlotterie unterstützte das Museum beim Kauf mit €545'000.

<sup>883</sup> Flugzeug Classic, 2/2013, S.59. Während der Bausatz keine Wünsche offen lässt, ist die auf der Verpackung aufgedruckte Geschichte sehr schlecht recherchiert:

1. Zeigt die Illustration einen "Volksjäger" des JG1, der eine B-17 "Flying Fortress" abschießt. Die He 162 ist niemals auch nur in die Nähe von Bomberverbänden gekommen, wobei gegen die lebhafteste Fantasie des Illustrators aber nichts einzuwenden ist.

2. Wird das Flugzeug als "Salamander" bezeichnet, was historisch nicht zweifelsfrei als Deckname belegt werden kann, doch sehr verbreitet ist.

3. Als Produktionsorte werden lediglich "kleine Werkstätten" genannt, über die KZ-Fabriken kein Wort (vermutlich aus Verkaufsgründen). Zudem werden Vermutungen als Fakten präsentiert, zum Beispiel der angebliche Luftsieg Schmitts vom 4. Mai 1945.

<sup>884</sup> <http://88.rc-network.de:8080/forum/showthread.php/168235-He-162-Salamander-1-5-Projekt>

<sup>885</sup> Es geht auch anders: Die Schweizer Spielzeugkette "Franz Carl Weber" nahm nach 9/11 sämtliches Kriegsspielzeug aus seinem Sortiment, auch Bausätze und Fertigmodelle von Kriegsflugzeugen.

[http://www.nzz.ch/nachrichten/bildung\\_gesellschaft/geschenke-die-die-welt-nicht-besser-machen-1.13703845](http://www.nzz.ch/nachrichten/bildung_gesellschaft/geschenke-die-die-welt-nicht-besser-machen-1.13703845)

<sup>886</sup> <http://www.oxforddiecast.co.uk/>

hunderterten von Flugzeugtypen aus dem Zweiten Weltkrieg gleich in vier verschiedenen Bemalungsschemen im Angebot, darunter diejenigen sowjetischer und britischer Beuteflugzeuge<sup>887</sup>. Mit besonderer Detailfülle oder Eleganz wissen diese Modelle allerdings nicht zu bestechen.

Die wohl bedenklichste und groteskeste Form, in der der "Volksjäger" als Spielzeug verkauft wurde, kommt aus Japan. Überraschungseier aus Schokolade der Firma Furuta<sup>888</sup>, die dort dreifach prämiert worden sind, enthielten für eine gewisse Zeit die unterschiedlichsten militärischen Flugzeugtypen aus allen Epochen, darunter wirklich sehr exotische Modelle. Mit viel Glück konnte das minderjährige Zielpublikum einen "Volksjäger" des JG1 in Leck aus der schrillen, süßen Verpackung schälen - kaum größer als das us-amerikanische 1-Cent-Stück, aber von überraschender Genauigkeit. Mittlerweile findet man die Winzlinge, die begehrte Sammlerstücke zu sein scheinen, nur noch ab und zu bei Onlinehändlern wie Ebay.

Aus welchen Gründen auch immer man sich ein „Volksjäger“-Modell kauft, baut und in die eigenen vier Wände stellt, was bleibt, ist ein schaler Nachgeschmack durch die nicht zurückzuweisende Verkitschung, Verniedlichung und Verharmlosung eines der dunkelsten Kapitel der deutschen Luftfahrtgeschichte. Ein Blick ins Spielwarengeschäft genügt. Dabei müssen nicht zwangsläufig nazistische oder revisionistische Tendenzen im Spiel sein. Denn die außergewöhnliche Ästhetik, die holprige Eleganz, und der rekordverdächtige Stellenwert des „Volksjägers“ in der Luftfahrttechnik, verleihen ihm einen einzigartigen Charakter und der übt auf Aviatik-Enthusiasten eine starke Faszination aus, die man jedoch tragisch nennen muss. Hier wirkt der Mythos von der „Wunderwaffe“ nach, was bei den Maschinen der Alliierten nicht der Fall ist. Anders ist dieses Phänomen schwer erklärbar.

Von den geschilderten Erscheinungen sind bei genauerem Hinsehen die Modelleisenbahn-, Panzermodell- und Automodellbranche genauso betroffen. Das Dritte Reich brachte auch auf diesen Sektoren zahlreiche unverwechselbare und mythisierte Vorbilder hervor. Etwa die Rekordlokomotiven-Baureihe 05, den KdF-Wagen, den Jagdpanzer „Jagdpanther“ oder Porsches überschweren Panzerkampfwagen VIII „Maus“.

### **Nachbauten und Wiederaufbauten:**

Einen "Volksjäger" nachzubauen, stellt - neben jahrelanger Arbeit - eine Fusion aus Musealisierung und Modellbau dar. In der letzten Dekade sind im deutschsprachigen Raum zwei Nachbauten entstanden, die man auch als Wiederaufbau unter Verwendung der größtmöglichen Anzahl von Originalteilen sehen kann.

Schon 1986 begann der sauerländische Elektriker Jens Große-Kampmann damit, "Volksjäger"-Teile zu sammeln. Die meisten davon kamen aus dem "Languste"-Komplex in

---

<sup>887</sup> <http://www.easymodel.net/>

<sup>888</sup> <http://www.furuta.co.jp/e/>

Hinterbrühl, wo sie nach Kriegsende einfach liegen gelassen worden waren und darum recht zahlreich vorhanden. Im Mai 2003 startete der eigentliche Bau. Rumpf, Leitwerk, Flächen, Ruder, Klappen, Strahltriebwerksverkleidung und Kabinenverglasung sind komplette Neuanfertigungen - und damit der größte Teil des Flugzeugs, während die Cockpitsektion nahezu vollständig aus Originalinstrumenten und Hinterbrühler Teilen besteht. Ende Oktober 2007 standen die Arbeiten kurz vor dem Abschluss. Über fünfeinhalb Jahre später, wird die Heinkel mit Sicherheit fertig sein, auch wenn die BMW-Strahltriebwerke wohl vollständig fehlt.<sup>889</sup> Für Leute, die schon alles haben und ohne Geldsorgen sind, oder für ein Luftfahrtmuseum, war am 2. Februar 2013 beim Auktionshaus Andreas Thies EK im schwäbischen Kirchheim unter Teck etwas Passendes aus der Kategorie "historische Sammlungsgegenstände" im Angebot.<sup>890</sup> Für ein Startgebot von €170'000.- gab es "Objekt 270" zu ersteigern, einen Wiederaufbau der He 162 M23 (=V23)<sup>891</sup>, den die SANDY AIR CORP. aus Pfaffenhofen in Tirol<sup>892</sup> zwischen 2007 und 2012 realisiert hatte. Als Basis dienten in den 90er-Jahren ausgegrabene Teile der M23, die die Amerikaner verbrannt und anschließend in einem Bombentrichter auf dem Flugplatz München-Riem entsorgt hatten.<sup>893</sup> Teile aus weiteren Heinkel-Produktionsstandorten kamen hinzu. Original sind teilweise das Cockpit, das Fahrwerk, die Spanten, die Streben, der Scheibenrahmen, die Pedale, Panzerplatten, die Trimmanlage und die Bereifung. Der Rest besteht aus neu angefertigten Komponenten. Auch dieser Nachbau besitzt keine BMW-Strahltriebwerke, sondern lediglich deren Einlasskonus.<sup>894</sup> Wie selten solche Motoren sind, zeigt das nächste Objekt im Auktionskatalog, bei dem es sich um eine fast komplette, restaurierte Jumo-004-Turbine handelt. Alleine dafür müsste man mindestens €150'000.- auf den Tisch legen<sup>895</sup> - dafür bekäme man beinahe den ganzen M23-Nachbau. Gemäß Ergebnisliste (S.2/2) wurde das "Objekt 270" nicht verkauft, die Jumo-Turbine ebenfalls nicht.<sup>896</sup> Wegen der Hakenkreuzbemalung darf die mittlerweile neunte Heinkel nicht in der Öffentlichkeit gezeigt werden<sup>897</sup>, womit sie in einem Museum am besten aufgehoben wäre.

---

<sup>889</sup> Vgl. Griehl, 2007, S.299-302.

<sup>890</sup> Flugzeug Classic, 02/2013, S.83.

<sup>891</sup> Die M23 aus der Groß-Wiener Produktion war bereits am 24. Januar 1945 flugklar, sie hatte die verbesserten Tragflächen der M19 (=V19) erhalten. Getestet wurde sie von Pilot Gerhard Glewitz erst am 19. März. Am 31. März wurde sie von Heidfeld über Linz und Lechfeld nach München-Riem zum JV44 evakuiert. Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.72f. und Auktionshaus Andreas Thies EK: Katalog 53. Auktion, Kirchheim unter Teck, 2. Februar 2013, S.262.

<sup>892</sup> <http://www.sandyair.com/>

<sup>893</sup> Auktionshaus Andreas Thies EK: Katalog 53. Auktion, Kirchheim unter Teck, 2. Februar 2013, S.264 und S.268.

<sup>894</sup> Ebda., S.266.

<sup>895</sup> Ebda., S.270ff.

<sup>896</sup> [http://www.andreas-thies.de/ergebnislisten/\\_/53.%20Auktion%20vom%2002.02.13.pdf](http://www.andreas-thies.de/ergebnislisten/_/53.%20Auktion%20vom%2002.02.13.pdf)

<sup>897</sup> In Deutschland werden mittlerweile selbst auf historischen Aufnahmen, auf Fotos von Museumsstücken oder Modellen und auf Zeichnungen Hakenkreuze retuschiert, um dieses verfassungswidrige Symbol endgültig aus der Öffentlichkeit verschwinden zu lassen. Vgl. z.B.

Wiederaufbauten sind extreme Fälle obskurer nostalgischer Anwendungen. Nun drängt sich die Frage auf, wozu jemand diese Arbeit auf sich nehmen sollte. Wahrscheinlich aus ähnlichen, wenn nicht denselben Gründen, weshalb man sich ein Kleinmodell des Flugzeugs zulegt. Panzer- oder Eisenbahnenthusiasten würden sich wohl ebenso 1:1-Modelle aus der Ära des Dritten Reichs anschaffen, wenn das nicht noch viel umständlicher und platzraubender wäre. Bei Wiederaufbauten entstanden sicher tiefgreifende Kenntnisse über den Aufbau und die Technik dieses Flugzeugs. Es bleibt zu hoffen, dass ergänzend dazu Kenntnis über den historischen Bezugsrahmen mit aufgebaut wurde.



**Die He 162 M23 in München-Riem nach der Einnahme des Flugplatzes durch die US-Army.  
Frühjahr 1945.**

*Peter-Michel, 2011, S.16.*

### **"Volksjäger reloaded" - Ein seltsamer Eskapismus:**

Wer nach dem Museumsbesuch ins Nachdenken gekommen und neugierig darauf geworden ist, wie es sich wohl angefühlt haben muss, dieses Flugzeug zu fliegen, dem stehen mittlerweile zahlreiche Möglichkeiten zur Verfügung. Auf der Flucht vor den realen Verhältnissen verbissen sich die Nationalsozialisten damals in ihre Ideologie, in der tausende "Volksjäger" das Blatt hätten wenden sollen. Wir können heute auf der Flucht vor den Tücken des (friedlichen) Alltags in digitale Welten entfliehen und abtauchen, in einen Bewusstseinszustand der Immersion, in dem sich die Grenzen zwischen Realität und Spiel langsam auflösen. Der "Volksjäger" fand 1992 schon relativ früh seinen Weg ins digitale Zeitalter. War das Flugzeug damals noch verhältnismäßig primitiv animiert, so sind die Spiele im Lauf der Jahrzehnte grafisch und inhaltlich immer ansprechender und anspruchsvoller geworden. Gameplay-Videos der Beta-Version des demnächst erscheinenden Spiels "War Thunder" zeigen einen "Volksjäger", der sich in einer

detailreichen Map bewegt, wo es Wetter, Tageszeiten, realistischen Schatten- und Lichtwurf und sogar Horizontverblauung gibt. Ob Flugphysik und Technik ebenfalls dem Vorbild angepasst wurden, ist noch unklar. Bisher wurden beide Aspekte stark "geschönt", um das Spielvergnügen zu steigern. So fliegt sich der digitale "Volksjäger" nahezu wie eine Cessna 182 oder Piper Archer II - nur eben viel schneller. Einzig bei der "IL-2 Sturmovik"-Serie kommt es bei zu hastiger Bedienung des Schubreglers zu Triebwerksbränden und Ausfällen. Wie ethisch und moralisch vertretbar solche Luftkriegssimulationen sind, die gleichzeitig fast immer die historischen Entstehungs- und Produktionsumstände ausblenden, kann und soll hier nicht erörtert werden. Die Frage ist jedoch zu Recht Gegenstand äußerst kontrovers und emotional geführter Diskussionen.

