

Auszug aus Kapitel XI

23.8.1943 Angriff auf Berlin - Fallschirmabsprung –

Nur sechs Tage nach dem Angriff auf Peenemünde begann Sir Arthur Harris die von ihm und Churchill lang geplante Zerstörung von Berlin - die Luftschlacht um Berlin. Er sollte, großmülig wie sein Widerpart, der deutsche Reichsmarschall, den berühmten Satz sprechen: „We can wreck Berlin from end to end. Wir können Berlin zertrümmern vom Anfang bis zum Ende, wenn die US-Airforce mitmacht. Es wird uns zwischen 400 - 500 Bomber kosten. Es wird Deutschland den Krieg kosten.“ (nach Max Hastings: „Bomber Command“).

Er wusste sehr wohl, dass die US Air Force zu diesem Zeitpunkt dazu nicht imstande war, weil die Langstreckenjäger als Begleitschutz noch fehlten. Außerdem hatte die US-Airforce schwere Verluste bei den Tagesangriffen auf Schweinfurt erlitten, wo deutsche Tagjäger insgesamt 60 von 291 angreifenden B 17, also mehr als 20% der viermotorigen „Fliegenden Festungen“ abgeschossen hatten. Um es 'kurz zu machen, Harris verlor bei den Nachtangriffen auf Berlin 1047 Bomber und musste im März 1944 seine massiven Nachtangriffe auf Berlin wegen zu hoher Verluste einstellen. Wieder einmal hatte ein Marschall den Mund zu voll genommen und tausende von jungen Fliegern in den Tod geschickt.

Auf Grund der hohen Verluste, oft mehr als 50 Maschinen pro Nachteinsatz am 23.8.1943 wurden nach Angaben des britischen Historikers Middlebrook 62 Viermots der RAF abgeschossen - war die Moral der englischen Besatzungen stark gesunken. Der Einsatz auf Berlin (the big city) war gefürchtet. Ich habe nach dem Krieg mit einigen dieser Piloten gesprochen. „We hated these missions“ (- wir hassten diese Feindflüge nach Berlin), sagten sie.

In dieser Nacht, am 23.8.1943 bekamen wir Nachtjäger in Parchim rechtzeitig Startbefehl und in der Luft sahen wir gleich: dieses Mal war Berlin dran! Am Boden in der großen Stadt, brannte es lichterloh, erst die Detonationen der Sprengbomben und dann in die aufgerissenen Häuser hinein die Phosphorbrandbomben. Es war ein Inferno sondergleichen. Hunderte von Scheinwerfern ragten zu uns herauf und bewegten sich am Himmel wie Leichenfinger und Geisterhände, blendeten Freund und Feind gleichermaßen. Die Flak schoss wie wild bis 3000 Meter Sperrfeuer, darüber „Wilde und Zahme Sau“.

Manchmal sah ich zur gleichen Zeit 30 - 40 Flugzeuge herumkurbeln. Überall Leuchtspurnmunition, Leucht-kaskaden in allen Farben, Erkennungssignale der Nachtjäger, wenn sich die Flak auf einen von ihnen eingeschossen hatte. Gewaltige Rauchwolken, die grell beleuchtet in den Himmel stiegen. Weiße Kondensstreifen überall; und unten die fürchterlichen Explosionen. Eine Lancaster versuchte mit einem Looping dem Scheinwerferkegel zu entfliehen. Ich hatte den Eindruck, jeder schoss auf jeden. Ich mittendrin – es war die Hölle - Dantes Hölle! Es gibt Träume, die wiederholen sich immer wieder- diese Nacht ist seit fast 60 Jahren mein Alptraum, der sich alle Monate wiederholt und von dem ich nicht loskomme. In Middlebrooks Buch „The Berlin Raids“ überlässt die Witwe eines Sergeanten der RAF, namens Newton, dem Verfasser dieses Buches die Tagebuchnotizen ihres Mannes. Sgt. Newton schrieb über diese Nacht am 23.8.43:

„Als erstes mussten wir durch die Mauer von Scheinwerfern fliegen, da waren hunderte von Lichtkegeln gebündelt zu einem Lichterwall und hinter dieser Mauer ein noch wilderes Feuer, rot, grün und blau leuchtend. Es war ganz klar, hinter diesen Scheinwerfern war das Ziel und die Hölle!“

Von der dritten Maschine, die ich angegriffen hatte, ich konnte den Bordschützen in der hellen, brennenden Nacht gut erkennen, erhielt ich heftiges Feuer. Der Rumpf meiner Me 110 brannte sofort wir mussten aussteigen.

