

Als sich die Signale trafen ging die Luke auf

Otto Hemmes
aus Euskirchen
flog 176
Kampfeinsätze
im II. Weltkrieg
und erzählt von
seinen
Erlebnissen

1938 war der Euskirchener Otto Hemmes 17 Jahre alt, als er sich freiwillig zum Kriegsdienst meldete. Der junge Mann wurde nach Nürnberg verfrachtet, wo er ein halbes Jahr beim Arbeitsdienst aufhielt, um anschließend in Ostpreußen einem MG-Bataillon zugewiesen zu werden. Mit diesem Bataillon nahm Hemmes als Flakschütze am Polen-Feldzug teil und besuchte anschließend die Fliegerschule in Thorn/Westpreußen. Als ausgebildeter Bombenschütze flog er im September 1940 mit dem Kampfgeschwader II Nachtangriffe auf London. Für den jungen Soldaten folgten ein Beobachterlehrgang und die Torpedoschule in Italien. Auf dem Höhepunkt des Krieges kam er im Mai 1942 auf die Halbinsel Krim im Schwarzen Meer und flog Kampfeinsätze bis Stalingrad. 1943 gelangte er nach Sardinien, wo seine Hauptaufgabe darin bestand, Schiffsverbände der Alliierten in der Nähe Nordafrikas per Flugzeug zu torpedieren. Anschließend folgten Schulungen bis 1944 („Wir übten solange, bis kein Sprit für die Flieger mehr da war“). Den Rest vom Krieg verbrachte er als Ausbilder und im Frühjahr 1945 als Feldwebel im Infanterieeinsatz bei Neubrandenburg. Als der Krieg vorbei war, geriet er in amerikanische Gefangenschaft. Heute lebt das seit 52 Jahren verheiratete Ehepaar Hemmes in Euskirchen.

1938 war der Euskirchener Otto Hemmes 17 Jahre alt, als er sich freiwillig zum Kriegsdienst meldete. Der junge Mann wurde nach Nürnberg verfrachtet, wo er ein halbes Jahr beim Arbeitsdienst aufhielt, um anschließend in Ostpreußen einem MG-Bataillon zugewiesen zu werden. Mit diesem Bataillon nahm Hemmes als Flakschütze am Polen-Feldzug teil und besuchte anschließend die Fliegerschule in Thorn/Westpreußen. Als ausgebildeter Bombenschütze flog er im September 1940 mit dem Kampfgeschwader II Nachtangriffe auf London. Für den jungen Soldaten folgten ein Beobachterlehrgang und die Torpedoschule in Italien. Auf dem Höhepunkt des Krieges kam er im Mai 1942 auf die Halbinsel Krim im Schwarzen Meer und flog Kampfeinsätze bis Stalingrad. 1943 gelangte er nach Sardinien, wo seine Hauptaufgabe darin bestand, Schiffsverbände der Alliierten in der Nähe Nordafrikas per Flugzeug zu torpedieren. Anschließend folgten Schulungen bis 1944 („Wir übten solange, bis kein Sprit für die Flieger mehr da war“). Den Rest vom Krieg verbrachte er als Ausbilder und im Frühjahr 1945 als Feldwebel im Infanterieeinsatz bei Neubrandenburg. Als der Krieg vorbei war, geriet er in amerikanische Gefangenschaft. Heute lebt das seit 52 Jahren verheiratete Ehepaar Hemmes in Euskirchen.

„EM“ unterhielt sich mit dem 78jährigen Rentner, der im 2. Weltkrieg 176 Feindeinsätze flog und wie ein Wunder als einer der wenigen Überlebenden seines Fliegerbataillons nach Kriegsende wieder in die Eifel zurückkehren konnte.

Herr Hemmes, Sie haben sich als Jugendlicher ohne irgendeine Berufsausbildung zum Militärdienst gemeldet. Wie sind Sie da zur Fliegerei gekommen?

Als der Polen-Feldzug vorbei war, kam eines Tages eine Delegation zu unserem Bataillon und fragte einfach in die Runde, wer sich für tauglich genug hielt, um zur Luftwaffe zu kommen. Ich habe aufgezeigt und das war's. Die Flieger gehörten natürlich zur Elite und es war ein begehrter Posten. Außerdem mußte man auf viele Schulen und Lehrgänge, was auch gut war. Ich fand mich dann schnell in der Fliegerschule in Thorn wieder, wo man mich zum Bombenschützen auf der HE-111 ausbildete.

Was genau mußte ein Bombenschütze denn im Einsatz tun?