Bisher sind folgende Spiele für verschiedene Systeme erschienen, in denen der "Volksjäger" geflogen werden kann. Die Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und sämtliche Titel sind im gängigen Onlinehandel oder in Fachgeschäften erhältlich.

- Secret Weapons of the Luftwaffe :Tour of Duty - He 162 Volksjäger (1992)
- IL-2 Sturmovik (2001)
- Microsoft Combat Flight Simulator 3: Battle for Europe - Firepower (2004)
- Wings of Power: WWII Heavy Bombers and Jets (2004)
- IL-2 Sturmovik:1946 (2006)
- IL-2 Sturmovik: Birds of Prey / Wings of Prey (2009)
- Blazing Angels II: Secret Missions of WWII (2007)
- Birds of Steel (2012)
- War Thunder (Ende 2013)

### **Fazit zum moralischen Erbe:**

Zum einen fanden einige Beutemaschinen irgendwann ihren Weg ins Museum und fristen dort in den meisten Fällen ein „unbehelligtes“ Dasein, weil die Ausstellungen sie nicht in den angemessenen Kontext einbetten, sondern nach dem Motto „Technik ist wertfrei“ organisiert worden sind. Zum anderen wurden die Orte, an denen Zwangsarbeit für das „Volksjäger“-Projekt geleistet worden war, mit voller Wucht vom typischen Bedürfnis nach Vergessen und Verdrängen der ersten paar Jahrzehnte der Nachkriegszeit getroffen. Teilweise bis heute.

Seltsamerweise ist das Flugzeug per se salonfähig geworden. Dass sich Luftfahrtbegeisterte seit Jahrzehnten verniedlichte, nostalgische Modelle des „Volksjägers“ und von Görings Luftwaffe generell zusammenbauen oder sammeln, hat nicht zu Entrüstungstürmen geführt, sondern ist ein gesellschaftlich anerkanntes Hobby. Mit den Computerspielen verhält es sich umgekehrt. Diese stehen wegen ihrer Gewalttätigkeit oder Kriegsverherrlichung immer wieder im Mittelpunkt öffentlicher Debatten, die Akzeptanz überwiegt aber nach wie vor. Mit dem Mythos der technisch überlegenen „Wunderwaffe“, der diese Maschine umgibt, und der

Faszination des Bösen, lässt sich eben vortrefflich Geld verdienen – man darf nur nicht zu genau in den Geschichtsbüchern lesen.

## 2. Das technische Erbe - Eine globale Erfolgsgeschichte:

Das Prinzip des Beute-Machens ist so alt wie der Krieg selbst. So sehr die Alliierten im Krieg auch zusammengehalten hatten, so sehr war jeder von ihnen darauf aus, sich einen entscheidenden waffentechnischen Vorsprung zu verschaffen. Die deutschen Strahl- und Raketenflugzeuge standen dabei im Mittelpunkt des Interesses. Wenn von Schick und Meyer (1996) behauptet wird, dass die Heinkel He 162 fast folgenlos für die Luftfahrttechnik gewesen sei<sup>898</sup>, dann ist das auch fast eine Lüge. Wenn dieses Flugzeug so unbedeutend gewesen sein soll, warum stürzten sich die vier Siegermächte dann so darauf? Alle erprobten den „Volksjäger“ nach Kriegsende und kamen zu sehr unterschiedlichen Urteilen.

### Design-Anleihen vom "Volksjäger":

Nachdem der US-Testpilot John R. Byers das Flugzeug auf dem geschichtsträchtigen Wright Field bei Dayton (OH) geflogen hatte, kam er am 14. Mai 1946 in seinem Bericht zu folgendem Schluss:

*"It is felt that many novel features in design and construction of this German jet fighter should be studied further relative to the possibility of incorporating the best features in future American types."*<sup>899</sup>

Bei der Entwicklung der berühmt-berüchtigten MiG-15 floss einiges an Know-How aus der "Volksjäger"-Entwicklung mit ein. Einige Heinkel-Mitarbeiter arbeiteten später in der Sowjetunion.<sup>900</sup> So haben in den frühen 70er-Jahren auch die Ingenieure von Dornier und Dassault beim äußerst erfolgreichen deutsch-französischen Gemeinschaftsprojekt "Alpha Jet" auf die Erfahrung der Heinkel-Ingenieure zurückgegriffen. Um die Stabilität des Trainingsflugzeugs um die Querachse zu verbessern, sind die Tragflächen in einem spitzen Winkel nach unten gezogen.<sup>901</sup> Auch die Fairchild-Republic A-10 "Thunderbolt II", auch "Warthog" genannt, kann den Einfluss, den das Design des "Volksjägers" auf sie hatte, nicht verleugnen. Die A-10, zur Panzerbekämpfung entworfen, verfügt über leicht nach unten gezogene Flächenspitzen (ähnlich den "Lippisch-Ohren"), ein doppeltes Seitenleitwerk und die Triebwerke sind auf dem Rücken angebracht, was wie beim Vorbild eine optimale Wartung ermöglicht.<sup>902</sup> Insgesamt gleicht die A-10 aber mehr der nie gebauten B-Variante der He 162, die durch zwei Argus As 109-014 Pulsstrahltriebwerke hätte angetrieben werden

---

<sup>898</sup> Schick/Meyer, 1996, S.47.

<sup>899</sup> Peter-Michel, 2011, S.107.

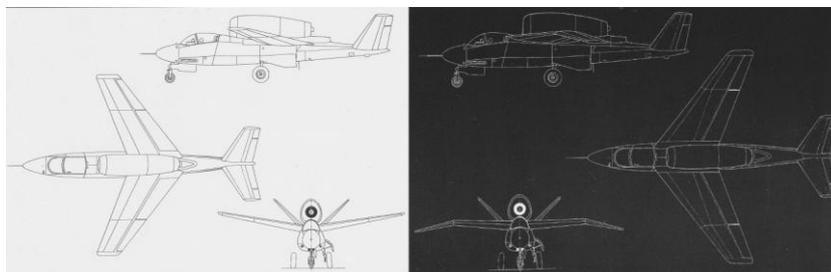
<sup>900</sup> Hiller, 1984, S.92.

<sup>901</sup> Ebda., S.92.

<sup>902</sup> Ebda., S.92.

sollen. Selbst die „Euro Hawk“-Drohne, die zuletzt für negative Schlagzeilen in der Bundesrepublik Deutschland gesorgt hat<sup>903</sup>, gleicht stark der C- oder D-Variante der He 162, die nie über das Stadium der Reißbrettzeichnungen hinaus kamen.

Verblüffende Ähnlichkeit mit der He 162 besitzt zuletzt der Prototyp eines einstrahligen Business-Jets, die Eclipse 400 des ehemaligen US-Flugzeugbauers Eclipse Aviation.<sup>904</sup> Mit ihrem v-förmigen Seitenleitwerk erinnert ihr Erscheinungsbild eher an die C- oder D-Variante.<sup>905</sup> Die Firma Eclipse Aviation reklamierte bereits mit dem zweistrahligen Vorgängermodell Eclipse 500 die Erfindung einer neuen Flugzeugkategorie für sich und nannte sie "VLJ" (Very Light Jet).<sup>906</sup> Doch wer die Geschichte der Heinkel He 162 kennt, weiß, dass die Idee eines Jets in Leichtbauweise ganz sicher nicht bei Eclipse Aviation entwickelt worden ist.



**Links: He 162 D. Rechts: He 162 C.**

*Myrah, 1999, S.88 und S.89.*



**Eclipse Aviation Eclipse 400. Was waren die Vorbilder?**

*Quelle: Siehe Fußnote.<sup>907</sup>*

### **"Tout sauf populaire!" - Erprobung durch die Armée de l'Air:**

Anfang Januar 1946 gaben die Briten, scheinbar großzügig, fünf erbeutete Exemplare des "Volksjägers" auf Bitten der Franzosen ab<sup>908</sup> - nachdem sie sie zuvor selbst erprobt und gemerkt hatten, dass die Maschine in dieser Form keinen brauchbaren militärischen Wert

<sup>903</sup> DER SPIEGEL, 23/2013.

<sup>904</sup> Schulte, 2007, S.103f. Eclipse Aviation meldete am 26. November 2008 Bankrott an.  
<http://dealbook.nytimes.com/2008/11/26/small-jet-maker-eclipse-files-for-bankruptcy/>

<sup>905</sup> Vgl. Myhra, 1999, S.84-89.

<sup>906</sup> Vgl. Yachting, Juni 2006, S.106-108.

<sup>907</sup> <http://i.planepictures.net/77/30/1222601188.jpg>

<sup>908</sup> Griehl, 2008, S.280 und Forsyth/Creek, 2008, S.173.

besaß.<sup>909</sup> Es ist belegt, dass die Franzosen die fünf geschenkten Maschinen (zwei A-1 und drei A-2)<sup>910</sup> bis Ende März 1946 in Deutschland einlagern mussten, weil erst dann die Schienenwege über den Rhein wieder intakt waren.<sup>911</sup> Nur drei Heinkel He 162 A-2 kamen im April 1947 bei der SNCAC in Orléans-Bricy und der CEAM in Mont-de-Marsan in die Flugerprobung.<sup>912</sup> Die Franzosen stellten ebenfalls fest, dass in den Flugeigenschaften kein Potential lag und brachen die Erprobung nach gerade einmal 23<sup>913</sup> oder 33<sup>914</sup> Flugstunden ab. Das französische Erprobungsprogramm lief zwischen April 1947 und 1952 ab, hauptsächlich in Mont-de-Marsan. Ausschlaggebend für die Einstellung der Flugerprobung war der Absturz der "No. 1" am 23. Juli 1948, bei dem der Pilot ums Leben kam. Vermutlich hatte es Probleme mit der Bordelektronik beim Start gegeben. Im abschließenden Unfallbericht heißt es, dass die Heinkel 162 keinen militärischen Wert besitze und nicht von speziellem Interesse sei.<sup>915</sup> Danach erfolgen noch einige Triebwerkstestläufe, bis die Erprobung schließlich ganz eingestellt wurde.

Natürlich war der „Volksjäger“ ein unausgereiftes Flugzeug, an dem viele Verbesserungen hätten vorgenommen werden müssen, um seinen Kampfwert zu steigern. Von hohem Interesse war aber das Entwicklungspotential des unzuverlässigen BMW-003-Strahltriebwerks, was in Frankreich nicht unbemerkt blieb. Im Sommer 1947 wurden die drei "Volksjäger" bei der CEAM gründlich überholt. Für die Triebwerksüberholung standen zahlreiche Jet-Spezialisten zur Verfügung, darunter auch ein ehemaliger BMW-Ingenieur, bei dem es sich höchstwahrscheinlich um Herman Östrich handelte, den Entwickler des BMW-003<sup>916</sup> <sup>917</sup>.

Die schon am 29. Mai 1945<sup>918</sup> gegründete Firma SNECMA entwickelte das BMW-003 weiter. Weil die Unterlagen über die BMW-Turbine vor Kriegsende mit einem U-Boot nach Japan geschafft worden waren, stellten die Franzosen im gleichen Jahr ein Team aus 120 deutschen Triebwerksingenieuren, zwölf Flugzeugkonstrukteuren und Aerodynamikern zusammen, das im bayerischen Rickenbach bei Lindau ein leistungsfähiges Strahltriebwerk entwickeln sollte.<sup>919</sup> Unter Verwendung geeigneter Materialien bei der Herstellung konnte

---

<sup>909</sup> Oberleutnant Wollenweber selbst wies einen englischen Testpiloten bereits am 16. Mai 1945 in Leck auf der He 162 ein, der davon begeistert war. Wollenweber, 2012, S.150. Die Begeisterung über die Neuartigkeit des Flugzeugs scheint sich nach dem ersten Flug gelegt zu haben. Seine Beurteilung fiel insgesamt negativ aus. Der Testpiloten-Bericht ist nachzulesen bei Peter-Michel, 2011, S.61-69. Wenig später kam dieser Testpilot in Neumünster beim Landemanöver im "Volksjäger" ums Leben - er hatte im Langsamflug das Seitenruder betätigt. Wollenweber, 2012, S.150.

<sup>910</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.173.

<sup>911</sup> Vgl. Griehl, 2008, S.292.

<sup>912</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.180 und S.185f.

<sup>913</sup> Ebda., S.186.