Zwei Tage später diktierte ich der Krankenschwester - ich lag im Streckverband - meinen Gefechtsbericht für Staffelfkapitän Wim Johnen:

Leutnant Spoden, Charlottenburg, 25.8.43

z. Zt. Res. Laz.101 Berlin Spandauer Chaussee 11

Chir. Abt. Station 9a

Gefechtsbericht

Am 23.8.43 startete ich wie befohlen zum Einsatz über Berlin mit der Bf. 110 C9-KP.

Nach etwa einer Stunde Flugzeit sah ich im Scheinwerferlicht ein viermotoriges Feindflugzeug mit Doppelleitwerk. Ich gab mehrere Feuerstöße aus etwa 200 m Entfernung ab, sodass das Flugzeug brennend abstürzte.

Die nächste Feindberührung fand in 4000 m Höhe über der Stadt statt. Die Wirkung der Feuerstöße konnte aber nicht beobachtet werden. Als letztes Feindflugzeug machte ich eine Short-Stirling aus, die auf mich einkurvt, sodass ich von vorne angreifen musste. Die eigenen Feuerstöße saßen so gut, dass das Flugzeug sich steil dem Boden näherte. Dabei schoss der feindliche Heckschütze auf das eigene Flugzeug und brachte eine Anzahl von hörbaren Treffern im Rumpf bei, sodass dieser zu brennen anfang. Ich selbst empfang einen Steckschuss mit Zertrümmerung des linken Oberschenkels. Ich erkundigte mich sofort nach dem Befinden der Besatzung, erhielt aber keine Antwort mehr. Als die Hitze von hinten unerträglich wurde, befahl ich 4 bis 5 Mal laut und deutlich „aussteigen“: Nachdem eine Zeit verstrichen war, warf ich das Kabinendach weg und stieg aus. Ich blieb am Leitwerk hängen und kam unter Aufbietung aller Kräfte, durch den verwundeten Oberschenkel erst in 1000 m Höhe frei. Nach Ziehen des Fallschirms wurde ich besinnungslos und fand mich erst später in einem Luftschuttkeller Grunewalddamm 69 wieder.

gez. Spoden

Mein Bordfunker Uffz. Kiel war mit dem Fallschirm recht gut freigekommen und landete auf dem Dach eines Hauses mitten in Berlin. Mein Bordschütze hinten, Uffz. Ballweg, muss von den ersten feindlichen Geschossen tödlich getroffen worden sein, er wurde tot in den Trümmern der Maschine gefunden.

Es gab damals noch keine Schleudersitze wie heute. Gerade die Me 110 war berüchtigt für schwieriges Aussteigen, es sind mit Sicherheit über hundert deutsche Piloten beim Fallschirmabsprung aus Me 110 oder Me 109 mit Kopf oder Leib gegen das Leitwerk geschlagen, und nicht mehr freigekommen.

Der nüchterne Gefechtsbericht sagte natürlich nichts über meine Angst und Not, als ich am Leitwerk hing und nicht freikam. Ebenso wenig wie der Propagandabericht in der Nr. 8/44, der fürs Ausland bestimmten Zeitschrift „Signal“ über den „Leitwerkreiter“. Ich weiß nur noch, dass ich in meiner Todesangst an meine Mutter gedacht und wie viele junge Soldaten nach ihr gerufen habe. Meine Eltern besuchten mich einige Tage später im Lazarett.

Vater meinte, der Krieg sei für mich vorbei. Er irrte wieder einmal. Ich wollte unbedingt zurück zur Staffel. Sepp Kraft holte mich mit unserem Gruppenflugzeug, einem Fieseler Storch bald aus dem bombengefährdeten Berlin und flog mich zum Lazarett nach Parchim. Jeden Tag übte ich mit dem kürzeren Bein mit und ohne Krücken, das Gehen.

Genau 3 Monate später, am 23.11.1943, erwischte ich wieder eine Lancaster um 2002 Uhr im Anflug auf Berlin.