

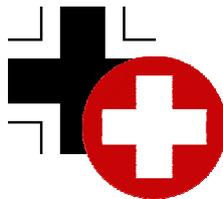
Baron Franz von Werra

Ein deutscher Jagdflieger mit Schweizer Herkunft

von

Renato Schumacher

2006





*Messerschmidt Bf 109F der Gruppe III./JG 53 im Juni 1941
Im Oktober stürzte Franz von Werra als Kommandeur der Gruppe I./JG 53
mit einer Maschine des gleichen Typs in den Niederlanden ins Meer*

Inhaltsverzeichnis

Familie und Herkunft	5
Erste Einsätze bei der deutschen Luftwaffe	5
Abschuss über England	6
Gefangenschaft und erste Fluchtversuche	7
Flucht aus Kanada und Rückkehr nach Deutschland	9
Verlegung an die Ostfront	10
Einige Geschwaderkameraden	15
Franz von Werras Bezwinger	16
Zur Geschichte der Familie von Werra	20
Familienverhältnisse im Hause des Franz von Werra	20
Biografie des Franz von Werra in Stichworten	21
Geschichte des Jagdgeschwaders 3 zur Zeit Franz von Werras	24
Einteilung und Kennzeichnung der deutschen Jagdwaffe	25
Biografie von Wilhelm Balthasar	27
Biografie von Walter Oesau	29
Biografie von Günther Lützow	30
Biografie von Hans von Hahn	31
Biografie von Günther Freiherr von Maltzahn	32
Messerschmitt-Jäger in der Schweizer Flugwaffe	35
Literatur	39
Anhang: Squadron Leader B.G “Stapme” Stapleton	40

Die mich für meine 275 Abschlüsse bewundern, wissen nichts vom Krieg! Sie wissen nicht, was es für ein ganzes Menschenleben bedeutet, dass man in jungen Jahren töten musste, um selbst nicht getötet zu werden. Sie kennen die Scham und die Trauer des Überlebenden nicht.

Günther Rall



*Abschluss-Markierungen
auf der Heckflosse der Maschine
von Franz von Werra*

Der deutsche Jagdflieger Baron Franz von Werra

Renato Schumacher

In seinem kurzen Leben hatte sich Franz von Werra in einer grossen Zahl von Feindflügen als hervorragender und verwegener Jagdflieger erwiesen. Er imponierte mit Schneid und Tollkühnheit. Seine Leistungen, insbesondere seine Ausbrüche aus Kriegsgefangenenlager, stehen in der Geschichte des Zweiten Weltkrieges einzig da.

Familie und Herkunft

Baron Franz von Werra wurde am 13. Juli 1914 als Sohn einer Schweizer Adelsfamilie auf deren Schloss in Leuk im Kanton Wallis geboren. Sein Stammbaum weist eine Vielzahl illustrier Persönlichkeiten auf, die als Staatsmänner und Geistliche im Wallis sowie als Offiziere in Spanien und Frankreich Karriere gemacht hatten und dabei zahlreiche Auszeichnungen erhielten. Als der Leuker Zweig infolge Familienfehde und Intrigen verarmte, gaben die Eltern Franz und seine Schwester Emma zur Adoption frei. Ein adeliges Ehepaar aus Süddeutschland nahm sich den beiden an, und so wuchsen sie weiterhin in standesgemässer Umgebung auf. Doch auch diese Familie sollte das Schicksal der Verarmung ereilen.



Hptm. Franz von Werra

Auf sich allein gestellt und durch ein inniges Verhältnis miteinander verbunden, schlugen sich die beiden Geschwister gemeinsam durch. Emma nahm eine Stelle als Sekretärin an und Franz versuchte sein Glück in der Deutschen Luftwaffe, nachdem er infolge Geldmangels das Gymnasium abgebrochen hatte. Der Nachweis der arischen Abstammung, den er wie alle Deutschen, erbringen musste, förderte schliesslich seine und Emmas wahre Identität zu Tage. Franz staunte nicht schlecht über seine noble Schweizer Herkunft und über die lange Liste seiner berühmten Vorfahren.

Erste Einsätze bei der Luftwaffe

Nach erfolgreicher Ausbildung an der Kriegsschule der Luftwaffe in Potsdam kam Franz von Werra zunächst zum Alpengeschwader, mit dem er 1938 anlässlich des österreichischen Anschlusses im Tiefflug über Wien flog und dabei die Begeisterung der winkenden



Franz von Werras Messerschmitt Me-109E beim Stab II./JG 3

Menge mitbekam. Danach wechselte er zur Stabstaffel der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 3, deren Kommandeur Günter Lütow war und das seit Beginn der Luftschlacht um England Einsätze über Südengland flog. Die ruhigen Wartezeiten füllten er und seine Kameraden mit Spazierflügen im Verband quer durch Frankreich bis zur Côte d'Azur, und sie feierten dabei oft und gern mit Kaviar und Champagner.

Franz von Werra war phantasiebegabt, ehrgeizig und abenteuerlustig, gleichzeitig auch sehr charmant und ein frommer Katholik. Er liebte das Spiel mit dem Risiko, und er suchte den Nervenkitzel. Mit seiner Messerschmitt Me-109 unterflog er Brücken, drehte waghalsige Rollen und raste durch Waldschneisen. Seinen Gegnern fühlte er sich weit überlegen. Sein Ziel war das Ritterkreuz und ein Rittergut, das Hitler jedem Träger nach dem Endsieg versprochen hatte.

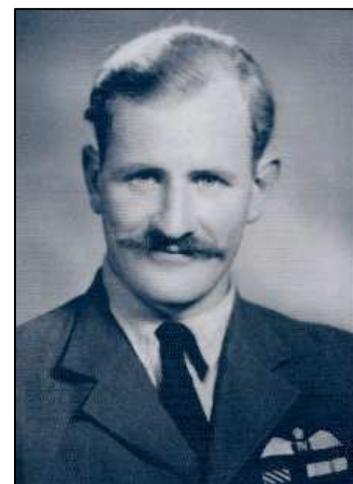
Die Luftkämpfe in Ostpreussen, über Frankreich, England und später an der Ostfront betrachtete er als „*Riesenspass*“. Das „*bisschen Krieg*“, so schrieb er seiner Schwester, solle sie „*nicht weiter tragisch*“ nehmen. Dafür fliege er viel zu gut. Für die Politik interessierte er sich nicht, aber er liebte das Hakenkreuz auf dem Seitenruder der Maschinen seiner Staffel, da es, wie er sagte, so „*schön kriegerisch*“ aussähe. Während sich andere Staffeln Hunde oder Raubvögel als Maskottchen hielten, musste es bei Franz von Werra ein junger Löwe „*Simba*“ sein. Im November 1938 war er zur Freude seiner Schwester und seiner Adoptivmutter zum Leutnant befördert worden, und unbekümmert schrieb er, wie er sich auf Bällen heimlich im Spiegel bewunderte

Als am 8. März 1939 auf einem Übungsflug für die Parade am Heldengedenktag kurz nach dem Start plötzlich sein Motor aussetzte, stürzte Franz in spektakulärer Weise ab. Obwohl er sich dabei schwere Verletzungen zugezogen hatte, war er weit davon entfernt, seinen Absturz als Warnung oder böses Vorzeichen zu werten. Stattdessen lag er bald lustig und vergnügt im Lazarett, feierte ausgelassen mit seinen Fliegerkameraden und konnte es kaum abwarten, wieder in seiner Maschine zu sitzen.

Schon kurz nach seiner Genesung hatte er bereits fünf Luftsiege errungen und war am 30. Mai 1940 mit dem Eisernen Kreuz 1. Klasse ausgezeichnet worden. Damit aber nicht genug meldete er die Zerstörung von neun weiteren Flugzeugen. Er gab an, am 28. August 1940 über der Grafschaft Kent drei landende Hurricanes abgeschossen und sechs weitere am Boden zerstört zu haben. Obwohl es keine Zeugen für dieses Husarenstück gab, wurden diese Erfolge anerkannt und in der Propaganda gefeiert. Franz von Werra war nun in ganz Deutschland bekannt, und sein Bordmechaniker bekam eine geschwollene Brust, weil „*seine Maschine*“ die meisten Abschüsse des Geschwaders am Flugzeugrumpf aufgemahlt hatte.

Abschuss über England

Am frühen Morgen des 5. September 1940 waren Hauptmann Erich von Selle, Leutnant Heinrich Sannemann („*Sanni*“) und der inzwischen zum Oberleutnant avancierte Franz von Werra mit ihren Messerschmitts von ihrer Basis Wierre-au-Bois (Samer) im Pas de Calais gestartet. Sie waren Teil eines etwa 30 Jäger zählenden Begleitschutzes von Bombern, die von Süden und Westen angriffen. Nach dem Abdrehen über Croydon wurden sie kurz nach 10 Uhr bei Biggin Hill in einen wilden Luftkampf mit britischen Spitfires verwickelt. Beteiligt waren Flight Lieutenant J.T. Webster und Squadron Leader George Bennions, beide von der 41th Squadron in Hornchurch, sowie Squadron Leader Gerald Stapleton, Pilot Officer William Rafter (erst 19 Jahre



Gerald Stapleton um 1940

alt) und Flight Lieutenant Fred Rushmer, alle von der 603rd Squadron in Rochford. Während Rushmer getötet wurde, konnte sich Rafter, der zwei Monate später wieder abgeschossen wurde und dabei ums Leben kam, mit dem Fallschirm retten.



Von Werra verlässt seine Maschine umkreist von Stapletons Spitfire

Franz von Werra wurde mit seiner Me-109E abgedrängt und von Webster, Bennions und Stapleton („Stapme“) in ihren Spitfires verfolgt. Nach mehreren Motoren-treffern raste er im Tiefflug über Äcker, Obstwiesen und Rinderkoppeln hinweg, bis es schliesslich bei Maidstone südlich der Eisenbahnlinie Redhill-Ashford an der Ostseite von Winchet Hill zwischen Goudhurst und Marden in der Nähe von Curtisden

Green und der Bethany School (Love's Farm) zur Bodenberührung kam und seine Maschine nach 60 Metern in einer riesigen Staubwolke kreischend und mit verbogener Luftschraube zum Stehen kam. Der mitbeteiligte Webster kam am Nachmittag ums Leben, als seine Maschine während eines Luftkampfes über der Thames mit einer anderen Spitfire zusammenstieß. Ein Gemälde von Geoff Nutkins zeigt Franz von Werra beim Verlassen seiner Maschine. Dabei umkreist ihn die Spitfire von Squadron Leader Gerald Stapleton. Im Hintergrund erkennt man den Fallschirm von William („Robin“) Rafter und am Himmel die Kondensstreifen der kämpfenden Maschinen.

Gefangenschaft und erste Fluchtversuche

Franz von Werra, der das übertreibende Ausschmücken liebte, sollte später erzählen, er wäre nach dem Luftkampf von Flak beschossen worden. Bei der Notlandung sei seine Maschine in Flammen aufgegangen und er herausgeschleudert worden. Weiter behauptete er, dass er sich ein längeres Gefecht mit schwer bewaffneten Soldaten geliefert hätte, ehe er sich ergeben musste. Die ersten beiden Soldaten, die am Flugzeug des Deutschen eintrafen, waren der Koch und ein Sergeant von der nahen Flakbatterie. Sie hielten ihn mit einem Karabiner so lange in Schach, bis er von der Home Guard abgeführt werden konnte.

Man brachte den Gefangenen nach Kensington, wo die ersten Verhöre stattfanden. Mehr als seinen Namen, seinen Rang und seine Personenkennziffer gab er jedoch nicht preis. Es erfolgte die Verlegung nach Trent Park, wo er sich gegenüber seinen Vernehmungsoffizieren weiterhin bedeckt hielt. Den Engländern war es in 18 Verhörtagen nicht gelungen, auch nur das Geringste aus ihm herauszuholen. Stattdessen hatte er sie mit falschen Informationen an der Nase herumgeführt und sich einen lückenlosen Überblick über die britischen Verhörmethoden, Behandlungskniffe und Abhörsysteme verschafft. Ende September brachte man ihn ins Offiziersgefangenenlager nach

Grizedale Hall, das sich in der unzugänglichen Moor- und Seenlandschaft Lancashires etwa 30 Kilometer vor der Irischen See befand und das als absolut ausbruchsicher galt.

Am 7. Oktober 1940 nutzte er einen Ausmarsch zur Flucht. Seine Kameraden leisteten ihm Hilfestellung. Während einer Rast verschwand er dann unbemerkt über eine Mauer. Polizei, Spürhunde, Sonderkommandos und mehrere Tausend Soldaten durchkämmten die Gegend. Erst nach drei Tagen wurde er bei Broughton Mills an der Küste entdeckt, doch konnte er nach einem Handgemenge erneut fliehen. Zwei weitere Tage dauerte es, bis er völlig erschöpft aufgegriffen und zurück nach Grizedale Hall gebracht wurde. Auf seiner Flucht hatte es ununterbrochen geregnet, und es war ein Wunder, dass er es sechs Tage und Nächte im Freien hatte aushalten können.