<sup>914</sup> Griehl, 2008, S.292.

<sup>915</sup> Vgl. Forsyth/Creek, 2008, S.185f.

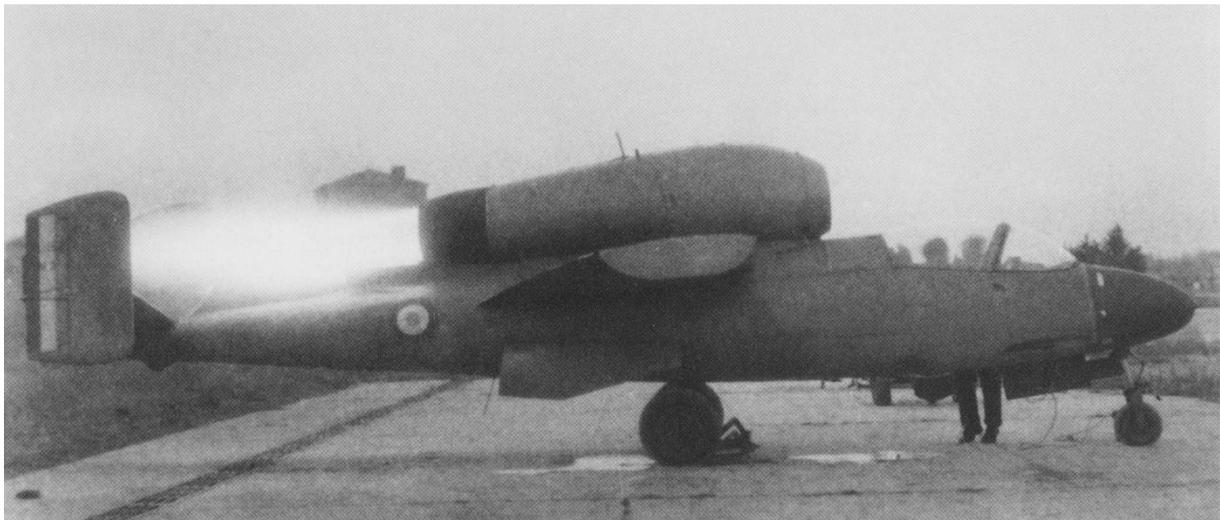
<sup>916</sup> Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, 1999, S.465f.

<sup>917</sup> Forsyth/Creek, 2008, S.183.

<sup>918</sup> Kaspi, 1995, S.470.

<sup>919</sup> Vgl. Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, 1999, S.466.

aus der deutschen Turbine ein zuverlässiges Antriebsaggregat werden. Aus diesen Anstrengungen ging längerfristig direkt die "ATAR"-Strahltriebwerke hervor, die zahlreiche Ausführungen des Erfolgsmodells "Mirage" der Firma Dassault antrieb und immer noch antreibt.<sup>920</sup> Alleine bis 1973 wurden 4'000 ATAR-Triebwerke hergestellt, die in 17 Ländern Abnehmer fanden.<sup>921</sup> Selbst bei der legendären französisch-britischen Koproduktion „Concorde“ floss Know-how der SNECMA mit ein, das auf Erkenntnissen beruhte, die aus der Erforschung der „Volksjäger“-Turbine gewonnen worden waren. Dies macht das BMW-003 zum Urvater sämtlicher französischer Strahltriebwerke und einem Meilenstein in der Luftfahrtgeschichte.



**Aufnahmen der He 162 mit laufendem Triebwerk sind sehr selten. Hier die französische Beutemaschine „No.3“ bei einem Testlauf in Salon-de-Provence, Februar 1949.**

*Forsyth / Creek, 2008, S. 187.*

### **Fazit zum technischen Erbe:**

Heinkels „Volksjäger“ war und blieb ein Notnagel, es zahlte sich für die Siegermächte nicht aus, das Flugzeug insgesamt weiterzuentwickeln. Sie beschränkten sich darauf, die Rosinen rauszupicken, die Entwicklungspotential besaßen. Vor allem die Strahltriebwerke erwies sich als wegweisend und war der Grundstein für den Erfolg der militärischen und zivilen Nachkriegsluftfahrt in Frankreich. Dazu hatten maßgeblich ehemalige EHAG-Ingenieure mit ihrem begehrten Fachwissen und ihrer Erfahrung beigetragen. Die wartungsfreundliche Anordnung des Triebwerks auf dem Rumpf des „Volksjägers“, fand ebenfalls Zuspruch und hatte gerade in der jüngsten Vergangenheit eine Art Comeback erfahren, wobei die A-10 „Thunderbolt II“ kommerziell der größte Wurf war. Aus den stabilitätsbringenden „Lippisch-Ohren“ wurden die heutigen Winglets, die sich an nahezu jedem Verkehrsflugzeug finden lassen. So hat dieses Detail der ideologisch aufgeladenen Waffe „Volksjäger“

<sup>920</sup> Vgl. Hirschel/Prem/Madelung, 2004, S.328ff. und Green/Swanborough, 1996, S.151-162.

<sup>921</sup> Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, 1999, S.466.

interessanterweise einen wichtigen Teil zur friedlichen Nutzung der Luftfahrt beigetragen – und zeigt einmal mehr die Ambivalenz der Technik.

## Schlussbetrachtung:

*"Und noch andere Leute sprechen von einem Flugzeug, welches sie Deutschlands Schicksalsvogel nennen"* schrieb Oberst Curt Pollex, Stabschef im Wehrmachtsrüstungsamt, am 5. März 1945 in sein Tagebuch.<sup>922</sup> Dieser katastrophale Fatalismus, dem so viele Menschen selbst in den letzten Tagen noch anhängen, stärkte das NS-Regime sogar, anstatt es zu schwächen.<sup>923</sup> Die He 162 war definitiv nicht der herbeigesehnte „Schicksalsvogel“, überhaupt existierten niemals "Schicksalsvögel" oder "Wunderwaffen". In dieser Hinsicht war das Waffensystem „Volksjäger“ eine Fata Morgana – trotzdem war es folgenreich.

Die Behauptung, der "Volksjäger" wäre luftfahrttechnisch nahezu folgenlos gewesen<sup>924</sup>, ist in dieser Arbeit ausreichend widerlegt worden und deutet auf eine unzureichende Kenntnis der Materie und eine zu schnelle, unreflektierte Aburteilung hin. Hitler würde sich wohl im Grab umdrehen, wenn er denn eins hätte, wüsste er, wie sehr die Alliierten von dieser deutschen Ingenieursleistung, die man zweifelslos anerkennen muss, profitierten - allen voran der damalige Erzfeind Frankreich. Der Einsatz in den letzten Kriegstagen hingegen war sinnlos, aber im Sinne der NS-Ideologie konsequent. Natürlich war es illusorisch zu glauben, dass mit einem Strahlflugzeug, das innerhalb von gut 70 Tagen den Weg vom Reißbrett in die Luft geschafft hatte, auch nur das Geringste zu ändern wäre. Ein Witz waren die Flugeigenschaften des "Volksjägers" nicht<sup>925</sup>, dieses Urteil ist zu hart, aber er war unausgereift und daher unberechenbar. Umso mehr verwundert es, wenn der schottische Testpilot Eric Brown (heute 94 Jahre alt), der in seiner Karriere weltrekordverdächtige 487 verschiedene Flugzeugtypen geflogen hat<sup>926</sup>, darunter zahlreiche deutsche Muster aus dem Zweiten Weltkrieg<sup>927</sup>, zu folgendem Urteil über die He 162 kam:

*"Meiner Ansicht nach können sich die Alliierten von damals glücklich schätzen, dass die He 162 nicht ein, zwei Monate früher an die Front gekommen war, und dass die Deutschen keinen Treibstoff mehr besaßen, sonst hätte die kleine He 162 zwischen unseren Bombern gehörig aufgeräumt - zu einem Zeitpunkt, zu welchem verzweifelte Mittel möglicherweise zu sensationellen Ergebnissen geführt hätten."*<sup>928</sup>

Zwar hat Brown die Treibstoffmisere erkannt, aber unter keinen Umständen wäre es möglich gewesen, den "Volksjäger" noch früher an die Front zu bringen und die wenigen gebauten Maschinen hätten nichts gegen die gegnerische Übermacht ausrichten können. Die aufgezeigte Entwicklungs- und Einsatzgeschichte bekräftigt diese Hypothese - und entkräftet

---

<sup>922</sup> Kershaw, 2011, S.377.

<sup>923</sup> Marcuse, 1998, S.144.

<sup>924</sup> Schick/Meyer, 1996, S.47.

<sup>925</sup> Ludwig, 1974, S.456.

<sup>926</sup> <http://www.bbc.co.uk/news/uk-scotland-22254048>

<sup>927</sup> Schabel, 1994, S.256.

<sup>928</sup> Ebda., S.257.

damit die Legende von der "Wunderwaffe". Schließlich zeigen Aussagen wie diejenige von Brown, was für einen nachhaltigen psychologischen Effekt die NS-Propaganda von den "Wunderwaffen" mit ihren neuartigen Antriebsmethoden hatte. Vorsicht ist bei der Beurteilung geboten, damit man nicht diesem Mythos auf den Leim geht und ihm erliegt. In Wahrheit waren diese Waffensysteme zwar eindruckliche technische Leistungen, militärisch hingegen waren sie wirkungslos und stellten ergo keine ernsthafte Bedrohung für die Alliierten dar.

Die Konzentrationslager waren ökonomisch vollkommen sinnlos, wie Hannah Arendt meint<sup>929</sup> und alle KZ waren Orte, an denen direkt Sinnlosigkeit produziert wurde<sup>930</sup>. Auf das "Volksjäger"-Projekt treffen beide Schlussfolgerungen nicht zu. Natürlich waren die reinen Vernichtungslager wie Treblinka oder Sobibor äußerst kostenintensiv, was mitten im Krieg tatsächlich sinn- und zwecklos war, ja sogar ausdrücklich zweckwidrig. Aber es gab eben auch die Vernichtungslager wie Auschwitz, wo bei der Ankunft SS-Ärzte darüber entschieden, ob man arbeitsunfähig, also umgehend zu liquidieren, oder arbeitsfähig war. Letzteres hieß keinesfalls, dass man mit dem Leben davongekommen wäre. Es bedeutete lediglich das Hinauszögern der eigenen Vernichtung bis auf unbestimmte Zeit, wobei man aktiv an der Lebenserhaltung des NS-Systems mithalf, indem man in der Industrie als Arbeitssklave schuften musste, bis man tot umfiel - zum Beispiel in Auschwitz-Monowitz, Mittelbau-Dora oder in Hinterbrühl. Diesem Prinzip der "Vernichtung durch Arbeit" schenkt Arendt zu wenig Beachtung. Zwangsarbeit bedeutete damals sehr wohl, das Recht über seinen Körper zu verlieren, dass man absolut gequält wurde und dass man absolut beherrscht wurde - das war ein Zweck der Konzentrationslager. Arendt behauptet zwar das Gegenteil, was zynisch wirkt, wenn auch mit Sicherheit unbeabsichtigt.<sup>931</sup> Selbst wenn der "Volksjäger" den Untergang von Hitlers Reich nicht abwenden konnte, so trug seine Produktion aus NS-Sicht doch ihren "sinnvollen" Teil zur "Endlösung" bei, die bis zum Ende mit allen Mitteln vorangetrieben worden ist. Der Nationalsozialismus hat dazu schlichtweg die moralischen Barrieren, die Ineffizienz und sämtlichen unnützen Aufwand entfernt – selbst die (scheinbar) irrationalsten Aspekte sind das Resultat dieses Denkens.<sup>932</sup> Schließlich ist ein wichtiger Bestandteil der NS-Ideologie, mit der die Deutschen ständig beschallt worden sind, die Vorstellung, dass dem Stärksten und Mächtigsten die Welt gehört. Wer in dieser sozialdarwinistischen Welt überleben wollte, musste alles, was diesem Vorhaben im Weg stand, beseitigen und sich an eine nüchterne, brutale Tatsachenorientiertheit halten. Alle Ideen hinter dem „Volksjäger“-Projekt reflektieren diese pervertierte Weltanschauung.

---

<sup>929</sup> Arendt, 1962, S.652.

<sup>930</sup> Ebda., S.668.

<sup>931</sup> Vgl. ebda., S.651.

<sup>932</sup> Marcuse, 1998, S.145.