Ja, mit dem einfachen „Klappe aufmachen“ damit die Bomben abgeworfen werden konnten war es natürlich nicht getan. Ein Bombenschütze war zu großen Teilen für die Navigation des Fliegers zuständig, mußte auch eine der Bord-MGs bedienen und das Bombenzielgerät auf feste Ziele einpendeln. Man liegt während des Einsatzes auf dem Boden des Cockpits und sieht hinaus. Die Nase der He-111 bestand zu großen Teilen aus Glas.

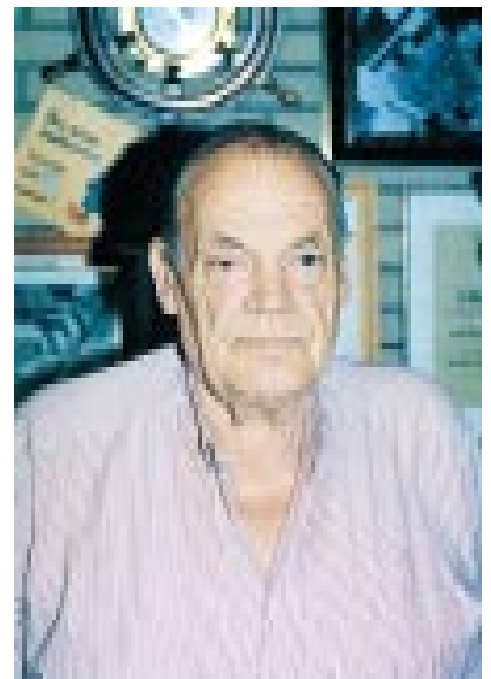
Sie haben ja auch im Nachteinsatz London bombardiert. Wie konnte man denn damals

in der Dunkelheit Ziele anpeilen?

Gar nicht. Erst recht nicht, als wir flogen. Insgesamt war ich viermal über London und immer flogen wir über einer dichten Wolkendecke. Wir waren angewiesen auf 3000 Metern Höhe zu fliegen, aber unser Flugzeugführer stieg immer auf 7000 Meter. „Ich will doch von den anderen keine Ladung auf den Kopf kriegen!“, hat er immer gesagt. Bei der Navigation halfen uns Sender in Norwegen und Calais. „Knickebein-Verfahren“ nannte man das. Beide Sender waren auf London ausgerichtet und ich konnte im Kopfhörer ausmachen, wann sich beide Signale trafen - das hieß dann, daß wir genau über London waren und wir konnten abwerfen. Irgendetwas wurde ja immer getroffen.

Stellt man sich auf dem Rückflug denn dann nicht die Frage, wieviele Bomben da jetzt wohl unschuldige Zivilisten getötet haben mögen?

Nein, damals nicht. Man hat nichts gesehen, machte die Luke auf und fertig. Das war wie



Otto Hemmes heute.



Auf der Halbinsel Krim: Hemmes (2.v.l.) und seine Besatzung

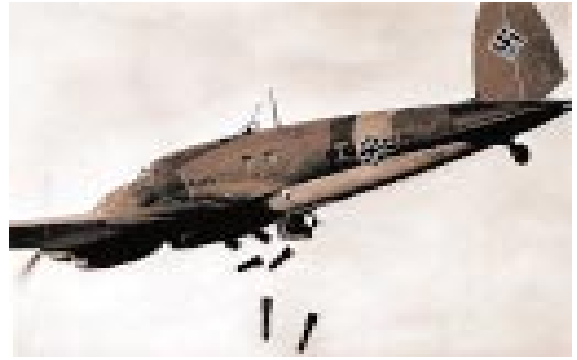
eine ganz normale Arbeit für uns damals, da haben wir nicht groß drüber geredet oder nachgedacht.

Wie muß man sich denn Einsätze als Torpedoschütze aus einem Flugzeug heraus vorstellen?

Ja, das war die Zeit auf der Krim und auf Sardinien. Ich war bei zwanzig Torpedierungen dabei. Man hat damals gesagt, wer drei Torpedoeinsätze überlebt, hat Glück gehabt. Und wirklich - nach einigen Monaten konnten wir nicht mehr fliegen, weil unsere Mannen auf sechs Leute zusammengeschrumpft waren. Aber zu den Einsätzen selbst: wir flogen sehr tief, so etwa fünf Meter über dem Meer, damit uns die Flakgeschütze der Schiffe nicht erwischen konnten. Dann mußte man ganz nah an das Schiff heran, bis man fast das Gesicht der Flakgeschützen auf Deck erkennen konnte. Erst dann wurde der Torpedo abgeworfen. Anschließend mußten wir versuchen im absoluten Tiefflug durch die Schiffe des Verbandes hindurch wieder herauszukommen.

Hat man denn da nicht einen Riesenschuß?