Nach 21 Tagen Einzelhaft verlegte man Franz von Werra in das Durchgangslager 13 bei Swanwick. Zusammen mit anderen Gefangenen gründet er die "Swanwick Tiefbau AG", die sich daran machte, einen 2 Meter tiefen und 12 Meter langen Tunnel zu graben. Nach einem Monat Bauzeit war dieser fertig. Gleichzeitig hatten sie sich in nächtelanger Arbeit falsche Erkennungsmarken fabriziert und sich Fliegerkombis genäht, die denen mit den Engländern verbündeten Holländern ähnlich sahen. Als am 17. Dezember ein deutscher Luftangriff auf das nahegelegene Derby erfolgte, nutzten von Werra und vier weitere gefangene Offiziere die Gelegenheit zur Flucht. Der Ausbruch bei stockdunkler Nacht wurde aber schnell entdeckt, und drei von ihnen im Umkreis von 100 Kilometern wieder eingefangen, nicht aber Franz von Werra.



Der Ausbruch aus dem Lager von Swanwick

Er hatte sich absichtlich in der Nähe des Lagers aufgehalten. Jetzt machte er sich auf die Suche nach einem Flugplatz der Royal Air Force. Sein Plan war, ein Flugzeug zu stehlen und damit nach Deutschland zurückzukehren. An einem Bahnhof (Codnor Park) gab er an, dass er ein holländischer Pilot wäre, der in der Nähe abgeschossen wurde und dringend zum nächsten Flugplatz müsste. Daraufhin holte ihn ein Wagen der RAF, die allerdings eher misstrauisch als diensteifrig war, ab und brachte ihn zu weiteren Abklärungen zum Flugplatz Hucknall. Unter einem Vorwand konnte von Werra das Büro des diensthabenden Offiziers verlassen und aufs Flugfeld eilen. Dreist gab er sich als Überführungspilot aus und trug sich auf Verlangen unter falschem Namen in das Besucherbuch ein. Geduldig liess er sich in eine der fabrikneuen und noch geheimen Hurricane Mk II einweisen. Doch genau in dem Moment, als er den Motor anlassen wollte, erschien neben ihm der diensthabende Offizier mit gezogener Waffe. Wieder gab es Einzelhaft, auf die erneut eine Verlegung folgte: Mit 1000 Mitgefangenen brachte man von Werra mit dem Schiff „Duchess of York“ von Greenock in Schottland nach Halifax in Kanada. Trotz strenger Bewachung plante er das Schiff, das zunächst im Konvoi mit 35 Frachtern und Kriegsschiffen fuhr, auf hoher See zu entern. Als sich die Duchess endlich vom Konvoi absetzte, wurde sie vorsichtshalber weiterhin von einem Schlachtschiff begleitet. Von Werras Plan war

zwar vereitelt, doch fühlte er sich ob des grossen Aufwandes, den man offenbar seinetwegen trieb, geschmeichelt.

Flucht aus Kanada und Rückkehr nach Deutschland

In Halifax stand ein Sonderzug der Canadian Pacific bereit, der die Gefangenen streng bewacht in ein Lager am Lake Superior in der Provinz Ontario bringen sollte. Kurz nach Montreal schraubte von Werra mit Hilfe einiger Kameraden ein Fenster auf und sprang in einem günstigen Moment aus dem fahrenden Zug in die eisige Winternacht. Bei minus 20 Grad und sternklarem Himmel kämpfte er sich durch unwegsames Gelände und durch hüfthohe Schneeverwehungen. Durchfroh erreichte er den St.-Lorenz-Strom, der die Grenze zur damals noch neutralen USA bildete. Als er versuchte unterhalb Prescott den zugefrorenen Fluss zu überqueren, stellte er fest, dass in der Mitte eine Rinne eisfrei war. Er kehrte um und fand am Ufer ein festgefrorenes Boot, das er mit blossen Händen freilegte. Mühsam und nur mit Hilfe seines Schals zog er es über das Eis und setzte es ins Wasser. Ruder hatte er keine.

Als er, von Eisschollen hin und her gestossen, ans jenseitige Ufer getrieben wurde, sah er in der Ferne die Lichter der amerikanischen Stadt Ogdensburg. Die ganze internationale Presse, mit Ausnahme der britischen, liess ihn hochleben. Von Werra war im Element, und er prahlte und fabulierte einmal mehr drauflos. Zwar war Amerika noch nicht in den Krieg eingetreten, aber Franz von Werra galt als illegaler Einwanderer, und Grossbritannien drang auf seine Auslieferung. Als man ihn internieren wollte, floh er am 24. März 1941 erneut, diesmal mit Hilfe des deutschen Konsulats. Er reiste heimlich von New York nach Mexiko und von dort über Panama, Peru, Rio de Janeiro, Barcelona und Rom zurück nach Berlin, wo er am 18. April eintraf. Während seinen Fluchtetappen schrieb er regelmässig seiner Schwester und meldete ihr begeistert, wie er sich jeden Tag mit Riesenschritten näherte. Auch dem englischen Offizier in Hucknall vergass er nicht, eine Ansichtskarte zu schreiben



Franz von Werra (rechts) bei Adolf Hitler

Die Propaganda feierte ihn als Helden, und Hitler verlieh ihm persönlich das ersehnte Ritterkreuz. Franz von Werra war sodann mehrfach Gast bei der obersten Nazi-Führung und Reichsmarschall Hermann Göring beförderte ihn zum Hauptmann. Er beauftragte ihn mit der Beratung und Instruktion von Verhöroffizieren und Wachmannschaften in Gefangenenlagern. Die Luftwaffe und die Marine gaben dann auf Grund der Erfahrungen von Werras neue Verhaltensmassregeln für die Geheimhaltung in der Gefangenschaft heraus.

Die ganze Welt sprach jetzt von Franz von Werra, auch im Wallis, wo man allerdings fürchtete, er könnte Leuk bombardieren, um sich am Unrecht, das man einst seiner Familie zugefügt hatte, zu rächen. Sein leiblicher Vater hingegen hoffte, durch seinen berühmten Sohn und das mächtige Deutschland wieder zu seinem Vermögen zu gelangen. Emma, die seit 1939 regelmässig Eltern und Geschwister in Leuk besuchte,

konnte Franz nicht dazu bewegen, seine leiblichen Eltern, die ihn einst weggegeben hatten, zu besuchen.

Dennoch hatte Franz von Werra einst ernsthaft an eine Übersiedlung in die Schweiz gedacht, damals nämlich, als er ein erstes Mal abgestürzt war und seine Fliegerlaufbahn infolge seiner Verletzungen gefährdet schien. Aber das war lange her, und auch der Schweiz eilte es nicht. Zwar hatte ihn die Schweizer Armee, in der auch seine drei Brüder im Aktivdienst standen, bereits aufgenommen, aber gleichzeitig beurlaubt. Das Konsulat hielt mit dem Ausstellen der Pässe zurück, da man Franz und Emma der Spionage verdächtigte. Franz kümmerte das wenig. Inzwischen hatte er in Deutschland Karriere gemacht und dem Hitler-Regime viel zu verdanken. In die Schweiz zog es ihn deshalb nicht mehr.

Verlegung an die Ostfront und nach Holland



Von Werra an der Ostfront

Da von Werra auf Grund seiner Flucht zuviel wusste, durfte er nicht noch einmal gegen England fliegen. Am 1. Juli 1941 erhielt Franz von Werra deshalb den Befehl, sich als Kommandeur der Gruppe I des Jagdgeschwaders 53 „Pik-As“ an der Ostfront zu melden. Dieses Geschwader gehörte zu den Eliteeinheiten der deutschen Luftwaffe. Unter seinem Kommandeur Günter Freiherr von Maltzahn, der zu seinen Freunden gehörte, errang Franz von Werra daraufhin acht weitere Luftsiege. Im Laufe des gleichen Monats hatte er auch seine Verlobte geheiratet und dieses Ereignis mit sehr viel Nazi-Pomp gefeiert. Mitte August erfolgte die Umrüstung auf die neue Me-109F-4 und die Verlegung seiner Einheit zum Küstenschutz nach Katwijk in Holland.

Am 25. Oktober 1941 befand sich Franz von Werra auf einem Routine-Aufklärungsflug entlang der Küste, als bei Visslingen in niedriger Höhe plötzlich der Motor aussetzte und seine Me-109F kopfüber ins Meer stürzte und versank. Kurz zuvor war er noch bei Katwijk mit wackelnden Tragflächen über das Häuschen geflogen, das er mit seiner Frau bewohnte. Seine Kameraden kreisten um die Absturzstelle, doch ausser einigen Wrackteilen war nichts mehr zu entdecken.



Franz von Werra war Träger des Ritterkreuzes, der Eisernen Kreuze 1. und 2. Klasse, des silbernen Fliegerabzeichens und der silbernen Frontflugspange. Er war erst 27 Jahre alt, als er seinen dritten Absturz, der dem ersten so ähnlich war, nicht überlebte. Das Unglück geschah etwa zeitgleich mit den mysteriösen Abstürzen von Werner Mölders und Ernst Udet, die bei Hitler in Ungnade gefallen waren. Die Meldung vom Tod Franz von Werras wurde deshalb erst spät bekannt gegeben. Die Propaganda meldete: "Hauptmann von Werra fiel in einem heldenhaften Luftkampf." Er hatte 21

Gegner besiegt und sollte der einzige bleiben, dem die Flucht aus einem englischen Kriegsgefangenenlager gelang. Seine Messerschmitt, mit der er über England abgeschossen wurde, steht heute im Royal Air Force Museum in Folkestone in Kent.

Franz von Werras Schwester Emma, die ihn zeitlebens begleitet und unterstützt hatte, lebte und arbeitete bis zu ihrem Tod 1992 als Psychiatriseschwester in der Schweiz.

1956 wurde Franz von Werra in einem Spielfilm „*The One that Got Away*“ („*Einer kam durch*“) gewürdigt. Die Rolle des deutschen Fliegers übernahm Hardy Krüger. Im Jahre 2002 entstand ein Dokumentarfilm von Werner Schweizer basierend auf dem Buch von Wilhelm Meichtry „*Du und ich - ewig eins*“, das 2001 erschienen war und das Schicksal der beiden Geschwister Werra beinahe romanhaft schildert. Im Jahre 2002 veröffentlichte David Ross sein Buch „*Stapme*“, das die Fliegerbiografie von Gerald Stapleton enthält und in einem Kapitel dessen Luftkampf mit Franz von Werra beschreibt. (vgl. *Literaturhinweis S.27*) Schliesslich haben *Geoff Nutkins* und *Steve Teasdale* von Werras Bruchlandung bei Winchet Hill sowie die Flucht bei Swanwick in eindrucklichen Gemälden festgehalten (vgl.S.7/8). Eine weitere Darstellung der Bruchlandung existiert von *John Howard Worsley*.



Franz von Werras Messerschmitt Me-109E im Museum in Folkestone



Franz von Werra 1938 als Leutnant der Luftwaffe



*Franz von Werras Abschuss Nr.2
Das Grab des englischen Piloten*



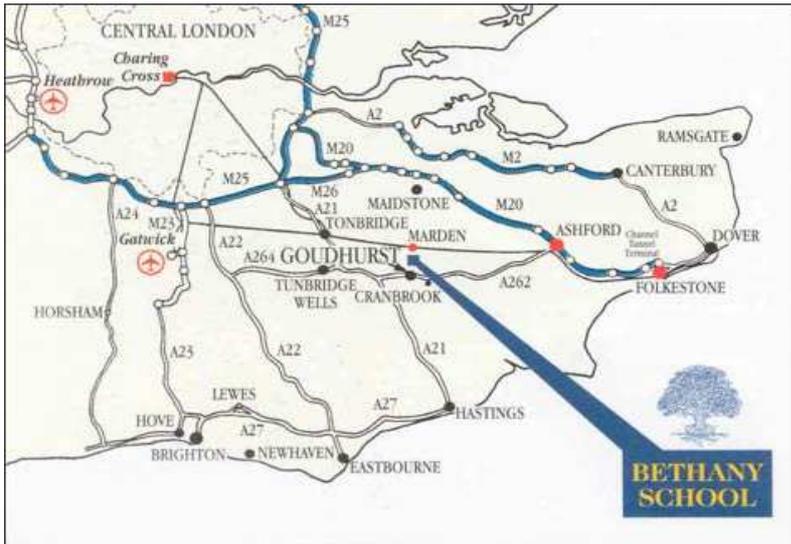
Franz von Werras Maschine wird von Angehörigen der Home Guard bewacht



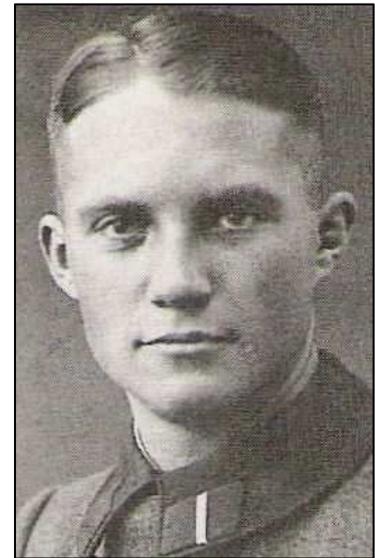
*„Dogfight“ im Tiefflug zwischen einer Spitfire und einer Messerschmitt des Jagdgeschwaders 53
So oder ähnlich musste es auch Franz von Werra erlebt haben
Gemälde von Bill Perring*