Sicherlich hätten die Arbeiten, die in den KZ-Fabriken geleistet worden sind, überall außerhalb dieser Einrichtungen besser verrichtet werden können<sup>933</sup>, auch die für den „Volksjäger“. Doch das ließ der Arbeitskräftemangel nicht zu, viele Facharbeiter waren an die Front abberufen worden. Deshalb ging man dazu über, die Produktionsprozesse beim "Volksjäger"-Bau an die Fähigkeiten der größtenteils unqualifizierten Häftlinge anzupassen - und nicht umgekehrt, was durchaus sinnvoll war. Billiger hätten die Arbeiten wohl auch anderswo kaum geleistet werden können<sup>934</sup>, denn was ist schon billiger als ein völlig entrechteter Mensch, der jederzeit beliebig ersetzbar ist?

Ernst Heinkel wusste, wie sinnlos es war, was er tat. Doch ihm ging es nicht um Sinnhaftigkeit oder Sinnlosigkeit, nicht um Rationalität oder Irrationalität, oder gar um die Verhinderung unnötigen Blutvergießens. Ihm ging es in erster Linie darum, den Auftrag zu kriegen, um damit sein angeschlagenes, eitles Selbstbewusstsein wiederherzustellen und seinen Frust loszuwerden, den die Entwicklungen des Spätsommers 1939 mit sich gebracht hatten. Koste es, was es wolle:

*"Aber meine Ausschaltung aus der revolutionären Strahlflugzeugentwicklung, mit der doch bei mir begonnen worden war, hatte so tiefe Wunden in meinem eigenwilligen Charakter hinterlassen, dass ich noch einmal auf dem Feld gerade dieser Entwicklung hervortreten wollte. Sei es, um zu zeigen, was wir auf dem Gebiet des Strahlflugzeuges leisten konnten, sei es, um noch einmal angesichts aller Enttäuschungen der letzten Jahre zu zeigen, was 'Heinkel Tempo' war."<sup>935</sup>*

Seine Persönlichkeit in jenen Jahren zeigt eine auffällige Übereinstimmung mit Herbert Marcuses Theorie der „neuen deutschen Mentalität“. Der einstige deutsche Visionär, der Heinkel ja war, verwandelte sich in einen brutalen Pragmatiker, der in Kategorien wie Geschwindigkeit, Fachkönnen, Energiebedarf, Organisation und Masse denkt. Dieser Pragmatiker richtet sein Handeln nach unmittelbar greifbaren materiellen Vorteilen aus, sein Denken und seine Gefühle gelten ganz der technischen Rationalisierung, die den Nationalsozialismus zu einer so gefürchteten Eroberungswaffe gemacht hat.<sup>936</sup> Nur so konnten seine anti-modernen Ziele in Angriff genommen werden. Unter diesen Gesichtspunkten wurde der „Volksjäger“ entworfen, Heinkel wollte damit wieder zurück an die Spitze und ihm stand jedes erdenkliche Mittel zur Verfügung. Die Nationalsozialisten hatten den Deutschen den rassistischen Eroberungskrieg als Geschäftsmodell verkauft: Zwar sind die anfänglichen Investitionen hoch und beängstigend risikoreich, aber es sind eben die einzig möglichen Investitionen, es gibt keine Alternativen. Dafür kriegt bei Erfolg

---

<sup>933</sup> Arendt, 1962, S.652.

<sup>934</sup> Ebda., S.652.

<sup>935</sup> Heinkel, 1998, S.322.

<sup>936</sup> Marcuse, 1998, S.143.

jeder Deutsche ein Stück vom Kuchen ab.<sup>937</sup> Anfangs gab der günstige Kriegsverlauf diesem Modell Recht, nur besaß es keine Ausstiegsklausel und die Bevölkerung saß mit dem NS-Regime auf Gedeih und Verderb in einem Boot. Götz Aly vertritt in seinem 2005 erschienenen und sehr kontrovers diskutierten Buch „Hitlers Volksstaat“ eine ähnliche These wie Marcuse. Die NSDAP habe ihre sozial- und nationalrevolutionäre Utopie von einem sozialen Volksstaat deswegen bei der breiten Masse so populär machen können, weil er durch Raubmord und Rassenkrieg auf Kosten anderer Menschen und Völker finanziert wurde. Es habe sich dabei um eine Gefälligkeitsdiktatur gehandelt, deren Versprechen lautete, im Inneren die Gleichheit zu vergrößern, bei gleichzeitiger Betonung der Ungleichheit der anderen „Rassen“. Schlussendlich habe dies Zufriedenheit, mindestens aber eine weitreichende Gleichgültigkeit gegenüber den Verbrechen geschaffen.<sup>938</sup>

Auch Heinkel war verblendet und skrupellos genug, um auf diesen Handel einzugehen, sich bedingungslos an das Regime zu binden und ihm zuzuarbeiten. Für die meisten Deutschen war folglich mit dem Untergang des Nationalsozialismus auch der endgültige Untergang Deutschlands verbunden, was einen lähmenden Fatalismus heraufbeschwor, der Opposition im Keim erstickte.

Um Verantwortung für die Konsequenzen seines Handelns zu übernehmen, dazu reichte es bei Ernst Heinkel nicht. In seiner Autobiographie findet sich kein Wort des Bedauerns, kein Ausdruck von Mitgefühl, kein Anzeichen von Reue. Strafrechtlich musste Heinkel sich nie verantworten. Bei der Entnazifizierung wurde er lediglich als „Mittläufer“ eingestuft.<sup>939</sup> Das Dritte Reich hatte 1948 bei der EHAG unglaubliche 286,8 Millionen Reichsmark Schulden.<sup>940</sup> Weil sich die BRD weigerte, diese zu übernehmen, beschwerte sich Heinkel – der nur wenige Jahre zuvor persönlich KZ-Häftlinge für seine Fabriken angefordert hatte - energisch darüber und argumentierte mit ausbleibender Moral: *„Ich kann nicht oft genug darauf hinweisen, dass die Regelung nicht nur ungerecht, sondern auch in höchstem Maße unmoralisch ist.“*<sup>941</sup> Richtig Fuß fassen konnte die EHAG in Westdeutschland nicht mehr. Erst versuchte man sich im Bau von Motor- und Kabinenrollern (Modelle „Tourist“ und „Kabine“), was aber hohe finanzielle Verluste einbrachte. Starrköpfig wie Heinkel war, brachte er damit die Firma an den Rand des Ruins. Zusätzlich machte die EHAG wegen Steuerhinterziehung negative Schlagzeilen. 1954 verbreitete Ernst Heinkel die dreiste Behauptung, dass sein Konstrukteur Siegfried Günter, alleine den Entwurf für den sehr erfolgreichen sowjetischen Jäger MiG-15 erschaffen habe, was jedoch nie bewiesen werden konnte. Vielversprechende Aufträge kamen später von der jugoslawischen und ägyptischen

---

<sup>937</sup> Marcuse, 1998, S.146.

<sup>938</sup> Vgl. Aly, 2005, S.11 und S.49.

<sup>939</sup> Koos, 2007, S.216.

<sup>940</sup> Ebda., S.195.

<sup>941</sup> Ebda., S.196.

Luftwaffe, doch verliefen diese bald im Sand.<sup>942</sup> Der einzige Erfolg im Flugzeugbau, den Heinkel noch erlebte, ging ausgerechnet aus einer Allianz mit seinem einstigen Konkurrenten Willy Messerschmitt hervor. Unter Druck der Bundesregierung gründeten sie die Flugzeug-Union Süd und produzierten das französische Jet-Trainingsflugzeug Fouga „Magister“ CM 170 R in Lizenz. Den Erstflug im November 1958 erlebte Ernst Heinkel nicht mehr.<sup>943</sup> Er starb am 30. Januar 1958 an den Folgen eines Gehirnschlags - auf den Tag genau ein Vierteljahrhundert nach der "Machtergreifung".<sup>944</sup> In der Grabrede, gehalten vom württembergischen Bundestagsabgeordneten Reinhold Maier, sagte dieser über Heinkel: *„Er wusste, dass oben stets alles wechselt, die Menschen, ihre Gunst, ihr Wohlwollen und ihr Einfluss. Sein Herz hing (...) an den Menschen in seinen Betrieben (...).“*<sup>945</sup> Ja, Ernst Heinkel wusste das ganz sicher.

Weiter ist zu sagen, dass sich bei der Erstellung dieser Arbeit schnell herausgestellt hatte, dass die Hypothese, die Geschichte des „Volksjägers“ wäre weit davon entfernt, einheitlich erzählt zu werden, richtig war. Die notwendige Vergleichsarbeit gestaltete sich aufwändig und schwierig, die Literatur kommt ihr nicht besonders entgegen. Gerade, wenn es um Zahlenangaben aus dieser chaotischen Zeit geht, sollte man als Historiker im Fall des „Volksjägers“ noch skeptischer als sonst sein. Die Konsultation mehrerer Arbeiten oder Quellen zum gegenseitigen Abgleich wird in jedem Fall empfohlen, bevor man eilig seine Schlüsse zieht. Aber nicht nur Produktionszahlen und Mengenangaben sind davon betroffen, selbst Daten und Ereignisse stellen sich oft als ungesichert oder als Legenden heraus. Leider haben die Autoren, die sich in letzter Zeit mit diesem Thema beschäftigt hatten, diesem wichtigen Punkt mehrheitlich nicht genügend Rechnung getragen, nur selten und meist gar keine Plausibilitätsabwägungen gemacht. Die aus diesen Anstrengungen hervorgegangene Arbeit, bringt auf Literaturebene sicherlich mehr Klarheit und Struktur in dieses chaotische Kapitel der Luftfahrtgeschichte - auch wenn das Literaturverzeichnis nicht alle jemals zum Thema erschienen Werke umfassen kann. Auf Archivebene gäbe es aber immer noch genügend „Futter“ für Historiker, das einer eingehenderen Erforschung und Überprüfung im Quellenstudium bedürfte. Möglicherweise wird das ja in Zukunft einmal gemacht werden.

---

<sup>942</sup> Vgl. Koos, 2007, S.197-201.

<sup>943</sup> Vgl. ebda., S.204.

<sup>944</sup> Vgl. Heinkel, 1998 und Koos, 2007, S.206.

<sup>945</sup> Koos, 2007, S.207.

## Abkürzungsverzeichnis:

- Ar: Arado
- As: Argus
- ATAR: Ateliers techniques aéronautiques de Rickenbach
- AVA: Aerodynamische Versuchsanstalt in Göttingen
- Ba: Bachem
- Bf: Bayerische Flugzeugwerke (AG), ab 11. Juli 1938 Messerschmitt (AG)
- BMW: Bayerische Motorenwerke
- BRG: Bundesrealgymnasium
- CEAM: Centre d'expériences aériennes militaires
- DB: Daimler-Benz
- DFS: Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug in Darmstadt
- DTMB: Deutsches Technikmuseum Berlin
- DVL: Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin
- EHAG: Ernst Heinkel Flugzeugwerke-AG
- E-Stelle: Erprobungsstelle
- FHJ: Flieger-Hitlerjugend
- Fi: Fieseler
- Fw: Focke-Wulf
- GdJ: General der Jagdflieger
- He: Heinkel
- HJ: Hitlerjugend
- IFLW: Institut für Flugzeuggestaltung und Luftfahrtforschung Wien
- IKL: Inspektion der Konzentrationslager
- JG: Jagdgeschwader
- Ju: Junkers
- Jumo: Junkers-Motor aus den Junkers Flugzeug- und Motorenwerken (JFM)
- KdF: Kraft durch Freude
- Kl: Klemm
- KL: Konzentrationslager
- KZ: Konzentrationslager
- LFA: Luftfahrt-Versuchsanstalt in Braunschweig
- M: Musterflugzeug, entspricht der Abkürzung "V"
- Me: Messerschmitt
- MiG: Mikojan-Gurewitsch

- NASM: National Air and Space Museum
- NSDAP: Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
- NSFK: Nationalsozialistisches Fliegerkorps
- OKL: Oberkommando der Luftwaffe
- ÖNB: Österreichische Nationalbibliothek
- RAD: Reichsarbeitsdienst
- RAF: Royal Air Force
- RFSS: Reichsführer-SS
- RLM: Reichsluftfahrtministerium
- RM: Reichsmark
- RMBM: Reichsminister(ium) für Bewaffnung und Munition
- RMfdbO: Reichsminister(ium) für die besetzten Ostgebiete
- RMRK: Reichsminister(ium) für Rüstung und Kriegsproduktion
- RSHA: Reichssicherheitshauptamt
- SBV: Schiffsbau-Versuchsanstalt in Hamburg
- SD: Sicherheitsdienst der SS
- SNCAC: Société nationale de constructions aéronautiques du centre
- SNECMA: Société nationale d'études et de constructions de moteurs d'aviation
- SS: Schutzstaffel der NSDAP
- Ta: Tank, nach Focke-Wulf-Chefkonstrukteur Kurt Tank
- TAF: Tactical Air Force (der RAF)
- TL: Turbinenluftstrahl(-triebwerk) ("Düsentriebwerk")
- TLR: Technische Luftrüstung
- U-: „unterirdisch(e)“, wie in U-Verlagerung
- USAAF: United States Army Air Forces
- USSBS: (The) United States Strategic Bombing Survey
- V(Nr.): Versuchsflugzeug oder Vergeltungswaffe
- WNF: Wiener Neustädter Flugzeugwerke
- WVHA: SS-Wirtschafts- und Verwaltungshauptamt

