

## Zweiter Weltkrieg

### Erinnerungen an die Aktivdienstzeit von 1944 und 1945

Von Kurt Isenring

Im Frühjahr 1944 verdiente ich meinen Grad als Mitrailleurlieutenant ab. Danach wurde ich von der Grenzdivision 7 zum Aktiven Dienst einberufen. Am 1. September 1944 erhielt ich eine Anstellung bei der Unterhaltsorganisation der Fliegertruppen, der damaligen Direktion der Militärflugplätze. Dort erlebte ich den Aktiven Dienst bis zu dessen Ende im Jahr 1945 aus einer anderen Warte. Die damaligen Ereignisse sind in meiner Erinnerung stark eingepreßt. Ich habe deshalb die nachfolgenden Aufzeichnungen als Zeitzeuge festgehalten.

#### Bombardierung von Friedrichshafen

Im April 1944 befand ich mich in der Infanterierekrutenschule in Altstätten im Rheintal. Ich verdiente meinen Grad als Mitrailleurlieutenant ab. In der Nacht vom 27. auf den 28. April 1944 erlebte ich in der dortigen Gegend die Flächenbombardierung von Friedrichshafen mit etwa 1000 Bombardierungsflugzeugen der britischen Royal Air Force RAF.

Ich beobachtete das Ereignis aus einer Distanz von rund 30 km. Der Himmel war durch Leuchtkörper taghell erleuchtet. Die starken Explosionen begannen um 2 Uhr und waren während 50 Minuten zu hören. Ich erinnere mich an den harten Knall und an das Beben und «Rollen» der Erde. Der ganze Raum über Friedrichshafen war von den Leuchtspurgarben der deutschen Fliegerabwehr mit Knall und Blitzen der Geschosse am Himmel bedeckt.

Das war die erste Bombardierung, die ich so nahe mit einer derartig starken Intensität an Licht, Lärm und Beben der Erde erlebte. Aus der Entfernung sah es aus wie ein «Seenachtfest», aber wir ahnten die Realität in Friedrichshafen mit ihrem Leid und Grauen.

Das nachfolgende Bild mit Kursivtext ist der Website der Stadt Friedrichshafen<sup>1</sup> entnommen.



*Dem Abwurf von rund 170 Luftminen und 580 Sprengbomben, die die Häuser in den Wohngebieten aufrissen, folgten ganze 185 000 Brandbomben, die Friedrichshafen in ein einziges Flammeninferno aufgehen liessen. Laut offizieller Statistik sind in dieser Brandnacht 136 Menschen ums Leben gekommen, 375 wurden verwundet. Tausende verloren ihr Zuhause. Die Strom- und Wasserversorgung wurde unterbrochen. Überall Brände, Trümmer und Bombentrichter.*

---

<sup>1</sup> <http://www.friedrichshafen.de/unsere-stadt/historisches/> (05.08.2010 11:20)

### **Ernstfalleinsatz mit einem Fliegerabwehrzug**

Nach dem Abverdienen als Leutnant wurde ich am 15. Juni 1944 im Rahmen der Teilmobilisierung der Grenzdivision 7 zum Aktiven Dienst aufgeboten. Nach der Invasion der Alliierten am Ärmelkanal wurden starke deutsche Truppenkonzentrationen mit «unklarer Absicht» im süddeutschen Raum gemeldet. Ich erlebte meinen ersten Ernstfalleinsatz an der Grenze.



**Fliegerabwehr-Doppelmachinengewehr 7.5 mm**

Die Kompanie, welcher ich angehörte, hatte das mögliche Durchbruchgelände bei Steckborn zu sperren. Mein Auftrag lautete, mit einem Infanteriefliegerabwehrzug auf einem kleinen Plateau oberhalb von Steckborn deutsche Flugzeuge zu bekämpfen. Ich verfügte über 4 Fliegerabwehrwaffen Kaliber 7.5 mm mit einer Kadenz von 1000 Schuss pro Minute (siehe Bild).

Der Kompaniekommandant orientierte uns, dass ein deutscher Angriff im Laufe dieser Nacht möglich sei. Damit wurde jedem von uns bewusst, was dieser Einsatz bedeuten könnte. Unter uns lagen Steckborn, der See von etwa 1.2 km Breite und dann das deutsche (gegnerische) Ufer. In Ablösungen standen meine Soldaten an den Waffen, gespannt auf jedes Motorengeräusch horchend, bis zum Morgen. Es passierte nichts. Jeder hat sich im Laufe dieser Nacht seine eigenen Gedanken gemacht.