Natürlich, aber man durfte nicht darüber nachdenken. Ich habe so wieso bei jedem Einsatz damit gerechnet, nicht mehr zur Basis zurückzukehren



Die HE-111, Hemmes' "Arbeitsgerät"

und war jedes Mal froh, wenn wir es doch wieder einmal geschafft hatten. Teilweise, im Flakfeuer der Schiffe, haben mir die Hände so gezittert, daß ich es nicht einmal geschafft habe, mir eine Zigarette anzuzünden. Von überall her siehst du die Feuerpunkte der Geschütze genau auf Dich zukommen, nur kurz vor dem Cockpit drehten die dann immer zur Seite weg und trafen uns einfach nicht. Eigentlich waren das fast Kamikaze-Einsätze, die wir da geflogen sind. Einmal hatten wir bei einem Torpedo-Auftrag auf dem Rückflug bemerkt, daß ein Torpedo noch nicht abgeworfen worden war. Der Flugzeugführer wollte umdrehen und noch einmal angreifen. Aber das wäre Irsinn gewesen, denn der Himmel hinter uns war schwarz vom Flakfeuer. Ich hab dann still und heimlich auf den Knopf gedrückt, das Ding ins Meer fallen lassen und gemeldet, daß da doch gar kein Torpedo mehr sei. Man hat nachher trotz Untersuchungen am Flugzeug nicht rausbekommen, wo der abgeblieben sein könnte. Auf der anderen Seite haben wir manchmal die schlimmsten Himmelfahrtskommandos geflogen die es gibt, was uns in den Momenten aber gar nicht bewußt war. Erst als uns der Kommandant auf der Basis nachher angepöfeln hat, „Männer - watt net jet, datt jet net“ hat er gesagt, war uns richtig bewußt, was wir da getan hatten. War aber ja auch klar, je länger wir überlebten um so mehr Einsätze konnten wir fliegen.

Was war denn für Sie das schlimmste Erlebnis?

Kann ich so nicht sagen, denn jeder Einsatz war natürlich schlimm. Gut, sehr schrecklich war ein Torpedierungskommando bei dem wir getroffen wurden. Ein Schuß ging direkt in die Kanzel und unser Flugzeugführer schrie auf. Ich habe gerufen, aber er sagte nur es sei alles in Ordnung, wäre nur ein Streifschuß. Er war allerdings richtig angeschossen im Genick und ist dann nach der Landung auch zusammengebrochen.

Wie haben Sie denn das Kriegsende erlebt?

In Neubrandenburg sollte ich, als im Herbst 1944

auf der Fliegerschule kein Sprit mehr da war, 50-60jährige „Schreibtischhengste“ für den Infanterie-Einsatz an der Front ausbilden. Ich hatte sowas noch nie gemacht, aber der Befehlshabende meinte nur „Sie schaffen das schon“. Irgendwie ging es dann auch. Im Frühjahr 1945 waren wir noch einige Tage in Neubrandenburg im Feldeinsatz, bis wir merkten, daß es keinen Sinn mehr hatte weiterzukämpfen. Ich hab die Leute dann fortgeschickt und bin schließlich in amerikanische Gefangenschaft gekommen. Eines Tages hieß es da, daß alle Landwirte nach Hause gehen dürften. Ich habe dann einfach gesagt, daß ich Landwirt sei und angegeben in Euskirchen fünfzig Morgen Land zu haben. Ich war zwar kein Bauer, hatte aber ja Land, allerdings nur 0,5 Morgen. Da habe ich mich irgendwie mit dem Kommando vertan (lacht). Und so durfte ich nach Hause und noch zwei junge Männer mitnehmen, die mir bei der Landwirtschaft helfen sollten.

Haben Sie während der ganzen Jahre denn irgendwann einmal Skrupel im Einsatz gehabt?

Skrupel kannte man nicht, nein. Erstens ist man jung gewesen und wurde zweitens durch die Propaganda so geimpft, daß man überzeugt davon war, alles richtig zu machen. Wieviele Menschen durch die eigene Hand draufgegangen sind, daß hat man immer aus dem Kopf verbannt und einfach das getan, was seine Pflicht war. Im Rahmen meiner heutigen Arbeit für die „Arbeitsgemeinschaft Luftkriegsgeschichte“ - wir suchen unter anderem alte Flieger-Wracks in der Eifel auf und recherchieren deren Geschichte - hatte ich auch schon viel Kontakt zu damaligen Piloten der Alliierten. Ich habe einmal einen amerikanischen Veteranen der im zweiten Weltkrieg über der Eifel im Einsatz war gefragt, warum er sich damals überhaupt dazu gemeldet hat in den für ihn weit entfernten Krieg einzugreifen. Er hat kurz überlegt und meinte dann: „Aus purer Abenteuerlust“.

interview: alexander kuffner
privat/kuffner



...und früher 1943