## Glossar:

*Alle Begriffserklärungen beziehen sich auf die Zeit des Zweiten Weltkriegs.*

- Aufklärer: Mit hochauflösenden Kameras zur militärischen Luftaufklärung ausgerüstetes Flugzeug, oft nur leichte oder keine Bewaffnung. Speziell zur Aufklärung entworfene Flugzeugtypen, manchmal auch ein umgebautes, eventuell unbewaffnetes Jagdflugzeug oder ein Zerstörer.
- Begleitjäger: Jagdflugzeug, ausgerüstet mit abwerfbaren Zusatztanks unter dem Rumpf oder unter den Tragflächen zur Erhöhung der Reichweite, sowie leichter oder schwerer starrer Abwehrbewaffnung.
- Bomber: Mehrmotoriges Kampfflugzeug mit hoher Reichweite, trägt eine schwere Bombenlast, ausgerüstet mit einer beweglichen und/oder starren Abwehrbewaffnung.
- Elevon: Kombination von Höhen- und Querruder.
- Eskortjäger: Siehe "Begleitjäger".
- Flak: Abkürzung für "Flugabwehrkanone", meistens jedoch für "Flugabwehr".
- Geschwader: Einheit von 90, manchmal auch von 95 bis 150 Flugzeugen, unterteilt in drei, vier oder auch fünf Gruppen. Ein Geschwader war der größte taktische Verband der deutschen Luftwaffe.
- Gruppe: Einheit von 30 Flugzeugen, unterteilt in drei Staffeln. Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs wurde die Stärke einer Gruppe bedingt durch Verluste kleiner.
- Herausschuss: Beschädigung eines in Formation fliegenden Flugzeuges, sodass es aus der schützenden Formation abdriftet. Kann in einer Notlandung, aber auch mit der Zerstörung der Maschine enden. Letzteres ist mit einem (meist inoffiziellen) Luftsieg gleichzusetzen.
- Höhenjäger: Jagdflugzeug, konstruiert für den Einsatz in großen Höhen, ausgerüstet mit Druckkabine, Zusatzstoff-Einspritzanlage, mehrstufigem Höhenturbolader und gestreckten Tragflächen zur Auftriebsmaximierung (ähnlich einem Segelflugzeug).
- Jabo: Siehe "Jagdbomber".
- Jagdbomber: Jagdflugzeug, zusätzlich ausgerüstet mit starrer Bordbewaffnung, einer leichten bis mittelschweren Bombenlast zur Bekämpfung von beweglichen oder unbeweglichen Bodenzielen im Tiefflug. Zurüstung un gelenkter Luft-Luft- oder Luft-Boden-Geschosse möglich.
- Jagdflugzeug: Meistens einmotorig, trägt eine leichte bis schwere starre Abwehrbewaffnung.
- Jäger: Siehe "Jagdflugzeug".

- Kapo (seltener: Capo): KZ-Häftling, dem von der SS das Recht erteilt wurde, in einem bestimmten Arbeitsgebiet oder Arbeitskommando Anweisungen zu erteilen.
- Kette: Einheit von drei Flugzeugen.
- Kommando: Zeitlich befristete Luftwaffeneinheit, die zur Erprobung neuer Flugzeugmuster oder Bewaffnungen (Erprobungskommando) oder zur Durchführung von Spezialaufträgen (Sonderkommando) vor oder hinter der Front herangezogen wurde. Die Größe betrug etwa die einer Staffel oder einer Gruppe. Es trug meist den Namen des Kommandoführers (z.B. "Kommando Nowotny") und wurde nach Erfüllung seines Auftrags aufgelöst.
- Luft-Boden-Rakete: Rakete, die in der Luft zur Zerstörung von starren oder beweglichen Bodenzielen abgeschossen wird.
- Luft-Luft-Rakete: Rakete, die in der Luft zur Zerstörung von fliegenden Zielen abgeschossen wird.
- Luftsieg: Abschuss eines Flugzeuges durch einen Piloten. Wird nur offiziell anerkannt, wenn es Zeugen gibt.
- Nachtjäger: Ein- oder zweimotoriges Flugzeug, speziell ausgestattet mit Radar und/oder Flammenvernichtungsanlagen für den Jagdeinsatz bei Nacht. Trägt meistens eine modifizierte und schwerere Bewaffnung im Gegensatz zur Tageinsatz-Version.
- Pulsstrahltriebwerk: Triebwerk, bei dem angestaute Luft in ein Rohr geführt wird und in dem in kurzen Intervallen Treibstoff zugeführt, verbrannt und in Form von Abgasen als Antriebsstrahl ausgestoßen wird. In großen Mengen bei der Flugbombe Fieseler Fi 103 ("V1") verbaut.
- Rotte: Einheit von zwei Flugzeugen.
- Staffel: Einheit von neun bis zehn, manchmal 12 Flugzeugen, unterteilt in drei Ketten oder fünf Rotten.
- Strahlbomber: Bomber, angetrieben von zwei oder vier Strahltriebwerken.
- Strahlflugzeug: Flugzeug, das von einem oder mehreren Strahltriebwerken angetrieben wird.
- Strahljäger: Jagdflugzeug, angetrieben von einem oder zwei Strahltriebwerken.
- Strahltriebwerk: Antriebsverfahren, wobei ein ausgestoßener Abgasstrahl einen Schub entgegengesetzt zur Flugrichtung erzeugt. Heutzutage umgangssprachlich "Düsentriebwerk" genannt. Synonyme sind: Strahltriebwerk, TL-Triebwerk, Turbostrahltriebwerk und Turboluftstrahltriebwerk.
- Strahltriebwerk: Siehe Strahltriebwerk.
- TL-Triebwerk: Siehe Strahltriebwerk.
- Turbo-Jäger: Siehe Strahljäger.

- Turbo(luft)strahltriebwerk: Siehe Strahltriebwerk.
- Zerstörer: Zweimotoriges Mehrzweckflugzeug mit hoher Reichweite und schwerer Bewaffnung zur Bekämpfung feindlicher Jagdflugzeuge oder Bomber. Auch als Aufklärer, Jagdbomber oder Nachtjäger verwendbar.

## Literaturverzeichnis:

- Adorno, Theodor W.: Ästhetische Theorie, Frankfurt am Main, 1970.
- Agoston, Tom: Teufel oder Technokrat? Hitlers graue Eminenz, Berlin / Bonn / Herford, 1993.
- Albrecht, Ulrich: Military technology and National Socialist ideology. In: Renneberg, Monika (Hrsg.) / Walker, Mark (Hrsg.): Science, Technology and National Socialism, Cambridge, 2002.
- Aly, Götz: Hitlers Volksstaat. Raub, Rassenkrieg und nationaler Sozialismus, Frankfurt am Main, 2005.
- Antill, Peter: Berlin 1945. End of the Thousand Year Reich, Oxford, 2005.
- Arendt, Hannah: Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft, Frankfurt am Main, 1962.
- Arendt, Hannah: Nach Auschwitz. Essays und Kommentare, Berlin, 1989.
- Arnberger, Heinz (Hrsg.) / Kuretsidis-Haider, Claudia (Hrsg.): Gedenken und Mahnen in Niederösterreich. Erinnerungszeichen zu Widerstand, Verfolgung, Exil und Befreiung, Wien, 2011.
- Arnberger, Heinz / Mitternutzner, Christa: Widerstand und Verfolgung in Niederösterreich 1934-1945. Band 3, Wien, 1987.
- Ballhausen, Hanno: Chronik des Zweiten Weltkriegs, Gütersloh / München, 2004.
- Balous, Miroslav / Bílý, Miroslav: Heinkel He 162 Spatz ("Volksjäger"), Praha, 2004.
- Beevor, Antony: Berlin 1945. Das Ende, München, 2005.
- Bekker, Caius: Angriffshöhe 4000. Die deutsche Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg. Ein umfassendes Kriegstagebuch aller Einsätze und ihrer strategischen Hintergründe, München, 1967.
- Below, Nicolaus von: Als Hitlers Adjutant 1937-45, Mainz, 1980.
- Benz, Wolfgang / Distel, Barbara: Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 4: Flossenbürg, Mauthausen, Ravensbrück, München, 2006.
- Benz, Wolfgang / Distel, Barbara: Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 5: Hinzert, Auschwitz, Neuengamme, München, 2007.
- Benz, Wolfgang / Distel, Barbara: Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 7: Niederhagen/Wevelsburg, Lublin-Majdanek, Arbeitsdorf, Herzogenbusch (Vught), Bergen-Belsen, Mittelbau-Dora, München, 2008.

- Benz, Wolfgang / Graml, Hermann / Weiß, Hermann: Enzyklopädie des Nationalsozialismus, Stuttgart, 1998.
- Birkenfeld, Wolfgang: Der synthetische Treibstoff 1933-1945, Göttingen / Berlin / Frankfurt, 1964.
- Boberach, Heinz: Meldungen aus dem Reich. Auswahl aus den geheimen Lageberichten des Sicherheitsdienstes der SS 1939-1944, Neuwied / Berlin, 1965.
- Bohn, Robert: Reichskommissariat Norwegen. "Nationalsozialistische Neuordnung" und Kriegswirtschaft, München, 2000.
- Boog, Horst / Krebs, Gerhard / Vogel, Detlef: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg. Band 7: Das Deutsche Reich in der Defensive. Strategischer Luftkrieg in Europa, Krieg im Westen und in Ostasien 1943-1944/45, München, 2001.
- Bower, Tom: Verschwörung Paperclip. NS-Wissenschaftler im Dienst der Siegermächte, München, 1988.
- Braun, Hans-Joachim: Britische und deutsche Luftrüstung in der Zwischenkriegszeit. Ein Vergleich. In: Hansen, Ernst Willi (Hrsg.) / Schreiber, Gerhard (Hrsg.) / Wegner, Bernd (Hrsg.): Politischer Wandel, organisierte Gewalt und nationale Sicherheit. Beiträge zur neueren Geschichte Deutschlands und Frankreichs, München, 1995.
- Budraß, Lutz: "Arbeitskräfte können aus der reichlich vorhandenen jüdischen Bevölkerung gewonnen werden." Das Heinkel-Werk in Budzyn 1942-1944. In: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Band 1/2004: Zwangsarbeit im Nationalsozialismus in den besetzten Gebieten, Berlin, 2004.
- Budraß, Lutz: Der Schritt über die Schwelle. Ernst Heinkel, das Werk Oranienburg und der Einstieg in die Beschäftigung von KZ-Häftlingen. In: Meyer, Winfried / Neitmann, Klaus (Hrsg.): Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg. Formen, Funktion und Rezeption, Potsdam, 2001.
- Casagrande, Thomas: Die volksdeutsche SS-Division "Prinz Eugen". Die Banater Schwaben und die nationalsozialistischen Kriegsverbrechen, Frankfurt am Main, 2003.
- Corum, James S.: Stärken und Schwächen der Luftwaffe. Führung und Führungsqualitäten im Zweiten Weltkrieg. In: Müller, Rolf-Dieter / Volkmann, Hans-Erich: Die Wehrmacht. Mythos und Realität, München, 1999.
- Craig, Gordon A.: Deutsche Geschichte 1866-1945, München, 2006.
- Craven, Wesley Frank: The Army Air Forces in World War II. Volume 3: Europe: Argument to V-E Day. Jan. 1944 to May 1945, Chicago, 1951.
- Dahl, Walther: Rammjäger. Das letzte Aufgebot, Heusenstamm bei Offenbach am Main, 1961.