*Stimmungsbild einer weiteren Szene, die der von Franz von Werra gleicht
Über das Wrack der deutschen Messerschmitt brausen
in triumphierender Ehrbezeugung mehrere Gruppen Spitfires
Noch bis in den Zweiten Weltkrieg hinein haftete allen Jagdfliegern
ein Hauch von Romantik und Rittertum an
Gemälde „Spitfire Country“ von Nicolas Trudgian*



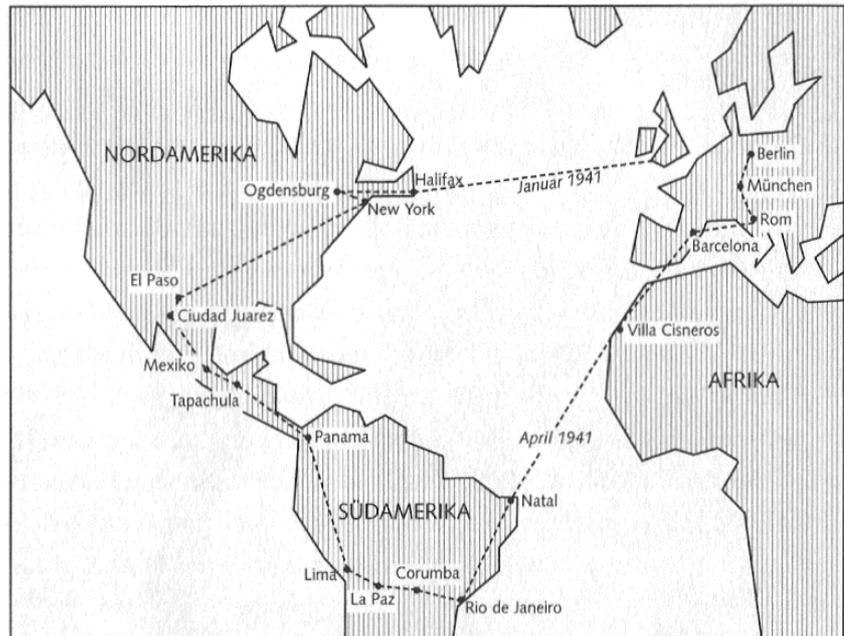
*Situationsplan der Bethany School
in deren Nähe Franz von Werra auf freiem Feld landete*



*Franz von Werra um 1934
als Hilfsgruppenführer*



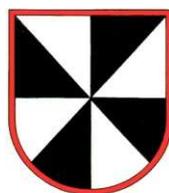
*Franz von Werra um 1941
in Ogdensburg, USA*



Franz von Werras Flucht über die halbe Welt



Gruppe I

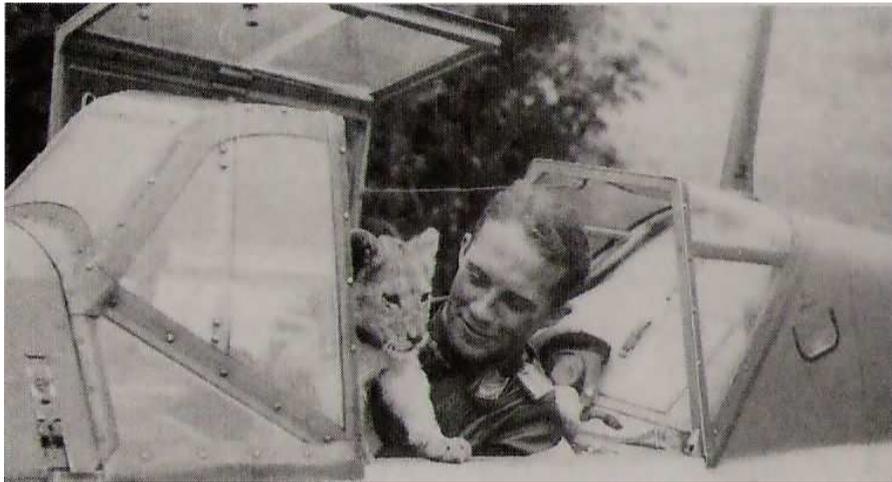


Gruppe II



Gruppe III

*Gruppenembleme beim Jagdgeschwader 3 auf den Flugfeldern um St. Pol im Jahre 1940
Das Emblem der Gruppe II ist am Seitenrumpf der Maschine von Franz von Werra sichtbar
Ebenfalls dort sichtbar ist vor dem Balkenkreuz das Winkel-Emblem des Gruppenadjutanten*



*Franz von Werra mit seinem jungen Löwen Simba
in der Pilotenkanzel seiner Messerschmitt Me-109E*



*Franz von Werra entsteigt der Pilotenkanzel
seiner Messerschmitt Me-109*



*Franz von Werra 1941 in seinem
Kommandeurs-Mercedes*



*Franz von Werra (rechts) mit Wilhelm Balthasar
und Löwe Simba in Frankreich 1940*

Einige Geschwaderkameraden von Franz von Werra (JG 3 u. JG 53)



Walter Oesau



Günter Lützow



Hans von Hahn



Wilhelm Balthasar in der Pilotenkanzel seiner Messerschmitt Me-109



*Günter Freiherr von Maltzahn (links) begrüsst Franz von Werra (rechts)
neben einer Messerschmitt Me-109 des Jagdgeschwaders 53*

Franz von Werras Bezwingung



J.T. Webster



Gerald Stapleton



George Bennions



J.T. Websters Spitfire, mit der er Franz von Werra attackierte



Gerald Stapleton



Gerald Stapleton (links) und George Bennions (rechts), die am Abschuss von Franz von Werra direkt beteiligt waren



Gerald Stapleton genannt „Stapme“



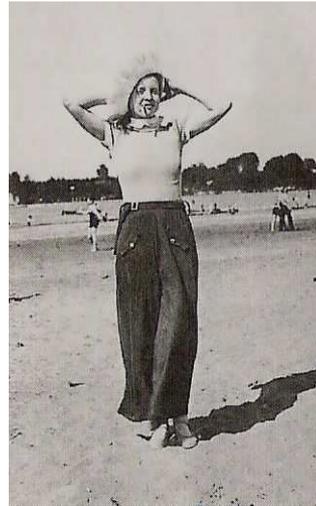
*Das Eltern- und Geburtshaus von Franz von Werra in Leuk in der Schweiz
Im Jahre 1912 wurde der gesamte Baronenbesitz versteigert und durch illegale
Absprachen weit unter dem Schätzpreis an eine soziale Institution verkauft*



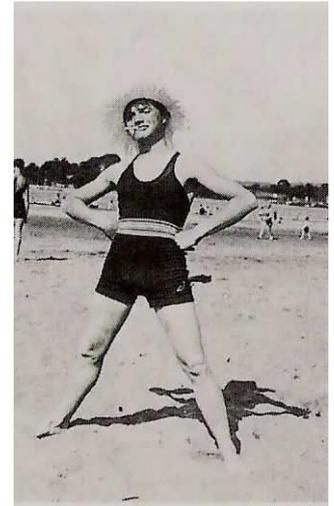
*Die Villa Donaueck der Adoptiveltern von Franz und seiner Schwester Emma in Beuron
Nach dem Verkauf im Jahre 1925 füllte das Inventar 14 Güterwagen,
mit denen die Familie in eine kleinere Villa nach Köln-Marienburg übersiedelte*



*Emma und Franz in der Villa Donaueck in Beuron
Ihre wahre Identität hätte nach dem Willen der Adoptiveltern
für immer verborgen bleiben sollen*



Emma mit 19 Jahren



Franz mit 16 Jahren



*Franz (oben) in der SA-Schule 1934
Er träumt vom Fliegen und von Reisen nach Afrika*



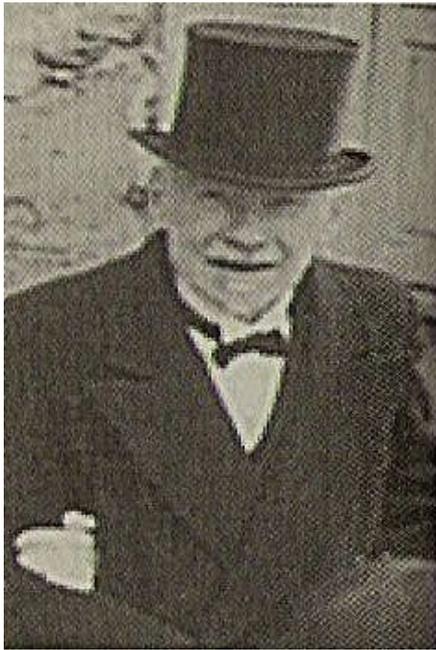
*Emma (zweite von rechts) besucht Franz
(ganz links) in der SA-Schule 1935*



*Emma und Franz im Jahre 1939
nach dessen ersten Erfolgen als Luftwaffen-Leutnant
Der Wagen ist ein Geschenk von Franz*



*Franz und Elfie heiraten am 28. August 1941
Der Hauptmann und Ritterkreuzträger
ist auf dem Höhepunkt seiner Karriere*



Baron Leo von Werra
*Der einstige Grandseigneur von Leuk,
der von seinen Verwandten ins
Unglück gestossen wurde*



Henriette von Werra-von Wolff
*Von ihr dürfte Franz seine Kraft
und seine Vitalität geerbt haben
Auch die Ähnlichkeit ist unverkennbar
Sie starb 1970, ihr Gatte 1945*



Louisa geborene von Haber
*Die feinsinnige Adoptivmutter
Die einst das Vermögen in die Ehe
brachte, sich scheiden liess und
von der bescheidenen Rente lebte,
die das von ihr stets unterstützte
Kloster in Beuron zahlte*



Der königlich-preussische Major Oswald Carl-von Haber
*Der einst stolze Adoptivvater, der sowohl das Vermögen
seiner Frau als auch sein gesellschaftliches Ansehen verlor,
der mit seiner Adoptivtochter ein Verhältnis hatte und dessen Ehe
daran zerbrach. Ein reicher Verwandter änderte daraufhin sein
Testament, und so blieb ihm nur noch die halbe Offiziersrente.
Er wurde krank und starb 1933, Louisa von Haber 1948*

Zur Geschichte der Familie von Werra



Ein altes ehemals regierendes Junker-Geschlecht des Kanton Wallis, das im 13. Jahrhundert Visp bewohnte und sich im 15. Jahrhundert nach Leuk und im 19. Jahrhundert nach St. Maurice und Sitten verzweigte. Der Visper Zweig erlosch bereits im 16. Jahrhundert. Das Wappen der Familie von Werra zeigt seit dem 15. *Jahrhundert in Gold einen schwarzen, gekrönten auffliegenden Adler*. Das Wappen des erloschenen Zweiges von Visp war *5 mal gespalten von Rot, Silber und Blau*. Die Werras machten sich um das Wallis sehr verdient. Sie stellten dem Land zahlreiche hohe Beamte und der Kirche eine Reihe von Geistlichen und Ordensleuten. Im Ausland waren sie durch mehrere Staboffiziere vertreten, die in französischen, spanischen und neapolitanischen Diensten standen und Träger des Ordens des hl. Ludwig waren. Kaiser Franz I. von Österreich erhob die Familie in den kaiserlichen Freiherrenstand mit Wappenbesserung. Das Wappen zeigt nun *im linken Feld einen schwarzen Adler in Gold, im rechten einen Silberadler in Blau*. Die Familie hatte zahlreiche Allianzen mit vornehmen Geschlechtern. Die Mutter des deutschen Fliegerhelden Franz von Werra stammt aus dem Walliser Adelsgeschlecht derer *von Wolff* mit ähnlicher Ahnenreihe. Herausragend war in ihrer Familie ein General, der im Königreich Neapel eine wichtige Rolle gespielt hatte (*vgl. S. 39 unten*). Ausserdem war die Urgrossmutter eine Verwandte der hl. Theresa von Avila. (*vgl. Hist.-Biogr. Lexikon d. Schweiz*)

Familienverhältnisse im Hause des Franz von Werra

Leo von Werra, der Vater von Franz, hatte in Wien studiert und führte im Wallis ein Leben als Gutsherr und Grandseigneur. Er besass zwei Schlösser, einen grossen Landwirtschaftsbetrieb und ausgedehnte Weinberge. Als sein Vater starb, stellte Leo von Werra fest, dass dessen Vermögen aufgebraucht war und er seinen fünf Geschwistern ihren Erbteil nicht ausbezahlen konnte. Er begann Geld aufzunehmen, das ihm sein standesgemässes Leben weiter ermöglichen und helfen sollte, sich den wirtschaftlichen Herausforderungen der im Wallis einsetzenden Industrialisierung zu stellen. Doch alle Bemühungen, sich vom feudalen Gutsherrn zum adeligen Unternehmer zu wandeln, scheiterten. Schliesslich führte eine üble Verschwörung politisch einflussreicher Verwandter (diese wollten ihren Anteil sichern und waren aus dem gleichen Grund auch gegen die späte, nicht mehr erwartete Heirat und die vielen Kinder ihres Cousins) zum Konkurs und zur totalen Verarmung der Familie. Leo von Werra konnte seine Kinder nicht mehr ernähren, und so wurden sechs von ihnen bei Verwandten untergebracht, während zwei, Franz und Emma, von einem adeligen Ehepaar in Süddeutschland adoptiert wurden. Dort wuchsen sie in standesgemässer und gottesfürchtiger Umgebung auf, wurden von Kindermädchen betreut und in die feinen Regeln der Wohlerzogenheit eingeführt. Sie lernten, wie man sich in eleganten Salons bewegt, wie man mit vornehmen Gästen spricht und wie man mit der Dienerschaft umgeht. Sie erhielten Privatunterricht (von den Benediktinern im gegenüberliegenden Kloster, das von der Familie grosszügig unterstützt wurde) und erlebten zahlreiche Hauskonzerte. Emma ging später an die katholische höhere Töchterschule nach Siegmaringen. So wurden der drei Jahre jüngere Franz und seine Schwester auf ein adeliges Leben vorbereitet. Von ihren schweizerischen Wurzeln sollten sie nie etwas erfahren dürfen. Man verleugnete ihre Identität und war bestrebt, alle Spuren zu verwischen. Franz und Emma sollten ihnen das später nicht verzeihen.