- Diller, Ansgar: Kommunikative Funktion der Hörfunkpropagandasendungen im Zweiten Weltkrieg. In: Leonhard, Joachim-Felix: Medienwissenschaft. Ein Handbuch zur Entwicklung der Medien und Kommunikationsformen. Band 2, Berlin, 2001.
- Donald, David: Deutsche Kampfflugzeuge des Zweiten Weltkriegs, Erlangen, 1996.
- Dornberger, Walter: Peenemünde. Die Geschichte der V-Waffen, Esslingen, 1981.
- Eichbauer, Werner / Freund, Florian / Perz, Bertrand: Die Außenlager des KZ-Mauthausen in Niederösterreich. In: Arnberger, Heinz / Mitternutzner, Christa: Widerstand und Verfolgung in Niederösterreich 1934-1945. Band 3, Wien, 1987.
- Eichholtz, Dietrich: Geschichte der deutschen Kriegswirtschaft 1939-1945. Band 3: 1943-1945, Teil 2, München, 2003.
- Elfrath, Ulrich: Das waren die deutschen Kriegsflugzeuge 1935-1945, Dorheim (Friedberg, Hessen), 1973.
- Encke, Julia: Augenblicke der Gefahr. Der Krieg und die Sinne. 1914-1934, München, 2006.
- Erker, Paul (Hrsg.) / Pierenkemper, Toni (Hrsg.): Deutsche Unternehmer zwischen Kriegswirtschaft und Wiederaufbau. Studien zur Erfahrungsbildung von Industrie-Eliten, München, 1999.
- Ethell, Jeffrey L.: Messerschmitt Komet. Entwicklung und Einsatz des ersten Raketenjägers, Stuttgart, 1980.
- Everett, William A. / Laird, Paul R.: The A to Z of the Broadway Musical, Lanham (MD), 2008.
- Exenberger, Herbert: Gedenken und Mahnen in Wien 1934-1945. Gedenkstätten zu Widerstand und Verfolgung, Exil und Befreiung. Eine Dokumentation, Wien, 1998.
- Forsyth, Robert / Creek, Eddie J.: Heinkel He162: From drawing board to destruction: The Volksjager, Hersham, 2008.
- Forsyth, Robert: JV44 - The Galland Circus, Burgess Hill, 1996.
- Frei, Norbert: Martin Broszat, der "Staat Hitlers" und die Historisierung des Nationalsozialismus, Göttingen, 2007.
- Freund, Florian / Perz, Bertrand / Spoerer, Mark: Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen auf dem Gebiet der Republik Österreich 1939-1945, Wien / München, 2004.
- Friedrich, Jörg: Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940-1945. München, 2002.
- Galland, Adolf: Die Ersten und die Letzten. Die Jagdflieger im Zweiten Weltkrieg, Darmstadt, 1953.
- Girbig, Werner: Die Luftoffensive gegen die deutsche Treibstoffindustrie und der Abwehreinsatz 1944-1945, Stuttgart, 2003.

- Gooden, Brett: Projekt Natter. Last of the Wonder Weapons. The Luftwaffe's vertical take-off rocket interceptor, Hersham, 2006.
- Görtemaker, Heike B.: Eva Braun. Leben mit Hitler, München, 2010.
- Green, William / Swanborough, Gordon: Jagdflugzeuge der Welt. Eine illustrierte Enzyklopädie, Stuttgart, 1996.
- Griehl, Manfred: Heinkel Strahlflugzeug He 162 "Volksjäger". Entwicklung, Produktion und Einsatz, Lemwerder, 2007.
- Griehl, Manfred: Luftwaffe '45. Letzte Flüge und Projekte, Stuttgart, 2008.
- Großbölting, Thomas (Hrsg.) / Schmidt, Rüdiger (Hrsg.): Der Tod des Diktators. Ereignis und Erinnerung im 20. Jahrhundert, Göttingen, 2011.
- Hachtmann, Rüdiger: Wissenschaftsmanagement im "Dritten Reich". Band 1: Geschichte der Generalverwaltung der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, Göttingen, 2007.
- Hansen, Ernst Willi (Hrsg.) / Schreiber, Gerhard (Hrsg.) / Wegner, Bernd (Hrsg.): Politischer Wandel, organisierte Gewalt und nationale Sicherheit. Beiträge zur neueren Geschichte Deutschlands und Frankreichs, München, 1995.
- Heinkel, Ernst: Stürmisches Leben, Oberhaching, 1998.
- Henke, Klaus-Dietmar: Die amerikanische Besetzung Deutschlands, München, 1995.
- Herbert, Ulrich / Orth, Karin / Dieckmann, Christoph: Die nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 1: Entwicklung und Struktur, Göttingen, 1998.
- Hermann, Dietmar: Focke-Wulf Ta 152. The Story of the Luftwaffe's Late-War, High-Altitude Fighter, Atglen (PA), 1999.
- Heusler, Andreas / Spoerer, Mark / Trischler, Helmuth (Hrsg.): Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im "Dritten Reich", München, 2010.
- Hilberg, Raul: Die Vernichtung der europäischen Juden, Frankfurt am Main, 1982.
- Hiller, Alfred: Heinkel He 162 "Volksjäger". Entwicklung, Produktion, Einsatz, Wien, 1984.
- Hirschel, Heinrich / Prem, Horst / Madelung, Gero: Aeronautical research in Germany - from Lilienthal until today, Berlin / Heidelberg / New York (NY), 2004.
- Historikerkommission der Republik Österreich: Arbeitsprogramm, Wien, 1999.
- Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.): Neue deutsche Biographie, Band 6: Gaál - Grasmann, Berlin, 1964.
- Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften (Hrsg.): Neue deutsche Biographie, Band 19: Nauwach - Pagel, Berlin, 1999.
- Hitchcock, Thomas H.: The Focke-Wulf Ta 152, Hamilton (MT), 2010.
- Horaczek, Nina / Reiterer, Claudia: HC Strache: Sein Aufstieg, seine Hintermänner, seine Feinde, Wien, 2009.

- Hörner, Stefan: Profit oder Moral. Strukturen zwischen I.G. Farbenindustrie AG und Nationalsozialismus, Bremen, 2012.
- Hosch, William L. (Hrsg.): America at war. World War II. People, politics, and power, New York (NY), 2010.
- Hösch, Edgar: Geschichte der Balkanländer. Von der Frühzeit bis zur Gegenwart, München, 2008.
- Hürter, Johannes: Hitlers Heerführer. Die deutschen Oberbefehlshaber im Krieg gegen die Sowjetunion 1941/42, München, 2007.
- Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte<sup>946</sup>: Band 1/2004: Zwangsarbeit im Nationalsozialismus in den besetzten Gebieten, Berlin, 2004.
- Janda, Aleš / Poruba, Tomáš: Messerschmitt Bf 109K, Hradec Králové, 1997.
- Janowicz, Krzysztof: Focke-Wulf FW 190 Volume IV, Lublin, 2004.
- Jenkins, Dennis R.: Messerschmitt Me 262 Sturmvogel. Typen und Technik im Detail, Augsburg, 1999.
- Jung, Hermann: Die Ardennen-Offensive 1944/45. Ein Beispiel für die Kriegsführung Hitlers, Göttingen / Zürich / Frankfurt, 1971.
- Kaienburg, Hermann: "Vernichtung durch Arbeit". Der Fall Neuengamme, Bonn, 1990.
- Karlsch, Rainer / Stokes, Raymond G.: Faktor Öl. Die Mineralölwirtschaft in Deutschland 1859-1974, München, 2003.
- Kaspi, André: La Deuxième Guerre Mondiale. Chronologie commentée, Paris, 1995, München, 2003.
- Kehrl, Hans: Krisenmanager im Dritten Reich. 6 Jahre Frieden - 6 Jahre Krieg. Erinnerungen, Düsseldorf, 1973.
- Kershaw, Ian: Das Ende. Kampf bis in den Untergang. NS-Deutschland 1944/45, München, 2011.
- Kinder, Hermann / Hilgemann, Werner / Hergt, Manfred: dtv-Atlas Weltgeschichte. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, München, 2010.
- Kircher, Klaus: Flugblattpropaganda im 2. Weltkrieg. Band 6: Europa. Flugblätter aus den USA 1943/44, Erlangen, 1977.
- Knopf, Volker / Martens, Stefan: Görings Reich. Selbstinszenierungen in Carinhall, Berlin, 2007.
- Knopp, Guido: Hitlers Krieger, München, 1998.

---

<sup>946</sup> Herausgegeben von Ehmer, Josef / Fremdling, Rainer / Kaelble, Hartmut / Hertner, Peter / Kriedte, Peter / Pierenkemper, Toni / Plumpe, Werner / Reif, Heinz / Ritsch, Albrecht / Schefold, Bertram / Spree, Reinhard.

- Kogon, Eugen: Der SS-Staat. Das System der deutschen Konzentrationslager, München, 2004.
- Koller, Karl: Der letzte Monat. 14. April bis 27. Mai 1945. Tagebuchaufzeichnungen des ehemaligen Chefs des Generalstabs der deutschen Luftwaffe, Esslingen / München, 1985.
- Koos, Volker: Ernst Heinkel Flugzeugwerke 1933-1945, Königswinter, 2003.
- Koos, Volker: Ernst Heinkel. Vom Doppeldecker zum Strahltriebwerk, Bielefeld, 2007.
- Koos, Volker: Heinkel: Raketen- und Strahlflugzeuge, Oberhaching, 2008.
- Kube, Alfred: Pour le mérite und Hakenkreuz. Hermann Göring im Dritten Reich, München, 1987.
- Kunz, Andreas: Wehrmacht und Niederlage. Die bewaffnete Macht in der Endphase der nationalsozialistischen Herrschaft 1944 bis 1945, München, 2007.
- Laak, Dirk van: Adolf Hitler. In: Möller, Frank (Hrsg.): Charismatische Führer der deutschen Nation, München, 2004.
- Laski, Harold J.: Die Lektion des Faschismus. In: Nolte, Ernst (Hrsg.): Theorien über den Faschismus, Köln / Berlin, 1967.
- Ledwoch, Janusz: Heinkel He 162 "Volksjäger", Warszwa, 1997.
- Lenotti, Wolfram: Mehr als eine Landeplatz. Geschichte, Funktion und Zukunft des Flughafens Wien, Wien, 1988.
- Leonhard, Joachim-Felix: Medienwissenschaft. Ein Handbuch zur Entwicklung der Medien und Kommunikationsformen. Band 2, Berlin, 2001.
- Longerich, Peter: Heinrich Himmler, München, 2008.
- Lorenz, Werner / Meyer, Torsten: Technik und Verantwortung im Nationalsozialismus, Münster / New York (NY) / München / Berlin, 2004.
- Ludwig, Karl-Heinz: Technik und Ingenieure im Dritten Reich, Düsseldorf, 1974.
- Mann, Robert A.: The B-29 Superfortress. A comprehensive registry of the planes and their missions, Jefferson (NC), 2004.
- Manrho, John / Pütz, Ron: Bodenplatte. The Luftwaffe's last hope, Mechanicsburg (PA), 2004.
- Marcuse, Herbert: Technology, War and Fascism, London / New York (NY), 1998.
- Marsalek, Hans: Die Geschichte des Konzentrationslagers Mauthausen, Linz / Wien, 1995.
- Marsalek, Hans: Die Geschichte des Konzentrationslagers Mauthausen, Wien, 2006.
- Marshall, George C. / Arnold, Henry H. / King, Ernest J.: Der Bericht des amerikanischen Oberkommandos, New York (NY), 1944(?).

- Marshall, George C. / Arnold, Henry H. / King, Ernest J.: The War Reports, Philadelphia (PA) / New York (NY), 1947.
- McArthur, Charles W.: Operations analysis in the US Army Eighth Air Force in World War II, Providence (RI), 1990.
- Meyer, Winfried / Neitmann, Klaus (Hrsg.): Zwangsarbeit während der NS-Zeit in Berlin und Brandenburg. Formen, Funktion und Rezeption, Potsdam, 2001.
- Mihok, Brigitte: Die ungarischen Juden. In: Benz, Wolfgang / Distel, Barbara: Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 5: Hinzert, Auschwitz, Neuengamme, München, 2007.
- Milward, Alan S.: War, economy and society 1939-1945, Berkeley (CA) / Los Angeles (CA), 1979.
- Möller, Frank (Hrsg.): Charismatische Führer der deutschen Nation, München, 2004.
- Mombeek, Eric: Defenders of the Reich. Jagdgeschwader 1: Volume 3: 1944-1945, Hersham, 2003.
- Mombeek, Eric: Reichsverteidigung. Die Geschichte des Jagdgeschwaders 1 "Oesau", Norwich, 1993.
- Morgan, Hugh / Weal, John: Osprey Aircraft of the Aces. Band 17: German Jet Aces of World War 2, Oxford, 2004.
- Müller, Rolf-Dieter: Der Bombenkrieg 1939-1945, Berlin, 2004.
- Müller, Rolf-Dieter / Volkmann, Hans-Erich: Die Wehrmacht. Mythos und Realität, München, 1999.
- Myrah, David: Heinkel He 162. An illustrated series on Germany's experimental aircraft of World War II, Atglen (PA), 1999.
- Naasner, Walter: Neue Machtzentren in der deutschen Kriegswirtschaft 1942-1945. Die Wirtschaftsorganisation der SS, das Amt des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz und das Reichsministerium für Bewaffnung und Munition / Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion im nationalsozialistischen Herrschaftssystem, Boppard am Rhein, 1994.
- Nolte, Ernst (Hrsg.): Theorien über den Faschismus, Köln / Berlin, 1967.
- Nowarra, Heinz J.: Die deutsche Luftrüstung 1933-1945, Bonn, 1989.
- Ocker, Peter: Hans Jacobs. Pionierleben im Flugzeugbau. Band II: Segelflugzeuge, Lastensegler, Grundlagenforschung, Jagdflugzeuge, Heidenheim, 2012.
- Orth, Karin: Die Konzentrationslager-SS, München, 2004.
- Overy, Richard J.: The air war 1939-1945, London, 1980.
- Pabst, Martin: Willy Messerschmitt. Zwölf Jahre Flugzeugbau im Führerstaat, Oberhaching, 2007.