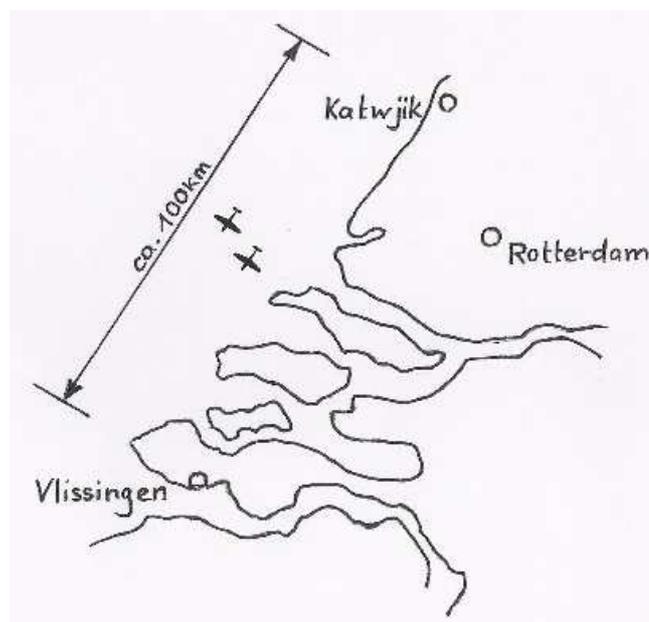
Zunächst aber kam es zum Drama im adoptivelterlichen Haus, denn der Adoptivvater, einst ein stolzer und auf Ehre bedachter Offizier, verlor bei Börsengeschäften das gesamte Vermögen, wurde ein glühender Verehrer der Nazis und fing mit Emma ein Verhältnis an, was zur totalen Zerrüttung der Familie und zum Bruch mit den Adoptiveltern führte. Emma, die sich schämte, legte später das Gelübde zur Ehelosigkeit ab und trat dem Laienorden des hl. Franz von Assisi bei.

Biografie des Franz von Werra in Stichworten

- 13. Juli 1914 geboren im Familienschloss in Leuk als zweitjüngstes von acht Kindern einer schweizerischen Adelsfamilie
- Verarmung und Konkurs des Vaters
- Adoption nach Süddeutschland zu einem reichen Ehepaar adeliger Abstammung
- Wegen der Zerrüttung der Ehe seiner Adoptiveltern sucht Franz das Abenteuer und reist während vier Monaten als blinder Passagier übers Meer nach New Orleans. Emma kommt in ein Internat nach Belgien
- Franz und Emma hören durch Zufall, dass sie adoptiert wurden, doch sie werden belogen und ihre Identität bleibt verborgen
- Scheidung und Verarmung der Adoptiveltern
- Emma und Franz, die eine aussergewöhnlich starke Geschwisterliebe verbindet (Emma war für Franz Mutter, Schatz und Schwester zugleich) sind allein auf sich gestellt und beschliessen zusammenzubleiben
- Aus Geldmangel bricht Franz das Gymnasium ab
- 1934: Franz besucht eine Sportschule der SA im westfälischen Hamm
- Durch den zu erbringenden Ariernachweis erfahren Franz und Emma ihre wahre Identität und wissen um ihre doppelte Staatsbürgerschaft. Franz hat kein Verständnis dafür, von seinen leiblichen Eltern weggegeben worden zu sein. Im Gegensatz zu seiner Schwester will er keinen Kontakt. Es interessierte ihn lediglich der Adelstitel und der Vermögensstand
- Franz besteht die Aufnahmeprüfung in die deutsche Luftwaffe
- Januar 1935: Lehrgang in einer Kriegsschule in Norddeutschland
- 1936: Offiziersvorschlag
- Kriegsschule der Luftwaffe in Potsdam
- Flugzeugführerschein
- Franz ist begeistert vom hohen gesellschaftlichen Ansehen der Jagdflieger, die als die letzten Ritter der modernen Kriegsführung gelten. Er glaubt an die Noblesse der Fliegerwaffe. Er will sich austoben und ist berauscht von der Freiheit des Fliegens und vom ehrlichen Zweikampf in der Luft, dessen oberste Regel es ist, den wehrlosen Gegner zu schonen.
- Oktober 1937: Verlegung auf den Fliegerhorst Jesau bei Königsberg, wo er seine Verlobte Elfi Traut kennenlernt, deren Bruder Assistent bei Leni Riefenstahl ist
- Lehrgang beim deutschen Alpengeschwader
- März 1938: Teilnahme an der Parade in Wien beim Anschluss Österreichs
- November 1938: Beförderung zum Leutnant und Wiederaufnahme der Kontakte zu seiner Adoptivmutter

- 8. März 1939: erster Absturz auf einem Übungsflug für die Parade am Heldengedenktag. Er überlebt, und seine Schwester meint: „*Jetzt hast Du den Göttern Deinen Tribut geopfert und wirst nie mehr abstürzen.*“ Vielleicht hat sie mit diesen Worten sein späteres Schicksal heraufbeschworen
- Lazarett und beinahe Beendigung seiner Fliegerkarriere
- Antrag für einen Schweizerpass
- 11. Mai 1939: Aufnahme in die Schweizerarmee (für 24 Monate beurlaubt)
- Ab 1. September 1939 Feindflüge gegen Polen, Norwegen, Holland, Belgien, und Frankreich. Franz gibt seine Schweizerpläne auf
- Ab Oktober 1939 Feindflüge gegen England als Gruppenadjutant und erste Abschusserfolge. Franz betrachtet den Krieg als Spiel
- Im Mai 1940 fünf weitere Abschüsse. Franz wird übermütig
- Am 30. Mai 1940 erhält er das Eisernes Kreuz 1. Klasse
- Feldzug in Frankreich. Franz ist begeistert und sendet Emma „*ganze Maschinengewehr-Trommeln voller Küsse*“. Wenn sich der Feind in der Luft „*nicht zu zeigen wagt*“, wie er meint, dann schießt er auf Eisenbahnzüge. Er zielt auf die Kessel der Dampflokomotiven und freut sich am Schauspiel, wenn durch die Einschusslöcher der Dampf in alle Richtungen zischt.
- Ab 13. August weitere spektakuläre Abschüsse in der Luftschlacht um England
- August 1940: Beförderung zum Oberleutnant und als international bekannter Kriegsheld so populär wie Ernst Udet, Werner Mölders und Adolf Galland. Franz ist überzeugt, dass Hitler in Kürze die Grossoffensive starten würde und der Krieg bald zu Ende wäre. Angesichts der vermeintlich kurzen Zeit, wetteifern die Piloten um schnelle Auszeichnungen. Franz von Werra träumt von seinem Rittergut, einer Farm in Afrika und von Reisen in ferne Länder. Der Vater in Leuk hofft, durch ihn und die siegreichen Deutschen sein Vermögen zurückzubekommen, während die Gemeinde und die Verwandten die Rache des Sohnes befürchten, der Leuk bombardieren könnte
- Am 5. September 1940 Abschuss über England, Notlandung und Gefangennahme. Erste Flucht aus einem Lager im Lake District. Er wird entdeckt, entkommt im Handgemenge und wird total erschöpft wieder eingefangen
- 20./21. Dezember 1940: zweite Flucht aus einem befestigten altenglischen Adelssitz in Swanick. Franz entkommt durch Graben eines 12 Meter langen Tunnels. Beinahe gelingt es ihm auf einem Militärflugplatz ein Jagdflugzeug zu entwenden. Er scheitert im letzten Moment und wird wieder verhaftet
- 6. Januar 1941: in Abwesenheit Verleihung des Ritterkreuzes durch Hitler
- 9. Januar 1941: Einschiffung zum Transport in ein Gefangenenerlager in Kanada. Der Plan, das Schiff zu kapern, wird durch ein begleitendes Kriegsschiff vereitelt
- Umsteigen auf einen Sonderzug der Canadian Pacific
- Die Warnung aus England an die Kanadier bezüglich von Werra kommt zu spät
- Dritte Flucht durch Sprung aus dem Zug in die eisige Winternacht Kanadas
- Überschreiten der Grenze zur damals noch neutralen USA
- Ankunft in New York mit weltweitem Presse-Echo
- Verhaftung wegen illegaler Einwanderung
- Freikauf durch Kautionsbürgschaft durch das deutsche Konsulat

- Kanada verlangt auf Betreiben Englands seine Auslieferung und erhebt Anklage wegen Diebstahl eines Ruderbootes, das Franz von Werra zur Flucht benutzt hatte
- Vierte Flucht über die Grenze nach Mexiko und weiter nach Panama
- Reise durch Südamerika, nach Spanien und Italien, dazwischen Telegrafie an Emma: „*Wenn Reisetempo so bleibt, baldiges Wiedersehen*“
- 18. April: Rückkehr nach Berlin
- Empfänge und Diners bei Hitler, Göring, Goebbels, Himmler und Keitel
- Während in Amerika seine Flucht erst jetzt entdeckt wird, vermuten England und Kanada ihn immer noch in Südamerika und weisen sämtliche Kriegsschiffe an, alle Schiffe nach Europa zu kontrollieren
- Hitler befördert Franz von Werra zum Hauptmann und überreicht ihm das längst verliehene Ritterkreuz
- Franz von Werra orientiert die Nazis über die englischen Verhörmethoden und instruiert die deutsche Luftwaffe und Marine über Verhaltensmassnahmen
- 26. Juni 1941: Kommandeur der I. Gruppe des Jagdgeschwaders 53
- Einsatz in der Ukraine (Sowjetunion) und weitere Luftsiege
- Franz erhält, obwohl erst Hauptmann, einen eigenen Kommandeurs-Mercedes, den er allerdings für Russland zu schade findet
- Anfang August 1941: Verlegung nach Deutschland und Heirat
- Die Publikation eines Buches, das Franz von Werra im Auftrag der Nazis über seine Erlebnisse schreiben soll, wird, weil es nicht der nationalsozialistischen Ideologie entspricht und wegen zu englischfreundlicher Haltung, gestoppt. Die Erfahrungen auf seiner Flucht haben seine Weltanschauung wohl verändert
- Verlegung nach Holland (Katwijk) und Umrüstung auf die neue Me-109F
- 25. Oktober 1941: Absturz ins Meer nördlich von Vlissingen wegen Motorschadens seiner noch nicht ausgereiften Me-109F. Einige Monate zuvor war bereits sein Freund Wilhelm Balthasar mit dem gleichen Typ auf einem Testflug wegen eines Materialfehlers abgestürzt. Franz von Werra war erst 27 Jahre alt und hatte insgesamt 21 Luftsiege errungen. Ohne seine Gefangenschaft und seinen frühen Tod wäre seine Abschusszahl gewiss ungleich höher ausgefallen



Die Geschichte des Jagdgeschwaders 3 zur Zeit Franz von Werras

Das Jagdgeschwader 3 wurde am 1. Mai 1939 aufgestellt und mit Messerschmitt Me 109 E ausgestattet. Der Stab lag in Bernburg, die I. und II. Gruppe in Zerbst und die III. Gruppe in Jena. Der Auftrag des Geschwaders war der Schutz von Berlin. Anfang September 1939 erfolgt die Umbenennung des Geschwaderstabes in Stab JG 27, der nach Münster-Handorf verlegt. Gleichzeitig entsteht unter der Führung von Oberstleutnant Carl Viek in Brandis aus dem Personalstamm des JG 2 "Richthofen" ein neuer Geschwaderstab JG 3 in Döberitz, dem als einzige Gruppe die I./JG 3 in Zerbst untersteht. Seit dem 3. November 1939 ist Hauptmann Günter Lützwow Gruppenkommandeur dieser Gruppe, die im Januar 1940 in den Raum Bonn verlegt. Am 1. Februar 1940 stellen Hauptmann Erich von Selle in Zerbst die II. Gruppe (*mit Leutnant Franz von Werra*) und am 1. März 1940 Hauptmann Walter Kienitz in Jena die III. Gruppe des JG 3 auf.

Das Geschwader nimmt mit wechselnden Unterstellungsverhältnissen am Frankreich-Feldzug teil und liegt Ende Mai 1940 mit der I., II. und III. Gruppe auf Plätzen um St. Pol. Nach Beendigung des Westfeldzuges bleibt das Geschwader in Frankreich, die I. Gruppe in Grandvilliers, die II. Gruppe in Brombois und die III. Gruppe in Guines - zwischenzeitlich in Bönninghardt. Am 19. September 1940 wird Major Günter Lützwow Kommodore des Geschwaders.

In der Luftschlacht um England sind die Einsatzplätze des Stabs des JG 3 unter Major Günther Lützwow in Samer, die der I. Gruppe unter Hauptmann Hans v. Hahn in Colombert und Wizernes, die der II. Gruppe unter Hauptmann Erich v. Selle in Samer und Arques (*Gruppenadjutant war Oberleutnant Franz von Werra*) und die der III. Gruppe unter Hauptmann Wilhelm Balthasar in Wiekeln und Desvres. Nach Beendigung der Luftschlacht um England (*Franz von Werra wurde abgeschossen und geriet in englische Gefangenschaft*) bleibt das Geschwader an der Kanalküste auf Plätzen um Desvres und St. Pol.

Mitte Februar 1941 erfolgt eine kurzfristige Ablösung. Bereits Ende April kehrt das Geschwader an den Kanal zurück auf die Plätze bei St. Pol, Monchy-Breton und Lillers. *Oberleutnant Franz von Werra ist nach seiner Flucht aus der englischen Gefangenschaft wieder dabei.*

Für den Aufmarsch zum Ostfeldzug wird das Geschwader Anfang Juni 1941 nach Osten verlegt, wo es im Verband des V. Fliegerkorps eingesetzt wird. Die I. Gruppe des JG 3 stand unter Hauptmann Hans v. Hahn, die II. Gruppe unter Hauptmann Lothar Keller und die III. Gruppe unter Hauptmann Walter Oesau. *Hauptmann Franz von Werra war zu diesem Zeitpunkt bereits Kommandeur der I. Gruppe des JG 53*, das ebenfalls an die Ostfront verlegte.

Zu den Fliegerfreunden Franz von Werras zählten neben Erich von Selle und Heinrich Sannemann, Victor Mölders (der Bruder von Werner Mölders) und Kurt Müller (beide ebenfalls 1940 über England abgeschossen und mit Franz von Werra Kriegsgefangene), Wilhelm Balthasar, Jochen Schröder und Hans von Hahn sowie Walter Oesau, Günter Lützwow und Günter Freiherr von Maltzahn.

Einteilung und Kennzeichnung der deutschen Jagdwaffe

Geschwader	Oberst / Kommodore	3-4 Gruppen	120-200 Maschinen
Gruppe	Major oder Oberstleutnant	3-4 Staffeln	36-48 Maschinen und 4 Stabsflugzeuge
Staffel	Hauptmann oder Major	3 Schwärme	10-16 Maschinen und 3-4 Stabsflugzeuge
Schwarm	Leutnant oder Oberleutnant	2 Rotten	4 Maschinen

Die Formation einer Staffel flog immer in ihre Schwärme unterteilt und in einem Abstand von 1-2 km. Zum Aufreiben von Bomberpulks flog sie in Keilformation. Durch die Farbe und die individuelle Ziffer vor dem Balkenkreuz wurde die Staffel gekennzeichnet. Das am häufigsten benutzte System war: Weiss für die 1. Staffel (vgl. Heinz Schnabel), Rot oder Schwarz für die 2. Staffel (vgl. Helmut Tiedmann), Gelb oder Braun für die 3. Staffel (vgl. Helmut Rau). Die Staffeln wurden mit arabischen, die Gruppen mit römischen Zahlen markiert. Die Staffelkapitäne flogen üblicherweise das Flugzeug mit der Nummer 1. Die Stabsmaschinen trugen keine Ziffern, sondern ein Symbol vor dem Balkenkreuz. Sie bestanden aus verschiedenen Kombinationen von Balken, Winkeln oder Rundzeichen, die sich wiederum von Geschwader zu Geschwader unterschieden. So war z.B. ein Gruppenkommandeur an einem Doppelwinkel vor dem Hoheitszeichen zu erkennen (vgl. Günter Lützow). Sein Adjutant an einem einfachen Winkel (vgl. **Franz von Werra**). Diese Regeln wurden aber nicht konsequent eingehalten und gegen Ende des Krieges kaum noch beachtet.



Bf 109 E-3 von Hauptmann Günter Lützow, Gruppenkommandeur I/JG 3



Bf 109 E-4 von Oberleutnant Franz von Werra, Gruppenadjutant II/JG 3



Bf 109 E-4 von Leutnant Heinz Schnabel, Fliegeroffizier 1/JG 3



Bf 109 E-3 von Oberleutnant Egon Troha, Staffelkapitän 9/JG 3



Bf 109 E-4 von Oberleutnant Helmut Tiedmann, Staffelkapitän 2/JG 3



Bf 109 E-4 von Oberleutnant Helmut Rau, Staffelkapitän 3/JG 3

Biografie von Wilhelm Balthasar

Wilhelm Balthasar kam am 2.2.1914 in Fulda zur Welt. Sein Vater fiel als Hauptmann in Frankreich. Er trat 1933 zuerst in ein Artillerie-Regiment ein, bevor er zur neu gegründeten Luftwaffe versetzt wurde, wo er sich mit dem späteren Topfliegerass Oberst Werner Mölders anfreundete. Nach der Ausbildung zum Jagdflieger und Ernennung zum Leutnant wurde Wilhelm Balthasar im Spanischen Bürgerkrieg bei der 3. Staffel des Jagdgeschwaders 88 eingesetzt. Er flog Aufklärungsflüge mit Flugzeugen vom Typ He-70 und Jagd- und Bombereinsatz mit der He-51 und Bf-109B. Am 20.1.1938 gelang ihm sein erster Luftsieg, und am 7.2. folgten vier weitere, als General Francos Truppen die Stadt Teruel und die Flugplätze der deutschen Legion Condor angriffen. Später besiegte er nochmals zwei Gegner und brachte es damit auf insgesamt 7 Luftsiege. Für diese Leistung erhielt er das Spanienkreuz in Gold mit Diamanten.



Nach seiner Ablösung kehrte Balthasar nach Deutschland zurück, wo er eine Staffel des Jagdgeschwaders 131 führte. Zum Oberleutnant befördert wurde er im Juni 1938 zum JG 2 "Richthofen" (vgl. **Hans von Hahn**) versetzt, das bei Kriegsbeginn die Aufgabe hatte, Berlin zu schützen. Zuvor machte er im Februar 1939 einen 40'000-Kilometer-Flug mit einer zweimotorigen Siebel Fh-104 rund um Afrika. Dies musste den flugbegeisterten Afrikaliebhaber **Franz von Werra** interessiert haben, und es hatte wohl die persönliche Freundschaft zwischen den beiden begründet.

Im Dezember 1939 wurde Balthasar zum Hauptmann befördert und kommandierte die 7. Staffel des Jagdgeschwaders 27. Während des Frankreichfeldzuges schoss er an einem einzigen Tag gleich 9 gegnerische Flugzeuge ab und sollte bis zur französischen Kapitulation insgesamt 23 Gegner im Luftkampf besiegt haben. Für seinen 30. Abschuss und seine Leistungen als Jagdflieger seit dem Einsatz in Spanien erhielt er am 14. Juni beim Einzug der Deutschen Wehrmacht in Paris das Ritterkreuz.

Aus dieser Zeit stammte auch sein Ruf als ritterlicher Gegner. Wenn es ihm gelungen war, einen Gegner über eigenem Gebiet abzuschießen und dieser gefangen genommen wurde, lud er ihn stets ins Offizierskasino ein, wo man erst einmal über den Abschuss und über dies und jenes plauderte, ehe der Gegner den Weg ins Gefangenenlager antreten musste.

Als sich die Luftwaffe im Juli 1940 auf die Luftschlacht um England vorbereitete, wechselte Wilhelm Balthasar ins Jagdgeschwader 3, dem auch **Franz von Werra** angehörte, und übernahm dort die Führung der III. Gruppe. Am 4. September wurde er verwundet, doch saß er schnell wieder in seiner Maschine. Seiner eigenen Sterblichkeit bewusst geworden, sollte er nie über diesen Schock hinwegkommen.

Bei einem Einsatz am 23. September über London geriet der Schwarm von Balthasar in eine Übermacht von etwa 60 Spitfires. Die Leuchtspurgeschosse kreuzten sich und Balthasar hatte den ersten Abschuss in der sich entwickelnden Schlacht für sich

entschieden. Nun wollte er die Überlegenheit der Bf-109 im Sturzflug ausnutzen, stieß den Steuerknüppel nach vorne und stürzte zu Boden. Erst im letzten Moment zog er wieder hoch, doch wieder hingen zwei Spitfires an ihm. Im Tiefstflug, nur etwa einen Meter über der Grasnarbe, versuchte er die Engländer abzuschütteln. Einer von ihnen blieb jedoch an ihm dran und folgte ihm über Dover hinaus auf den Kanal. Immer wieder spritzte das Wasser um Balthasars Messerschmitt durch die gegnerischen Geschosse auf. Balthasar wich ständig aus. Als er die französische Küste bei Cap Griz Nez überflog, drehte die Spitfire, wohl um umzukehren, plötzlich steil nach oben und verlor dadurch an Geschwindigkeit. Balthasar warf seine Maschine herum, griff an und schoss aus nächster Nähe auf den Engländer. Beinahe hätte er dabei noch dessen Flugzeug gerammt, als dieses brennend in den Kanal stürzte.

Am 16. Februar 1941 übernahm er als Major das Jagdgeschwader 2 (vgl. **Hans von Hahn**) und meldete am 7. Juni 1941 seinen 40. Luftsieg. Das brachte ihm die Verleihung des Eichenlaubes ein.

In den selben Zeitraum fiel auch die Umrüstung seines Geschwaders auf die neu an die Front kommende Version der Messerschmitt Bf-109F. Balthasar hatte von ihren diversen Kinderkrankheiten gehört und beschloss die Maschine erst einmal selbst zu testen. Am 3. Juli startete er zum Werkstattflug über Aire. Er drehte einige Manöver über dem Flugplatz, als plötzlich ein paar Spitfires auftauchten. Balthasar hatte auf diesem Flug keine Munition in den Waffen und suchte deshalb sein Heil in der Flucht. Ein extremes Ausweichmanöver belastete jedoch die Tragflächen so sehr, dass die Holme brachen und die Messerschmitt abstürzte.

Major Wilhelm Balthasar hatte insgesamt 47 Gegner besiegt und starb durch einen Konstruktorsfehler. Er teilt damit das Schicksal seines Freundes **Franz von Werra**, der kurze Zeit später mit dem selben Typ durch Motorschaden ums Leben kam. Wilhelm Balthasar wollte immer, sollte er fallen, an der Seite seines Vaters beerdigt werden. Dessen Grab fand man auf einem Kriegsgräberfeld in der Nähe von Abbéville.



Das Eiserne Kreuz mit dem Eichenlaub

Biografie von Walter Oesau

Walter "Gulle" Oesau wurde am 28. Juni 1913 in Farnewinkel im Kreis Dithmarschen geboren. Er trat 1933 in die Wehrmacht ein und absolvierte die Grundausbildung in einem Artillerie-Regiment. Im Jahre 1934 nahm er als Fahnenjunker an einem Flugtraining der Deutschen Verkehrsfliegerschule teil. Nach dem Abschluss dieses Trainings, während dem er sich mit dem späteren Spitzen-Fliegerass Werner Mölders angefreundet hatte, wurde er in der neu gegründeten deutschen Luftwaffe zum Jagdgeschwader "Richthofen" versetzt. Leutnant Oesau gehörte mit **Wilhelm Balthasar** zu den ersten Jagdpiloten, die im Rahmen des Jagdgeschwaders 88 in Spanien eingesetzt wurden. Er kämpfte in der 3. Staffel und errang neun Luftsiege. Für seine Erfolge in Spanien erhielt Oesau das Spanienkreuz in Gold mit Brillanten sowie das Spanische Verwundetenabzeichen. Am 1. März 1939 war Oesau Mitglied des Stabsschwarms der I. Gruppe des Jagdgeschwaders 2 (vgl. **Hans von Hahn**) und wurde am 15. Juli als Oberleutnant Staffelf kapitän der 1. Staffel des Jagdgeschwaders 20, aus welcher später die 7. Staffel des JG 51 wurde.



Am Ende des Frankreichfeldzugs hatte Oesau insgesamt 20 Abschüsse zu verzeichnen, was ihm am 20. August 1940 den Rang eines Hauptmanns und das Ritterkreuz einbrachte. Seit dem 25. August 1940 war er Gruppenkommandeur der III. Gruppe des JG 51. Am 11. November 1940 wurde er Gruppenkommandeur der III. Gruppe des JG 3 (damals war **Franz von Werra** gerade in englischer Gefangenschaft). Diese Gruppe führte er auch beim Angriff auf die Sowjetunion. Am 5. Februar 1941 erzielte er seinen 40. Abschusserfolg und erhielt dafür das Eichenlaub der Wehrmacht. Am 30. Juni 1941 (**Franz von Werra** war bereits zurück und Kommandeur der I. Gruppe des JG 53) errang er den 45. Luftsieg und schoss am 10. Juli 1941 weitere fünf Flugzeuge an einem einzigen Tag ab. Bis zum 17. Juli hatte er insgesamt 80 Abschüsse zu verbuchen. Für diese Leistung bekam er die Schwerter zum Ritterkreuz. Ende Juli 1941 wurde Oesau an die Westfront berufen, um das Kommando über das JG 2 zu übernehmen, wo er am 26. Oktober seinen 100. Abschuss erringen konnte. Es folgten verschiedene Stabstätigkeiten. Auch wurde er zum „Jagdfliiegerführer Bretagne“ ernannt. Am 12. November 1943 wurde er als Nachfolger von Oberst Hans Philipp, der bei einem Kampfeinsatz den Tod fand, Kommodore des JG 1. In nur kurzer Zeit erzielte er 14 Abschüsse von amerikanischen B-17 und B-24 Bomber.