- Peter-Michel, Wolfgang: Flugerfahrungen mit der Heinkel He 162. Testpiloten berichten, Norderstedt, 2011.
- Picker, Henry: Hitlers Tischgespräche im Führerhauptquartier, Stuttgart, 1976.
- Pohl, Dieter: Die großen Zwangsarbeitslager der SS- und Polizeiführer für Juden im Generalgouvernement 1942-1945. In: Herbert, Ulrich / Orth, Karin / Dieckmann, Christoph: Die nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 1: Entwicklung und Struktur, Göttingen, 1998.
- Price, Alfred: Das letzte Jahr der deutschen Luftwaffe. Mai 1944 - Mai 1945, Wölfersheim, 1998.
- Price, Alfred: Luftschlacht über Deutschland. Angriff und Verteidigung 1939-1945, Stuttgart, 1996.
- Prien, Jochen / Rodeike, Peter: Einsatz in der Reichsverteidigung von 1939 bis 1945. Jagdgeschwader 1 und 11. Band 3: 1944-1945, Eutin, 1994.
- Rabitsch, Gisela: Konzentrationslager in Österreich (1938 - 1945). Überblick und Geschehen, Wien, 1967.
- Ransom, Stephen / Cammann, Hans-Hermann: *Siehe "Schriftverkehr"*.
- Rees, Laurence: Auschwitz. Geschichte eines Verbrechens, Berlin, 2005.
- Renneberg, Monika (Hrsg.) / Walker, Mark (Hrsg.): Science, Technology and National Socialism, Cambridge, 2002.
- Ruoff, Alexander: Deutsche Gesellschaft für Schädlingsbekämpfung (DEGESCH) In: Benz, Wolfgang / Graml, Hermann / Weiß, Hermann: Enzyklopädie des Nationalsozialismus, Stuttgart, 1998.
- Salewski, Michael (Hrsg.) / Schulze-Wegener, Guntram (Hrsg.): Kriegsjahr 1944. Im Großen und im Kleinen, Stuttgart, 1995.
- Schabel, Ralf: Die Illusion der Wunderwaffen. Düsenflugzeuge und Flugabwehrraketen in der Rüstungspolitik des Dritten Reiches, München, 1994.
- Schabel, Ralf: Wenn Wunder den Sieg bringen sollen. Wehrmacht und Waffentechnik im Luftkrieg. In: Müller, Rolf-Dieter / Volkmann, Hans-Erich: Die Wehrmacht. Mythos und Realität, München, 1999.
- Schick, Walter / Meyer, Ingolf: Geheimprojekte der Luftwaffe. Band 1: Jagdflugzeuge 1939 -1945, Stuttgart, 1996.
- Schmitz-Berning, Cornelia: Vokabular des Nationalsozialismus, Berlin, 2007.
- Schreiber, Carsten: Elite im Verborgenen. Ideologie und regionale Herrschaftspraxis des Sicherheitsdienstes der SS und seines Netzwerks am Beispiel Sachsens, München, 2008.
- Schulte, Klaus L.: Very Light Jets und andere Luftfahrtthemen, Köln, 2007.

- Schulze-Wegener, Guntram: Die deutsche Rüstung im 6. Kriegsjahr. In: Salewski, Michael (Hrsg.) / Schulze-Wegener, Guntram (Hrsg.): Kriegsjahr 1944. Im Großen und im Kleinen, Stuttgart, 1995.
- Speer, Albert: Erinnerungen, Berlin, 1969.
- Streit, Kurt W. / Taylor, John W. R.: Geschichte der Luftfahrt, Künzelsau, 1975.
- Studt, Christoph: Das Dritte Reich in Daten, München, 2002.
- Sundin, Claes / Bergström, Christer: Deutsche Jagdflugzeuge 1939-1945 in Farbprofilen, Bonn, 1999.
- Thamer, Hans-Ulrich: Der tote Hitler. Das Ende des Diktators und die Wandlungen eines Mythos. In: Großbölting, Thomas (Hrsg.) / Schmidt, Rüdiger (Hrsg.): Der Tod des Diktators. Ereignis und Erinnerung im 20. Jahrhundert, Göttingen, 2011.
- Tooze, Adam: Ökonomie der Zerstörung. Die Geschichte der Wirtschaft im Nationalsozialismus, München, 2007.
- Treadwell, Terry C.: Rocket and Jet Aircraft of the Third Reich, Stroud, 2011.
- Turner, Henry Ashby: Faschismus und Kapitalismus in Deutschland, Göttingen, 1972.
- Uhlir, Franz: Die Reihe "Archivbilder". Wien-Floridsdorf, Erfurt, 2009.
- Uziel, Daniel: Arming the Luftwaffe. The German Aviation Industry in World War II, Jefferson (NC), 2012.
- Uziel, Daniel: Der Volksjäger. Rationalisierung und Rationalität von Deutschlands letztem Jagdflugzeug im Zweiten Weltkrieg. In: Heusler, Andreas / Spoerer, Mark / Trischler, Helmuth (Hrsg.): Rüstung, Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit im "Dritten Reich", München, 2010.
- Wagner, Bernd C.: Darstellungen und Quellen zur Geschichte von Auschwitz. Band 3: IG Auschwitz, München, 2000.
- Wagner, Jens-Christian: Mittelbau-Dora. Stammlager und Außenlager. In: Benz, Wolfgang / Distel, Barbara: Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Band 7: Niederhagen/Wevelsberg, Lublin-Majdanek, Arbeitsdorf, Herzogenbusch (Vught), Bergen-Belsen, Mittelbau-Dora, München, 2008.
- Weal, John: Osprey Aircraft of the Aces. Band 29: Bf 109 F/G/K Aces of the Western Front, Oxford, 1999.
- Weiß, Hermann (Hrsg.): Biographisches Lexikon zum Dritten Reich, Frankfurt am Main, 1998.
- Werner, Constanze: Kriegswirtschaft und Zwangsarbeit bei BMW, München, 2006.
- Wildt, Michael: *Unbetitelter Diskussionsbeitrag*. In: Frei, Norbert: Martin Broszat, der "Staat Hitlers" und die Historisierung des Nationalsozialismus, Göttingen, 2007.

- Wita, Judith: Die Geschichte des Flughafens Wien. Vom Flugfeld Aspern zur Drehscheibe in den Osten, Wien, 2003.
- Wollenweber, Wolfgang: Die Reichsadler. Dokumentation über die Einsätze mit der Me 110 und der He 162, Aachen, 2012.
- Yenne, Bill: The American aircraft factory in World War II, Minneapolis (MN), 2010.
- Ziegler, Mano: Turbinenjäger Me 262. Die Geschichte des ersten einsatzfähigen Düsenjägers der Welt, Stuttgart, 1986.

## Anhang:

### Berichte:

- Canada Science and Technology Museums Corporation: Annual Report, 2011-2012.

### Exkursionen und Privatreisen:

- Berlin: Deutsches Technikmuseum Berlin, April 2012.
- Hinterbrühl: "Seegrotte"/ U-Verlagerung "Languste" und Außenlager "Lisa", Mai 2012.
- Schwechat: Internationaler Flughafen, Standort des Außenlagers "Schwechat 2", Juni 2012 und Dezember 2012.
- Schwechat: Standorte des Außenlagerkomplexes "Santa", Juni 2012.
- Wien-Atzgersdorf: Gelegen im 23. Bezirk, Besichtigung des Geländes der ehemaligen Firma Amme-Luther-Seck GmbH, Mai 2013.
- Wien-Floridsdorf: Standorte des Außenlagerkomplexes "Julius", Mai 2013.

### Gespräche:

- Interview mit Herrn Adolf Ezsöl, ehemaliger Stadtarchiv-Leiter und Lokalhistoriker aus Schwechat, Juni 2012.

### Internetlinks:

- „AEIOU“-Österreich-Lexikon, Karte von Groß-Wien:  
<http://www.aeiou.at/aeiou.encyclop.data.image.w/w558139h.jpg>  
Abgerufen am 3. August 2013.
- Auktionshaus Andreas Thies EK: Ergebnisliste der 53. Auktion vom 2. Februar 2013:  
[http://www.andreas-thies.de/ergebnislisten\\_/53.%20Auktion%20vom%2002.02.13.pdf](http://www.andreas-thies.de/ergebnislisten_/53.%20Auktion%20vom%2002.02.13.pdf)  
Abgerufen am 6. Juni 2013.
- BBC-News vom 23. April 2013 über den Rückzug Eric Browns aus dem öffentlichen Leben:  
<http://www.bbc.co.uk/news/uk-scotland-22254048>  
Abgerufen am 14. Juni 2013.
- Campus Donaufeld:  
<http://www.campusdonaufeld.at/campus/>  
Abgerufen am 28. Mai 2013.
- Canada Aviation and Space Museum: Objektbeschreibung He 162 120 086:

[http://www.aviation.technomuses.ca/collections/artifacts/aircraft/HeinkelHe162A-1Volksjager\(120086\)/](http://www.aviation.technomuses.ca/collections/artifacts/aircraft/HeinkelHe162A-1Volksjager(120086)/)

Abgerufen am 5. Juni 2013.

- DealBooks (Online-Finanzwelt-Nachrichtenservice der New York Times) zum Konkurs von Eclipse Aviation:

<http://dealbook.nytimes.com/2008/11/26/small-jet-maker-eclipse-files-for-bankruptcy/>

Abgerufen am 23. Mai 2013.

- Easy Model-Spielwaren:

<http://www.easymodel.net/>

Abgerufen am 4. Juni 2013.

- Eclipse Aviation Eclipse 400 bei www.planepictures.net:

<http://i.planepictures.net/77/30/1222601188.jpg>

Abgerufen am 3. Juli 2013.

- Firma Ries Schwechat:

<http://www.mercedesgebrauchteile.at/>

Abgerufen am 17. Juni 2013.

- Firmenarchiv der EHAG im Deutschen Museum in München:

<http://www.deutsches-museum.de/archiv/bestaende/firmenarchive/verzeichnis/heinkel/>

Abgerufen am 15. Juni 2013.

- Furuta Confectionery Co., Ltd.:

<http://www.furuta.co.jp/e/>

Abgerufen am 4. Juni 2013.

- Geschichte der Gemeinde Schwechat:

<http://www.schwechat.gv.at/de/geschichte>

Abgerufen am 17. Juni 2013.

- KPÖ-Artikel über die Eröffnung des Mahnmals in Schwechat am 3. Mai 2010:

[http://noe.kpoe.at/index.php?id=14&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=2646&cHash=dcf5220e41eeae8030baf752cd4912d](http://noe.kpoe.at/index.php?id=14&tx_ttnews%5Btt_news%5D=2646&cHash=dcf5220e41eeae8030baf752cd4912d)

Abgerufen am 17. Juni 2013.

- Lindberg Models, "Volksjäger"-Bausatz im Doppelpack:

[http://www.lindberg-models.com/air\\_model70520.html](http://www.lindberg-models.com/air_model70520.html)

Abgerufen am 4. Juni 2013.

- Memorial Flight in Flugzeug Classic, 11/2005, über die Entdeckung der wahren Identität der Pariser He 162:

<http://memorial.flight.free.fr/press/fc/fc2.jpg>

Abgerufen am 5. Juni 2013.