Am 11. Mai 1944 führte Oesau drei Flugzeuge des Stabsschwarm an, die vom Fliegerhorst Paderborn aufstiegen, um alliierte Bomber abzufangen, die von Nordwesten über Belgien und Luxemburg einflogen. Beim Angriff auf die Bomber wurde Oesau von zwei begleitenden P-38 Jagdflugzeugen attackiert und in der Nähe von St. Vith abgeschossen. Dabei wurde Walter Oesau in seiner Bf 109-G "Grüne 13" getötet. Er hatte in mehr als 300 Kampfeinsätzen 126 Luftsiege errungen.

Biografie von Günther Lützow



Günther "Franzl" Lützow wurde am 4. September 1912 in Kiel geboren und stammt aus uraltem Adelsgeschlecht von Wittenburg in Mecklenburg-Vorpommern. Nach dem Besuch einer Klosterschule hätte er zunächst Pfarrer werden sollen, doch wurde er schliesslich Soldat bei der Luftwaffe. Lützow ging mit der Legion Condor nach Spanien, wo er fünf Abschüsse verbuchen konnte. Nach seiner Rückkehr übernahm er die Leitung der Jagdfliegerschule 1, und im Mai 1940, nachdem er Hauptmann geworden war, die Führung der 1. Gruppe des Jagdgeschwaders 3 (vgl. **Franz von Werra**) an der Westfront. Im August übernahm er schließlich den Posten des Geschwaderkommodores. Nachdem er seinen 15. Luftsieg errungen hatte, erhielt Hauptmann Lützow am 19. September das Ritterkreuz. Lützow war als Geschwaderchef auch an der Luftschlacht um England beteiligt, wo er weitere Abschüsse erzielen konnte. Im Sommer 1941 verlegte das Geschwader an die Ostfront, wo Lützow, inzwischen Major geworden, weiterhin erfolgreich blieb. Am 7. Juli 1941 wurde er anlässlich seines 42. Luftsieges mit dem Eichenlaub ausgezeichnet, und am 11. Oktober, nach weiteren 50 Luftsiegen, folgte die Verleihung der Schwerter zum Ritterkreuz. Nur zwei Wochen später meldete er seinen 100. Abschuss.



Seine Frontverwendung endete zunächst am 17. Mai 1942, als Adolf Galland Lützow zum Inspekteur der Jagdflieger ernannte. Im Januar 1945 war Oberst Lützow einer der führenden Köpfe der "Meuterei der Jagdflieger", was ihn bei Göring in Verruf brachte. Als Sprecher der deutschen Jagdflieger hielt Lützow dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe gnadenlos vor, er hätte die Jagdwaffe missbraucht und nie Vertrauen in sie gehabt. Göring drohte Lützow vor ein Kriegsgericht zu stellen. Stattdessen verbannte er ihn auf den isolierten Posten des Jagdfliegerführers in Italien. Etwas später folgte er der Einladung seines Freundes Adolf Galland und stiess zu dessen JV 44, wo er den Düsenjäger Me-262 flog. Auf diesem Flugzeugtyp gelangen ihm nochmals zwei Luftsiege, wodurch er insgesamt 108. Abschüsse auf dem Konto hatte.

Am 24. April 1945 startete Lützow mit einem Schwarm Me-262 zu seinem 300. Feindflug, um einen Verband von B-26 Bombern im Raum Donauwörth abzufangen. Aus einem amerikanischen Einsatzbericht geht hervor, dass die begleitenden P-47 die vier anfliegenden Me 262 angriffen. Eine ging dabei in einen steilen Sturzflug und schlug explodierend auf. Es spricht viel dafür, dass es sich dabei um Oberst Lützow gehandelt hat, der seit diesem Tag als vermisst gilt.

Nach 1945 wurde die Familie von Lützow während der sowjetischen Besatzungszeit enteignet und ihre weit verzweigten Güter eingezogen. Die Bundesrepublik Deutschland hatte dieses Unrecht nach der Wiedervereinigung nicht rückgängig gemacht.

Biographie von Hans „Assi“ von Hahn



Hans „Assi“ von Hahn wurde am 14. April 1914 in Gotha in Thüringen geboren und stammt aus uraltem mecklenburgischen Rittergeschlecht. Als begabter Fünfkämpfer war er als Teilnehmer bei den olympischen Sommerspielen in Berlin vorgesehen, doch konnte er krankheitshalber nicht teilnehmen. Am 1. April 1934 kam er als Offiziersanwärter zum Infanterie-Regiment 14, das er im Oktober 1935 als Oberfähnrich verließ. Er meldete sich bei der neu gebildeten Luftwaffe und erhielt seine Pilotenausbildung in Celle. Am 1. April 1936 wurde er zum Flieger-Leutnant ernannt und kam am 15. April zur 4. Staffel des JG 134, die bei Werl in der Nähe von Dortmund stationiert war. Am 1. November 1937 wurde er als Instruktor und Staffelführer der 1. Staffel zur Jagdfliegerschule bei Werneuchen versetzt. Am 1. Februar 1939 kam er als Oberleutnant zur Stabstaffel des I./JG 3 nach Merseburg, wo auch **Franz von Werra** Dienst tat. Am 11. Oktober 1939 wechselte er zum JG 2, das in Zerbst stationiert war. Am 5. Dezember wurde er Staffelkapitän des 4./JG 2. Seine ersten sieben Luftsiege erzielte er ab dem 14. Mai 1940 während der Schlacht um Frankreich gegen die RAF. Besonders erfolgreich war Hahn in der Schlacht um England, während der er allein am 31. August 1940 drei Spitfire abschoss. Nach seinem 20. Luftsieg bekam er am 20. September 1940 das Ritterkreuz und wurde am 29. Oktober 1940 zum Hauptmann und Gruppenkommandeur des III./JG 2 ernannt. Am Ende des Jahres konnte er total 22 Siege verbuchen. Am 14. August 1941, **Wilhelm Balthasar** war inzwischen sein Staffelkommandant geworden, erhielt er für seinen 41. Luftsieg das Eichenlaub. Seinen 50. Sieg erzielte er am 13. Oktober 1941 und seinen 60. am 4. Mai 1942. Am 16. September 1942 gelang Hahn seinen 66. und gleichzeitig letzten Luftsieg über der Westfront, da er am 1. November 1942 als Gruppenkommandeur des II./JG 54 „Grünherz“ an die Ostfront verlegt wurde. In den nächsten drei Monaten erreichte er 42 weitere Abschüsse. Am 30. Dezember schoss er fünf russische Jäger ab und am 14. Januar 1943 deren sieben. Dazwischen war er zum Major befördert worden. Seinen 100. Luftsieg verzeichnete er am 27. Januar 1943. Als er am 21. Februar 1943 die III. Gruppe des JG 54 auf seinem 560. Einsatz anführte, traf er bei Staraya in Russland auf feindliche Jäger. Während des Luftkampfes schoss er einen der russischen La-5 Jäger ab, was gleichzeitig sein 108. und letzter Luftsieg bedeutete. Da er selbst einige Treffer abbekommen hatte, musste er mit seiner Bf 109 G notlanden. Hahn geriet in russische Kriegsgefangenschaft, aus der er erst 1950 entlassen wurde. In der Zwischenzeit waren die Familiengüter während der kommunistischen Herrschaft enteignet und die Familie vertrieben worden (*Im Jahre 2000 war das Stammschloss, das die Familie seit dem 13. Jahrhundert bewohnt hatte, an einen Geschäftsmann verkauft worden. Mitbewerber war auch ein Nachfahre derer von Hahn, Eckhard Graf Hahn von Burgsdorff, dessen Bewerbung aber abschlägig beschieden wurde!*). Hans von Hahn hatte zunächst eine Anstellung bei der Firma Bayer in Leverkusen gefunden und wurde später Direktor bei der Wano Schiesspulverfabrik in Kunigunde bei Goslar. Im Jahre 1977 wurde er pensioniert. Von da an lebte er mit seiner Familie in Südfrankreich. Hahn starb in München am 18. Dezember 1982.



Biografie von Günther Freiherr von Maltzahn



Günther Freiherr von Maltzahn stammt aus uraltem Adelsgeschlecht. Er wurde am 20. Oktober 1910 in Wodarg in Pommern geboren. Die Maltzahns waren nicht nur Gutsherren sondern auch in der Politik und Diplomatie zahlreich und erfolgreich vertreten. Schon früh hatte Günther von Maltzahn Gelegenheit, seine fliegerische Begabung unter Beweis zu stellen, weshalb er am geheimen deutschen Pilotentraining teilnehmen konnte. Nach Beendigung der Kurse wurde er Adjutant des I. /JG 234 und bereits am 1. Juli 1937 Staffelkapitän des 6./JG 334, das später zur 6. Staffel des Jagdgeschwaders 53 "Pik-As" umbenannt wurde. Das JG 53 war eine Eliteeinheiten der Luftwaffe, der auch Werner Mölders, ein enger Freund von Maltzahn, angehörte. Obwohl von Maltzahn nicht im Spanischen Bürgerkrieg bei der Legion Condor gekämpft hatte, war er dennoch ein erfahrener Offizier, weshalb er im Juli 1939 zum Kommandeur des II./JG 53 ernannt wurde.



Bei Kriegsbeginn flog Freiherr von Maltzahn zunächst Einsätze im Polenfeldzug und 1940 während des Blitzkrieges in Holland und Belgien. In der Luftschlacht um England führte er über dem Ärmelkanal die II. Gruppe an. Am 10. Oktober 1940 wurde er Kommodore des JG 53, und am 30. Dezember 1940 hatte er seinen 12. Luftsieg errungen, wofür Maltzahn das eiserne Ritterkreuz erhielt. Im Juni 1941 wurde das JG 53 an die Ostfront verlegt, wo die I. und III. Gruppe im Süden und die II. Gruppe, die dem JG 54 unterstellt war, im Norden eingesetzt wurde. **Franz von Werra** hatte die I. Gruppe kommandiert. Am 24. Juli 1941 erhielt von Maltzahn nach seinem 42. Luftsieg das Ritterkreuz mit Eichenlaub. Im September 1941 wurde das JG 53 von der russischen Front abgezogen und zunächst an die holländische Grenze verlegt (wo im Oktober **Franz von Werra** abstürzte) und danach ans Mittelmeer nach Nordafrika. Im Sommer 1943, als er bereits 68 bestätigte Luftsiege erreicht hatte, erkrankte Maltzahn an Malaria und war einige Zeit nicht in der Lage an Kampfeinsätzen teilzunehmen. Nachdem er sich erholt hatte, wurde Maltzahn dem Stab des Luftwaffenbefehlshabers Mitte zugeteilt. Zwei Monate später, am 4. Oktober 1943, wurde er Befehlshaber der Jagdflieger in Norditalien, was er bis zum 29. August 1944 blieb. Am 1. Dezember 1943 war er zum Oberst befördert worden und kam zum Stab des Generals der Jagdflieger Adolf Galland und am 15. Februar 1945 zum Stab der 9. Fliegerdivision.

Nach Kriegsende 1945 verbrachte er kurze Zeit in alliierter Gefangenschaft. In dieser Zeit wurden alle Güter der Maltzahn mit einem Gesamtumfang von 50'000 ha von der russischen Besatzungsmacht entschädigungslos enteignet und die Maltzahns mussten unter Zurücklassung ihrer gesamten Habe flüchten (*seit 1990, nach der Wiedervereinigung der beiden Deutschland, ist die Familie zurückgekehrt und ist dabei, die Güter teilweise zurückzukaufen und zu renovieren*). Nach seiner Entlassung aus der Gefangenschaft liess sich Oberst von Maltzahn in Düsseldorf nieder, wo er, geschwächt von seinen Malaria-Anfällen, am 24. Juni 1953 im 43. Altersjahr starb.



Messerschmitt-Flugzeuge in Formation „Rotte“



Letzte Startvorbereitungen einer Me-109E



Motorenrevision an drei Me-109E



Piloten des Jagdgeschwaders 53 „Pic As“ vor einer Me-109E um 1940/41



Eine Rote Messerschmitt-Flugzeuge



Besprechung nach einem Einsatz im Frühling 1942



Nach dem 19. Abschluss 1940



Piloten des Jagdgeschwaders 53 mit einer Me-109F im Herbst 1941

Messerschmitt-Jäger in der Schweizer Flugwaffe

Die schweizerische Mobilmachung erfolgte am 2. September 1939, drei Tage vor Kriegsbeginn. Bis zur Mitte des Jahres 1940 zählte der Bestand der Schweizer Flugwaffe insgesamt 91 Messerschmitt vom Typ Me-109E-3 und Me-109D-1, 36 Morane-D-3800 Jagdmaschinen sowie 121 Beobachtungs- und Erdkampfflugzeuge. Im Laufe des Krieges kamen nochmals 36 Morane-Jäger hinzu sowie 12 modernste Me-109G „Gustav“.



Eine Formation Schweizer Me-109E-3 „Emil“ nach 1945

Nach Beginn der deutschen Offensive gegen Frankreich überflogen zahlreiche deutsche Flugzeuge in bewusster Provokation den Schweizer Luftraum. Eine C-35 Aufklärer-Maschine der Schweizer Flugwaffe wurde bei einem solchen Zwischenfall von sechs deutschen Maschinen angegriffen und abgeschossen. Vom 10. Mai 1940 an standen die Me-109-Staffeln fast ununterbrochen im Einsatz. Da die deutschen Flugzeuge bei Annäherung der Schweizer Jäger sofort das Feuer eröffneten, kam es zu zahlreichen und zum Teil grösseren Luftkämpfen, bei denen bis zum 4. Juni vier deutsche Maschinen abgeschossen wurden und ein Schweizer Pilot zu Tode kam.

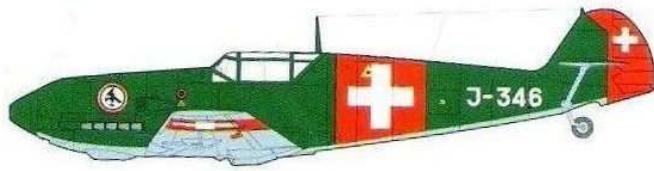
Die sieggewohnte deutsche Führung war erbost und entschied, den Schweizern eine Lektion zu erteilen. Am 8. Juni ereignete sich über der Nordschweiz eine regelrechte Luftschlacht, in die bis zu 15 schweizerische Jäger und mindestens 28 deutsche Kampfflugzeuge verwickelt waren. Einige schweizerische Flugzeuge erhielten Treffer, doch gelang es ihnen, auf ihren Stützpunkten zu landen. Mehrere deutsche Maschinen wurden in Brand geschossen und verliessen das Kampffeld. Eine feindliche Maschine wurde abgeschossen. Der Kampfgeist der Schweizer Piloten, die ihre defensive Aufgabe erfüllten, wurde zum eindrucklichen Symbol des Widerstandswillens.



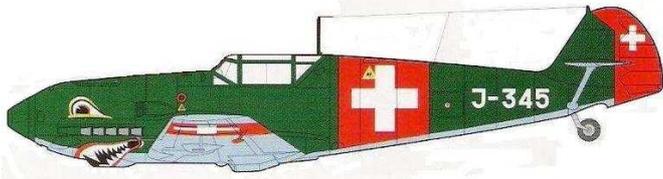
Eine Me-109E-3 der zweiten Lieferserie im November 1939

Kurz nach dem Zusammenbruch Frankreichs wurde der Einsatz von Jagdflugzeugen zum Schutz der Neutralität untersagt, da man Hitler in seinem Siegesrausch nicht noch mehr herausfordern wollte. Göring selbst drohte mit Kohlesperre und verlangte die Rückgabe sämtlicher Messerschmittflugzeuge. So gerieten die Auseinandersetzungen auf das politische Parkett. Diplomatische Verhandlungen führten schliesslich

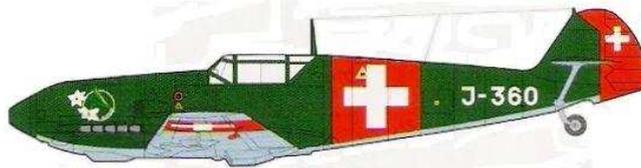
(Fortsetzung auf Seite 38)



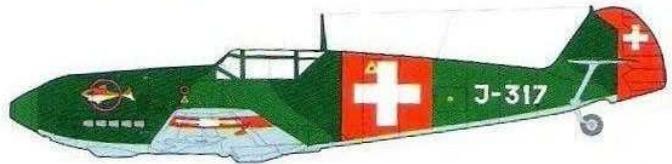
Bf 109E-3, Fliegerkompanie 15, 1940



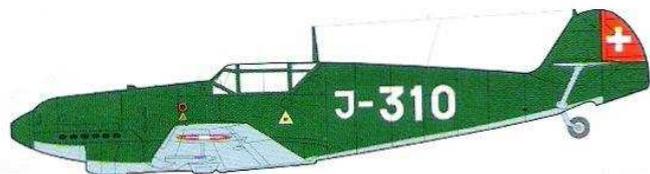
Bf 109E-3 „Haifisch“, Fliegerkompanie 21, 1940-1944



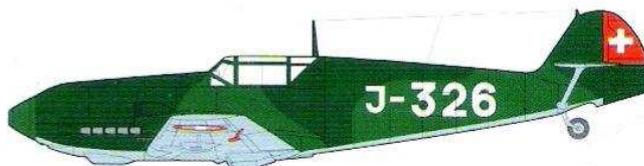
Bf 109E-3 „Narziss“, 1940-1944



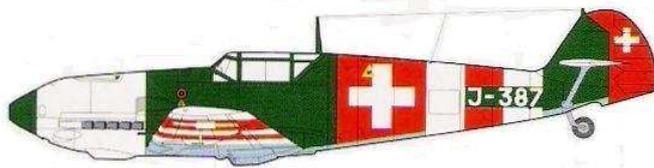
Bf 109E-3, Fliegerkompanie 8, 1940-1944



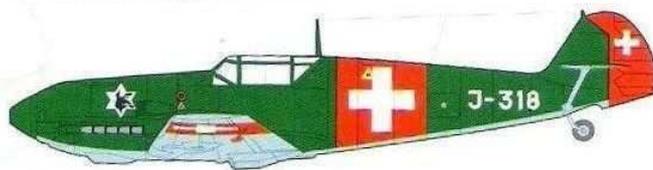
Bf 109D-1, Fliegerkompanie 15, 1940 abgeschossen



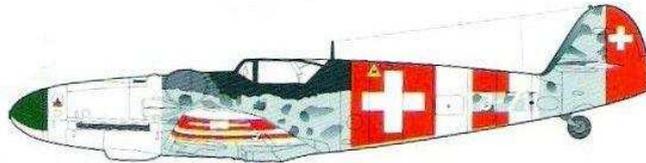
Bf 109E-3, 1939-1940



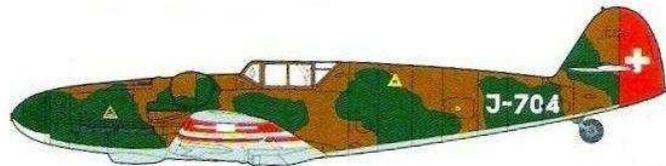
Bf 109E-3 mit Neutralitätsanstrich, Frühling 1945



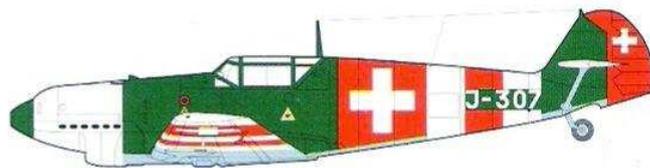
Bf 109E-3, Fliegerkompanie 9, 1940-1944



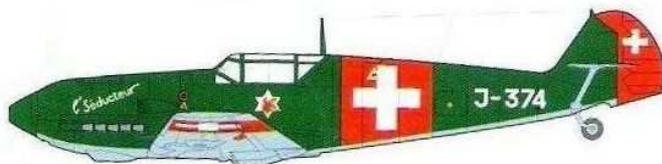
Bf 109G-6 mit Neutralitätsanstrich, Frühling 1944



Bf 109G-6 mit neuer Tarnbemalung, Januar 1945



Bf 109D-1, 1944-1945, Schulung



Bf 109E-3, Fliegerkompanie 9, 1940-1944



Während des Krieges hatten die Me-109 zur besseren Kennzeichnung auf dem Rumpf grosse Schweizerkreuze aufgemalt, während die Kennnummer verkleinert wurde

verwechselten amerikanische Jagdpiloten die Schweizer Flugzeuge mehrfach mit deutschen Messerschmitts, was zu Luftkämpfen führte. Ein solcher ereignete sich auch am 5. September 1944, als zwei amerikanische Begleitjäger eine schweizerische Me-109E abschnitten und eine weitere schwer beschädigten. Etwa zehn schweizerische Me-109 gingen während des Krieges durch Absturz oder Bruchlandung verloren.

Im Frühjahr 1944 hatte sich ein deutscher Nachtjäger verirrt und wurde in der Schweiz zur Landung gezwungen. Da diese Maschine mit neuesten Radaranlagen und noch geheimer Waffenanordnung ausgerüstet war, fürchtete die deutsche Luftwaffe, sie könnte in die Hände der Alliierten fallen und planten eine Bombardierung mit anschliessender Fallschirmjägerlandung auf dem betreffenden Schweizer Militärflugplatz. Nach harten Verhandlungen einigte man sich, das Flugzeug im Beisein deutscher Vertreter auf dem Flugplatz zu sprengen. Als Gegenleistung lieferten die Deutschen gegen Zahlung zwölf modernste Me-109G „Gustav“.

Während des Zweiten Weltkriegs wurden 6'501 Grenzverletzungen gezählt, 198 fremde Flugzeuge landeten auf Schweizer Hoheitsgebiet, stürzten ab oder wurden abgeschossen. Mehrere Bomben fielen auf Schweizer Städte, und es wurden deutsche Sabotageakte gegen Schweizer Kriegsflugplätze versucht und vereitelt.



Die „Gustavs“ waren äusserst mangelhaft gefertigt, und man vermutete, die Deutschen hätten absichtlich schlechte Ware geliefert oder die im besetzten Frankreich gefertigten Motoren seien beim Bau bewusst sabotiert worden

Literatur

- Braatz, K.* Gott oder ein Flugzeug, Biografie von G. Lützow, 2005
- Classic Publications* Jagdwaffe - Battle of Britain, Band 1-3
- Crandall, J.* Major Hans „Assi“, Hahn, 2004
- Haller, U.* Die Schweizer Messerschmitt-Jäger, Cockpit, Juli-September 1987
- Hoch, G.* Messerschmitt der Schweizer Flugwaffe, 1999
- Meichtry, W.* Du und ich - ewig eins, Biographie von Franz von Werra, 2001
- Osché, Ph.* Les Messerschmitt Bf 109 Suisses, Nr. 4, 1996
- Prien J. und Stemm G.* Jagdgeschwader II./3, 1997
- Prien, J.* Jagdgeschwader 53, 1997
- Ross, D.* „Stapme“, Biografie von Gerald Stapleton, 2002
- Schweizer, W.* Franz von Werra, Dokumentarfilm, 2002
- Wetter, E.* Duell der Flieger und Diplomaten, Fliegerzwischenfälle Deutschland-Schweiz, 1987

Abbildungen

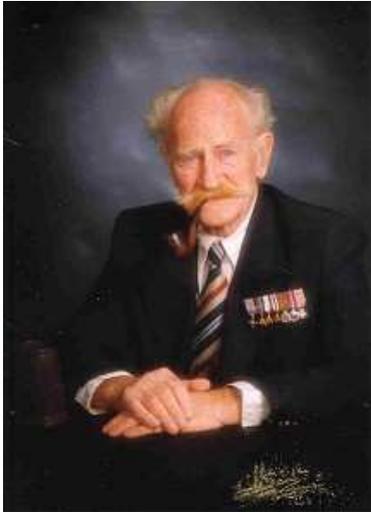
Die Abbildungen stammen aus den Publikationen von D. Ross, W. Meichtry und Ph. Osché, ferner aus Classic Publications, Vector Fine Art Prints 2006, Cutting Edge Modelworks 1997 sowie aus dem Internet (unter deutsche Luftwaffe, deutsche Jagdflieger etc.). Das Bild S. 34 (nach dem 19. Abschuss) zeigt Hans-Ekkehard Bob.

Persönliche Anmerkung des Verfassers

Der auf S. 20 erwähnte General v. Wolff, diente zur selben Zeit im Königreich Neapel wie der Luzerner General Felix v. Schumacher, der Verteidiger von Gaeta. Ein Mitglied der Familie vermählte sich mit einem seiner Enkel. Eine weitere v. Wolff heiratete in die Luzerner Familie Schnyder v. Wartensee, die mit der Familie Schumacher verschwägert ist. Ein v. Werra heiratete ein Mitglied der Luzerner Familie v. Sonnenberg, die ebenfalls mit der Familie Schumacher verwandt ist. Der Verfasser selbst ist mit mehreren Gliedern der Familie v. Werra bekannt.

Anhang

Squadron Leader Gerald “Stapme” Stapleton



*Gerald Stapleton in 2006
also see p.6*

Gerald Stapleton was born in Durban, South Africa in 1920. In January 1939 he took up a short service commission in the RAF and eventually joined 603 (City of Edinburgh) Squadron in December 1939, prior to becoming one of the outstanding fighter pilots of the Battle of Britain, accounting for nearly twenty enemy aircraft destroyed, probably destroyed or damaged. Indeed all his scores were achieved on Spitfires during this Battle and he was revered as one of Richard Hillary's contemporaries in whose book “The Last Enemy”, he features. Gerald was awarded the DFC on 15 November 1940.

Nicknamed “Stapme” after a phrase used in his favourite cartoon “Just Jake”, in February 1942 he became flight commander of 257 Squadron, then joined 2 ADF at Colerne the following year before becoming a gunnery instructor at RAF Kenley and Central Gunnery School, Catfoss. He returned to ops in August 1944 to command 247 Squadron on Typhoons. He received the Dutch Flying Cross for his part in the Arnhem operations. Forced to land inside German lines in December 1944, he spent the rest of the war in Stalag Luft I on the Baltic coast. Postwar he joined BOAC, then returned to South Africa but has now retired to England where he is a very popular figure at numerous air shows during the year.