- Musée de l'Air et de l'Espace: Objektbeschreibung He 162 Nr. 120 015:  
<http://www.museeairespace.fr/?id=2302>  
Abgerufen am 5. Juni 2013.
- National Air and Space Museum: Objektbeschreibung He 162 Nr. 120 230:  
<http://airandspace.si.edu/collections/artifact.cfm?id=A19600321000>  
Abgerufen am 5. Juni 2013.
- NÖN-Artikel über die Entdeckung von Zwangsarbeiter-Inschriften in ehemaligen Schwechater Brauereikelleranlagen:  
<http://www.noen.at/lokales/noe-uebersicht/schwechat/kultur/Das-Geheimnis-der-Brauereikeller;art2677,367566>  
Abgerufen am 17. Juni 2013.
- NZZ-Artikel vom 19. Dezember 2011 über die Problematik von Kriegsspielzeug:  
[http://www.nzz.ch/nachrichten/bildung\\_gesellschaft/geschenke-die-die-welt-nicht-besser-machen-1.13703845](http://www.nzz.ch/nachrichten/bildung_gesellschaft/geschenke-die-die-welt-nicht-besser-machen-1.13703845)  
Abgerufen am 5. Juni 2013.
- ORF-Bericht über die Sprengung des Schwechater Brauereischlotts:  
<http://noe.orf.at/news/stories/2517934/>  
Abgerufen am 17. Juni 2013.
- Oxford-Metallspielwaren:  
<http://www.oxforddiecast.co.uk/>  
Abgerufen am 4. Juni 2013.
- RC-Network, ein Internet-Forum für Modellbauer ferngesteuerter Flugzeuge, über einen "Volksjäger"-Nachbau im Maßstab 1:5:  
<http://88.rc-network.de:8080/forum/showthread.php/168235-He-162-Salamander-1-5-Projekt>  
Abgerufen am 4. Juni 2013.
- SANDY AIR CORP.:  
<http://www.sandyair.com/>  
Abgerufen am 6. Juni 2013.
- Scalemates, Zeitstrahl mit den Erscheinungsdaten verschiedener "Volksjäger"-Bausätze:  
<http://www.scalemates.com/products/product.php?id=144493>  
Abgerufen am 4. Juni 2013.
- Schwechater Bezirksblatt über die Erforschung ehemaliger Schwechater Brauereikeller durch das BDA:  
<http://www.meinbezirk.at/schwechat/chronik/nazi-keller-unter-brauereigelaende-d127918.html>  
Abgerufen am 17. Juni 2013.

- Smithsonian Institution Archives über die Umbenennung der Silver Hill Facility:  
[http://siarchives.si.edu/collections/siris\\_sic\\_1503](http://siarchives.si.edu/collections/siris_sic_1503)  
Abgerufen am 5. Juni 2013.
- SPÖ-Artikel über die Eröffnung des Mahnmals in Schwechat am 3. Mai 2010:  
<http://www.schwechat.spo.at/?pid=5450&id=48591>  
Abgerufen am 17. Juni 2013.

#### **Kataloge:**

- Auktionshaus Andreas Thies EK: Katalog 53. Auktion, Kirchheim unter Teck, 2. Februar 2013.

#### **Periodika:**

- Historisches Schwechat, Nr.1 / September 2008.
- Schwechater Archiv-Nachrichten, Informationen aus dem Historischen Archiv der Stadt Schwechat, Nr.2 / November 1995.

#### **Schriftverkehr:**

- Ransom, Stephen / Cammann, Hans-Hermann: E-Mail-Verkehr vom 1. März 2013.

#### **Zeitschriftenverzeichnis:**

- Aéro Journal, Nr.11/ Februar-März 2000.
- DER SPIEGEL, 14/1964.
- DER SPIEGEL, 52/1987.
- DER SPIEGEL, 18/2005.
- DER SPIEGEL, 42/2006.
- DER SPIEGEL, 13/2013.
- DER SPIEGEL, 23/2013.
- Flugzeug Classic, 10/2005.
- Flugzeug Classic, 11/2005.
- Flugzeug Classic, 02/2013.
- Flugzeug Classic, 03/2013.
- Flugzeug Classic Spezial, Nr.10, 2012.
- Flugzeug Profile, Nr.35, 1998.
- JET&PROP, Nr.4 / September-Oktober 2005.
- JET&PROP, Nr.1 / März-April 2006.
- JET&PROP, Nr.2 / Mai-Juni 2006.

- Klassiker der Luftfahrt, 7/2011.
- Klassiker der Luftfahrt, 1/2012.
- Klassiker der Luftfahrt, 4/2012.
- Klassiker der Luftfahrt, 3/2013.
- Yachting, Juni 2006.

## Abstract (Deutsch):

Im letzten Jahr des Zweiten Weltkriegs mangelte es dem Dritten Reich an allem – nur nicht an der Bereitschaft, auf technische Wunder zu hoffen. Die alliierten Luftwaffen hatten Tag für Tag eine erdrückende Übermacht aus Tausenden von Flugzeugen im Einsatz, eine Stadt nach der anderen verglühte im Feuersturm. Durch die Intensivierung der Angriffe auf die Infrastruktur und die Rüstungsindustrie, besonders auf die Treibstoffindustrie, stand die deutsche Luftwaffe im Sommer 1944 kurz vor dem Zusammenbruch. Es gab fast nur noch schlecht ausgebildete Piloten und der Flugbetrieb musste durch den Treibstoffmangel zunehmend eingeschränkt werden.

Auf die Bekämpfung eines strategischen Bombenkriegs waren die Deutschen nicht vorbereitet. Den durch Eskortjäger geschützten Bomberpulks hatten die unerfahrenen Luftwaffenpiloten kaum etwas Wirksames entgegenzusetzen. Abhilfe sollte die revolutionäre, aber unausgereifte Antriebstechnik des Strahltriebwerks schaffen. Durch die Entwicklung eines qualitativ in jeder Hinsicht überlegenen Waffensystems, wollte die Luftwaffenführung das Blatt noch einmal zu ihren Gunsten wenden. Bedingt durch den Rohstoffmangel suchte das RLM durch die Ausrufung des „Jägernotprogramms“ im Sommer 1944 bald schon nach einem improvisierten Billigjäger, der schwer bewaffnet, schnell, einfach aus kriegsunwichtigen Materialien wie Holz herzustellen und noch einfacher zu fliegen sein sollte – auch vom NSFK und der HJ. Aus dieser Farce von einem Wettbewerb ging die He 162 „Spatz“ der in Wien ansässigen Firma Heinkel hervor, die von der NS-Propaganda schnell auf den Namen „Volksjäger“ getauft wurde.

Mit aller Gewalt schaffte die He 162 in knapp 70 Tagen den Sprung vom Reißbrett zum Erstflug am 6. Dezember 1944. Parallel dazu lief bereits die komplett dezentralisierte Serienproduktion in unterirdischen KZ-Fabriken an, darunter in der „Seegrotte“ in Hinterbrühl. Bewacht von SS, Wehrmacht und Luftwaffe schufteten Tausende Sklavenarbeiter bis zum Tod für den Bau des „Volksjägers“. Dieses Prinzip nannte sich „Vernichtung durch Arbeit“ und war Teil der „Endlösung“. Ab dem 19. April 1945 kam die völlig unausgereifte und unberechenbare He 162 noch im nordfriesischen Leck bis zum 4. Mai beim JG1 zum Einsatz. Abschüsse wurden keine erzielt, dafür waren die eigenen Verluste umso höher. Auch der geplante „Volkssturm der Lüfte“ hatte sich nie erhoben. Technisch war dieses Waffensystem für die damalige Zeit eindrucksvoll, militärisch aber sinnlos. Nach Kriegsende erprobten die Alliierten, besonders die Franzosen, die erbeuteten Flugzeuge und entwickelten die Strahltriebwerke erfolgreich weiter.

In Zeiten des Wirtschaftswunders wollte die Nachkriegsgesellschaft vor allem eines: vergessen. Oft nur gegen großen Widerstand konnte sich eine angemessene Gedenkkultur an den ehemaligen KZ- und Produktionsstandorten entwickeln, um die eigene, verdrängte Vergangenheit aufzuarbeiten. Mancherorts ist das bis zum heutigen Tag nur ungenügend geschehen. Selbst in der Musealisierung fehlt in den meisten Fällen der historische Kontext. Obwohl der „Volksjäger“ als eine Vergegenständlichung der NS-Ideologie gesehen werden muss, ist er in der Populärkultur anzutreffen. Besonders in Form von Produkten, die sich gezielt an ein minderjähriges Publikum richten: Von Spielzeug, dutzenden Modellbausätzen, bis hin zu Computerspielen hat der letzte Standardjäger von Görings Luftwaffe eine fragwürdige Wiederauferstehung erlebt.

## Abstract (English):

During the last year of the Second World War, the Third Reich lacked in everything – but not in willingness to hope for technical miracles. Day after day, the Allied Air Forces had a crushing superiority of aircraft on duty, one city after another burned up in the firestorm. In the summer of 1944, the German Luftwaffe was facing breakdown, caused by the intensification of attacks against infrastructure, armaments industry and especially against fuel industry. There were almost only insufficiently trained pilots left and operations had to be cut down progressively due to lack of fuel. The Germans were not prepared for the abatement of a strategic bomb war. The inexperienced Luftwaffe pilots had almost no efficient means to fight the bomber formations that were well-protected by escort fighters. Affirmative relief was believed to be found in the revolutionary, but poorly conceived propulsion technology of the turbo jet engine. By developing an in all respects qualitatively superior weapon system, the German Luftwaffe Command wanted to turn the tide one more time. Because of the lack of raw material, the German Air Department soon was searching for a kind of improvised low-budget fighter and therefore announced a competition called “Jägernotprogramm” (emergency fighter program). The fighter had to be heavily armed, fast and easy to build from non-strategic raw materials, but still easy to fly, even by underage members of the NSFK and the Hitler Youth. The He 162 “Spatz” (sparrow), designed by the Heinkel Company in Vienna, emerged as winner of the farce-like competition. Soon, Nazi propaganda gave it the name “Volksjäger” (people’s fighter). With might and main, the He 162 made it from the drawing board to its maiden flight on 6 December 1944, all in less than 70 days. Simultaneously, mass production had already started in underground concentration camp factories. Among them was the “Seegrotte” (lake-grotto) in Hinterbrühl. Guarded by SS, Wehrmacht and Luftwaffe, thousands of slave laborers pegged away at building the “Volksjäger” there. This principle was called “Vernichtung durch Arbeit” (extermination through labor) and was part of the “Endlösung” (final solution). From 19 April to 4 May, 1945, the completely ill-conceived and volatile He 162 actually saw combat over Leck in North Frisia, belonging to JG1. It didn’t score a single air victory and unequally many planes were lost. Also the planned “Volkssturm der Lüfte” (storm of the airborne people) never took off. At that time, this weapon system was technically impressive, but pointless regarding the military effects. After the end of the war, the Allied tested the captured aircraft and successfully enhanced the turbo jet engine – especially the French. In times of the Wirtschaftswunder (economic miracle), post-war society wanted one thing in particular: to forget. Often only against great odds an appropriate policy of remembrance and cultural commemoration could emerge at the former concentration camp locations in order to work up the suppressed past. In some cases, this has happened insufficiently until today. The historical context often is missing even in musealization. Although the “Volksjäger” must be seen as objectification of Nazi ideology, it can be found in today’s popular culture. Mainly in form of products aiming at an underage target group: from toys to dozens of kits, up to computer games, Göring’s last standard fighter has experienced a highly questionable resurrection.

# Curriculum Vitae

## Persönliche Daten

---

Vorname/Zuname	Fabian HÜMER
Anschrift	Carl-Appel-Straße 9/24/7 1100 – Wien
E-Mail	<a href="mailto:fabian.huemer@gmx.net">fabian.huemer@gmx.net</a>
Geburtsdatum, Geburtsort	12. Mai 1985, Flawil (SG) / Schweiz
Staatsangehörigkeit	Schweiz

## Ausbildung

---

03/2011 – 2013	<b>Universität Wien</b> Masterstudium der Zeitgeschichte.
10/2006 – 01/2011	<b>Universität Wien</b> Bakkalaureatsstudium der Publizistik- und Kommunikationswissenschaften mit den Schwerpunkten historische Medien- und Kommunikationsforschung, TV- und Printjournalismus. Wahlfächer aus Geschichte, Psychologie, sowie Theater-, Film- und Medienwissenschaften.
08/2000 – 09/2004	<b>Kantonsschule am Burggraben, Stadt St.Gallen</b> Maturität des altsprachlichen Gymnasiums mit den Schwerpunkten Latein und Altgriechisch.
08/1998 – 07/2000	<b>Sekundarschule Bütschwil-Ganterschwil-Lütisburg , Bütschwil (SG)</b>