Without doubt he was one of the real “characters” to survive the war and to many the quintessential image of a Battle of Britain fighter pilot. Gerald now lives in Ketton and is a frequent visitor to the BBMF. For the next 2 seasons the Flight's Spitfire IIa, P7350, which fought on 603 Sqn during the Battle of Britain will proudly wear the letters XT-L, Stapme's personal aircraft.

On this the 50th Anniversary of the formation of the Battle of Britain Memorial Flight, I feel privileged to have been asked to write about my wartime exploits. At the time of writing, I am one of only four surviving veterans of 603 (City of Edinburgh) Squadron who flew in the Battle of Britain and survived the remainder of WWII and the ravages of time since, and the only one left who flew with the Edinburgh Squadron throughout the entire Battle.

No.603 Squadron lost thirteen pilots during the summer of 1940 with many more seriously injured, most of whom were good friends of mine. Later in the war, as Officer Commanding 247 Squadron based in Holland in support of the Allied ground

forces, I lost many more friends and colleagues than had been lost during the summer of 1940. And yet I survived to tell my tale.

603 Squadron arrived at Hornchurch from Scotland on 27 August and were embroiled in the action the very next day, losing three pilots killed. Pilot Officer Don Macdonald and Flight Lieutenant Laurie Cunningham died when we were bounced by 109s whilst still trying to gain a height advantage. Macdonald was on his first patrol and had only fifteen hours on Spitfires while Laurie Cunningham was experienced with over 160 hours. Neither knew what hit them. On our last patrol of the day we were bounced again and Pilot Officer Noel Benson was shot down. Almost certainly killed instantly by cannon fire, 'Broody' had over 160 hours on type. He had been so eager to get at the Germans but never had the chance. Experience did not really count for much when you were bounced.

In an attempt to avoid the situation happening again, our CO, Sqn Ldr "Uncle" George Denholm, employed a system of climbing on a reciprocal heading to that given by the controllers after take-off. Only when he believed we had gained sufficient altitude did we turn onto the heading given by the Controllers; towards the enemy.

The loss of Flying Officer Robin Waterston in combat on the 31st was a blow to the whole Squadron. He was my closest friend and the brightest character in the Squadron. We had shared sunny days with the kids at Tarfside just weeks earlier. During the day while we were airborne, our ground crew chaps had a bad time of it when Hornchurch was bombed. Four of them were killed adding to the toll. With no time to grieve we just got on with our job. We had to, we were fighting for our lives, our freedom and that of the country.

Despite the casualties, today, when I look back, I recall we also had great fun. It was an exciting time and we made the most of our opportunities to live it up. We tended to treat each occasion as if it were our last.

On 5 September, we lost a good friend and an excellent Flight Commander. Being the conscientious chap he was, Flight Lieutenant Fred "Rusty" Rushmer had refused Uncle George's orders to rest, and exhaustion was probably a contributing factor when he was shot down and killed in combat with 109s. We had taken off from our forward base at Rochford when, at about 29,000', we spotted a number of Dorniers below us escorted by 109s. I dived to attack the bombers but was engaged by a pair of Messerschmitts. I certainly hit one as I saw glycol streaming from the radiator but in my attempt to finish him off I was fired on by another German so I broke off my attack and continued my dive.

In the heat of the battle I did not see anything of Rusty but Bill "Tannoy" Read later said he saw Rusty's Spitfire dive straight down vertically from altitude, through the bomber formation. He had obviously been hit.

Rusty's grave in the churchyard at All Saints, Staplehurst, Kent, was only officially confirmed as being his in 1998 (marked "Unknown" until then). That day I was reunited with a number of my former ground crew at the rededication ceremony. Rusty made the national news 48 years after his death.

A short while later, during the same patrol in which Rusty lost his life, I managed to shoot down a Messerschmitt 109 which, unlike my first attack, was possible to confirm. During my dive from altitude I spotted a Spitfire at about 6,000' diving vertically, half inverted, towards the ground, its tail shot away. I then spotted a lone 109 in the same airspace as an RAF pilot descending by parachute. I latched onto the German and pursued him at low-level over the Kent countryside. As I fired short bursts he attempted to shake me off but I could see my tracer striking his aircraft and I closed in. I remember at one stage being concerned that there was a village in my line of fire. He had nowhere to go but down and eventually force-landed in a field. I flew low over the site.



Me-109 of Franz von Werra, also see p.11

The German was soon apprehended, initially by the unarmed cook from the local searchlight battery! It was a short time after the war when I learned that the pilot was Oberleutnant **Franz von Werra**, his exploits made famous in the book and film "The One That Got Away", as the only German pilot to escape captivity (from Canada) during WWII and return to Germany. By

all accounts he was an arrogant little man who was willing to lie to enhance his reputation. Well, he did not get away from me!

It later transpired that the parachutist was fellow 603 pilot, Pilot Officer Robin Rafter, flying his first patrol with us. Having suffered severe head injuries after being flung from his disabled Spitfire, he subsequently spent time in hospital recovering. Sadly, he was killed during his very next patrol after rejoining the Squadron, when his Spitfire dived out of formation while we were still climbing to intercept the enemy.

I was fortunate in many ways not least of which I was never wounded and only shot down once when, on 7 September, my Spitfire was hit in combat with 109s. Having escaped the melée I managed to nurse my damaged aircraft back over the Channel, applying throttle intermittently so as not to overheat the engine, gradually losing height in the process as I neared the coast. I eventually managed to force-land in a ploughed field adjacent to a hop-garden. On climbing out of my aircraft I slid the canopy shut and turned to look for the nearest road. I spotted a couple having a picnic in the gateway to the field, their Austin Ruby saloon parked close-by. As I approached I was joined by a sergeant-pilot who had landed by parachute in a nearby orchard. The couple offered us a cup of tea and then a lift, not back to my aerodrome but to the nearest pub. What a contrast to the aerial combat in which we had been fighting for our lives just a short time before!

The official period given as the Battle of Britain is 10 July - 31 October 1940 and although the air-fighting continued into 1941, by the time the Squadron returned to Scotland in December, we knew the Battle of Britain had been well and truly won.

I left 603 Squadron in April 1941 and served in various units, including flying “Hurricanes” with the MSFU, as a Flight Commander with 257 Squadron, and as an instructor at Central Gunnery School before I took over Command of No.247 (China-British) Squadron, part of 124 Wing, 2nd Tactical Air Force, flying Typhoons from beachhead code B.6, northern France in August 1944.

Initially the Squadron helped close the Falaise Gap but as the Allied forces moved inland, so we followed: from B.6 - Coulombs to B.68 (Amiens/Glisy), B.58 (Melsbroek) and finally (for me anyway) B.78 (Eindhoven). We also provided aerial support throughout the Arnhem campaign: Operation Market Garden.

It was a particularly intense period, moving from one makeshift airfield to another, carrying out regular ground-attack operations in support of the ground troops. Living conditions were very basic and we lived in tents most of the time when conditions were dependent on the weather. Nevertheless, we made the most of it and the spirit was good. On that note, not only did we drink the local Calvados, we also used it to fuel our Zippo lighters and hurricane lamps!

During this period we lost a lot of good pilots. Attacking the Germans at low-level meant no margin for error. If you were hit you had no time to bale out. German anti-aircraft fire was almost ever-present and we were particularly vulnerable when pulling up after an attack when you became a prime target for the German gunners. After firing my rockets I tended to stay low which worked to my advantage. We also saw the carnage on the ground at close quarters. There is no glamour war.

Luck finally ran out for me on 23 December 1944. As part of a force of 16 Typhoons from 247 and 137 Squadrons at Eindhoven, led by Wing Commander Kit North-Lewis, we were ordered to seek out fifteen plus German tanks forcing their way into the American sector.

The weather was awful and we were lucky to avoid collisions. Unable to locate the tanks we were ordered split into our individual squadrons and continue the armed reconnaissance. I spotted a train and led the attack. One of my rockets must have entered the firebox as there was a terrific explosion by my radiator was punctured as I flew through the debris. I tried to nurse my aircraft back at low level but simply ran out of height. I force-landed about 2 miles inside the German lines and was taken prisoner. I was initially taken to a rear echelon platoon HQ and from there, ironically by train, to the interrogation centre at Oberursel, near Frankfurt. I was then taken to Stalag Luft I, Barth, on the Baltic Coast where I remained until May 1945 when I was repatriated as part of Operation Exodus.

In January 1946 I received notification I had been awarded the Dutch DFC for my leadership of 247 Squadron throughout Operation Market Garden, conferred by Her Majesty The Queen of the Netherlands. There was no ceremony. I received the medal in the post!

I left the RAF in April 1946 and went to work for BOAC flying Doves, Herons and Dakotas on the West African routes until 1948 when I returned to the UK. I then emigrated to South Africa where I had a number of very different jobs but my time in

Botswana was a truly wonderful period in my life and a country I refer to as “God's Own”.

In 1994, I returned to the UK with my wife, Audrey. By 2003 my biography entitled “Stapme” was published. Written by David Ross, together we attended many of the annual Battle of Britain commemorative functions I had missed out on during my years in South Africa. More specifically the annual Battle of Britain Fighter Association Reunions.

During research for the book I was surprised to learn that the BBMF's Supermarine Spitfire MkII, P7350, had actually been flown by pilots of 603 Squadron during the Battle of Britain! “P7350” was first flown by Flying Officer Colin Pinckney on 17 October and for the second time on the 25th when my friend (then Pilot Officer) Ludwik Martel was shot down over Hastings. Ludwik managed to land his aircraft back at base but spent ten days in hospital recovering from shrapnel wounds to his legs when a canon shell exploded in close proximity.

Today, as a veteran of 603, I get a kick from seeing one of our veteran Spitfires displayed so ably, although it is nice to think that back then I did not have the aircraft's longevity in-mind and would not have hesitated to use full power and push the limits!

These past few years I have attended air-shows where I have met genuine enthusiasts with whom I have enjoyed many a conversation about the events of so many years ago. But, when you see this grey-haired old man at any future air shows and hear the roar of the Merlin engines of the BBMF overhead, please remember the sacrifice. Consider me sitting there, surrounded by my fresh-faced friends of 603 Squadron with whom I fought, but who did not share my good fortune and go on to enjoy a full life. As a 20 year-old alongside them back in the early part of 1940, I had my now familiar handlebar moustache but back then it was newly-grown when us young newcomers to the unit we were very keen to look older and as experienced as the senior members of our Squadron. I have now had my handlebar moustache for 66 years and, as the RAF rules stated at the time “the whole of the upper lip shall remain unshaven.” Not everyone adhered to that!

In remembering those pilots lost during the Battle of Britain it is also vital you pay homage to all who contributed to our victory during that Summer of 1940: the commanders, aircrews, the spirited and hard-working ground crew personnel, and many others too numerous to mention here, for it was a team effort.

And let not the revisionists of more recent times attempt to detract from what was achieved during those heady days of 1940, whether intended or otherwise. To us the German advance had to be stopped, and we, in our capacity as RAF fighter pilots, ably supported from many quarters, achieved just that. Whilst there were experienced older pilots many of us were very young, some had only just begun their university courses when they applied to become fighter pilots. Those recruited just prior to the start of the Battle were taken and taught to fly in the shortest time possible and thrust into a withering baptism of aerial combat for the first time in the RAF's latest fighters, the now legendary Hurricane and Spitfire. I suppose a comparison today would be to put a twenty year-old through the minimum flying training and ask him to fly and fight for

his life in an F3 Tornado with perhaps just fifteen hours on type!

The Battle of Britain was a victory and probably the greatest and most significant air battle in history, and as a consequence Britain was not invaded. During the interrogation of Field Marshal von Runstedt after the end of the war, he was asked when he thought the tide had begun to turn against the Germans. Surprisingly, he replied “The Battle of Britain.... that was the first time I realised that we were not invincible.”

The Battle of Britain attracts a great deal of attention but please take a moment to remember those RAF servicemen and women who were destined to lose their lives serving with the other Commands throughout the duration of WWII. Their sacrifice should and never will be forgotten. In that respect, the sight and sound of the BBMF Lancaster and Dakota provides us with a worthy and poignant reminder.

The Flight and its hardworking personnel under Sqn Ldr Al Pinner continue to serve to preserve the memory of my long lost friends, an airborne memorial to the Few. I, for one, am well aware of just how much it means to them to represent such a prestigious organisation which has rightly earned international acclaim.

I have chosen a piece of contemporary poetry with which to conclude and by which I would like me and my friends to be remembered:

Do not stand at my grave and weep; I am not there. I do not sleep.
I am a thousand winds that blow. I am the diamond glints on snow.
I am the sunlight on ripened grain. I am the gentle autumn rain.
When you awaken in the morning's hush , I am the swift uplifting rush
Of quiet birds in circled flight. I am the soft stars that shine at night.
Do not stand at my grave and cry; I am not there. I did not die.



*Colored photograph of Franz von Werra's Me-109
shot down by Gerald „Stapme“ Stapleton*

Spitfire Paintings Published by Vector Fine Art



Spitfire and Messerschmitt Paintings Published by Vector Fine Art