### **Aktiver Dienst im Juli/August 1944 mit Luftkriegsgeschehen**

In den Monaten Juli und August 1944 leistete ich als Leutnant der Grenzmitrailleurkompanie IV/277 vier Wochen Aktivdienst auf dem Seerücken im Raum Kreuzlingen-Ermatingen.

An einem Mittag erlebten wir den Tagangriff von alliierten Bomberverbänden auf Friedrichshafen<sup>2</sup>. Vom Seerücken hatten wir Sicht auf den Bodensee. Wir beobachteten über dem Raum Friedrichshafen-Meersburg grosse Bomberverbände und intensives Feuer der deutschen Fliegerabwehr mit Knalleffekten und Explosionswölklein. Die Erde begann zu zittern und zu «rollen» wie bei einem Erdbeben. Wir sahen laufend Explosionsblitze der Fünftonnenbomben und riesige Rauchwolken im Raum Friedrichshafen. Vermutlich getroffene Bombardierungsflugzeuge mit Rauchfahnen verliessen den Raum. Viele stürzen ab. Hunderte von weissen Fallschirmen waren im Luftraum zu sehen. Es handelte sich um abgesprungene Besatzungen der beschädigten Flugzeuge. Durch den Wind wurden die Fallschirme nach Westen in den Raum Konstanz getrieben,

Wir fragten uns, wo diese Leute landen würden, diesseits oder jenseits der Schweizergrenze. Wir schauten zu, wie Fallschirme auf deutschem Gebiet im Wollmatinger-Naturschutzried im Schilf oder im Wasser landeten und wie deutsche Boote sie bald darauf, auch aus dem kurzen Rheinstück zwischen Konstanz und Gottlieben, hereinholten. Fallschirme gingen auch auf dem Schweizerteil des Untersees und des Rheinstücks nieder und wurden von Schweizerbooten geholt. Wir fragten uns auch, was wohl mit jenen Besatzungen passieren würde, die auf deutschem Gebiet landeten. Diejenigen auf Schweizerboden hatten wohl mehr Glück!

---

<sup>2</sup> Vom 21. Juni 1943 bis zum 25. Februar 1945 musste die alte Bodenseestadt elf Luftangriffe über sich ergehen lassen. Die Bilanz der systematischen Bombardierungen: etwa 1 000 Tote, 1 000 Verwundete und unzählige Obdachlose, die ein elendes Leben in Notquartieren führten. Quelle: Website der Stadt Friedrichshafen

Über eine Stunde lang schauten wir diesem Kriegsgeschehen mit den Kriegsflugzeugen und den Fallschirmen in der Luft und den Explosionen am Boden zu. Wir waren nicht direkt beteiligt, aber stark berührt. Wir erlebten, was der Krieg mit Tod und Verderben für beide Seiten bedeutet.

Nach der Rückkehr in unsere Unterkunft wurden wir informiert, dass etwas weiter südlich ein Bombardierungsflugzeug auf einem freien Feld notlandete. Die Besatzung überlebte. Eine Nachbareinheit hatte dort die Bewachungsaufgabe übernommen.

### **Luftkriegserlebnis vom 5. September 1944**

Seit dem 1. September 1944 war ich als Zivilangestellter der Direktion der Militärflugplätze auf dem Militärflugplatz Dübendorf tätig. Ich arbeitete als Infanterieleutnant in Uniform, mit Reithosen und Stiefeln, in einem Büro im alten Verwaltungsgebäude gegenüber der Betriebskantine. Meine Aufgabe bestand in der Ausführung von Arbeiten im Personaldienst in Bürogemeinschaft mit Oberleutnant Otto Schaub. Mein Chef war damals Major Fritz Gerber

In meiner ersten Arbeitswoche hatte ich ein Luftkriegserlebnis, welches in der «Chronik der Schweizer Militäraviatik» von Ernst Wyler wie folgt beschrieben ist:

*«Am 5. September wird eine schweizerische Messerschmitt-Jagdpatrouille, die versucht, einen amerikanischen Bomber zur Landung zu führen, von Begleitjägern P-51 Mustang angegriffen. Dabei wird eine Me-109 abgeschossen, die andere macht in Dübendorf eine Bauchlandung. Fazit: ein Pilot, Oberleutnant Paul Treu, tot und zwei Jagdflugzeuge weniger. Zur besseren Kennzeichnung der schweizerischen Flugzeuge (weil die Flugwaffe mit der Me-109 den gleichen Flugzeugtyp wie Deutschland einsetzt) wird eine auffällige rot-weiße Streifenbemalung der eigenen Flugzeuge vorgenommen.»*

Ich arbeitete am 5. September 1944 im Büro und hörte den Fliegeralarm. Vorschriftsgemäss schloss ich die Fensterläden, konnte aber durch die schräg gestellten Jalousien gut ins Freie blicken. Ich hörte den Motorenlärm von Bombardierungs- und Jagdflugzeugen und bald darauf das Aufheulen von Motoren. Durch die Jalousien sah ich ein Flugzeug P-51 Mustang weniger



**Flugzeug Me-109 der Schweizer Fliegertruppen**

als 100 Meter über dem Unterrichtsgebäude von Süden nach Norden fliegen und eine Salve mit Leuchtspurmunition mit den sechs 12.7-mm-Bordmaschinengewehren feuern. Diese «Fläche aus Feuer» hatte auf kurze Distanz ein schweizerisches Flugzeug Me-109 im unteren Rumpfteil getroffen. Ich habe diesen Anblick noch heute vor Augen!

Kurz darauf habe ich vom Abschuss und der Zerstörung des Flugzeugs Me-109 mit Pilot Paul Treu erfahren. Das Flugzeug Me-109, dem die von mir beobachtete Salve galt, konnte stark beschädigt auf dem Bauch landen. Der Pilot, Hauptmann Heiniger, war schwer verletzt. Die Bombardierungsflugzeuge sind in Dübendorf gelandet, das Mustangflugzeug ist verschwunden.

Für mich war dieser Luftkampf ganz nah erlebter «heisser» Krieg. Hauptmann Heiniger war später Flugkapitän bei der Swissair und weiterhin Militärpilot. Im Februar 2010 ist er im 98. Altersjahr im Alterszentrum Rotacher in Dietlikon verstorben. Er soll der älteste im Zweiten Weltkrieg im Einsatz gestandene Militärpilot gewesen sein. Heute ist dies möglicherweise Hans Giger, geboren am 11. Juni 1914.

### **Düsenjäger Me 262**

Im April 1945 stand die deutsche Wehrmacht vor dem Zusammenbruch. Die westlichen Alliierten stiessen von Westen und die sowjetischen Truppen von Osten her durch Deutschland. Man erwartet das baldige Kriegsende.

Am 25. April 1945 übte ich nach wie vor meine berufliche Tätigkeit bei der Direktion für Militärflugplätze in Dübendorf aus. Ein besonderes Ereignis dieses Tages ist in der «Chronik der Schweizer Militäraviatik» von Ernst Wyler wie folgt beschrieben:

«Neben fünf Bücker-181-Bestmann-Schulflugzeugen ist unter den zwölf deutschen Flugzeugen, die vor Kriegsende in der Schweiz Zuflucht suchen, die Landung des ersten Düsenjägers Messerschmitt Me-262 am 25. April in Dübendorf das am meisten aufsehenerregende Ereignis.»

Fliegeralarm. Ich rannte in ein anderes Büro mit Sicht durch die Jalousien auf den Flugplatz. 10 Moraneflugzeuge standen westlich und 10 C-36-Flugzeuge östlich des Kontrollturmgebäudes. Ich sah die Piloten zu den Flugzeugen rennen. Die Motoren wurden gestartet und die Flugzeuge startbereit in Richtung Wangen-Volketswil auf dem Rasen aufgestellt.



Das Flugzeug Messerschmitt 262

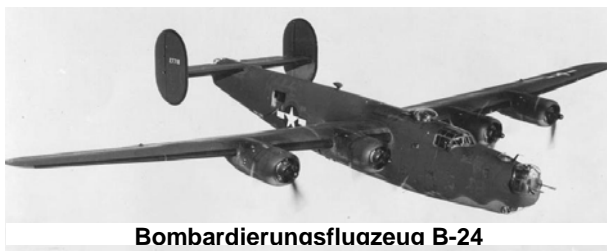
Dann hörte ich ein mir bisher unbekanntes Geräusch, eine Art Donnerrauschen. Ein Flugzeug flitzte über den Flugplatz und stieg himmelhoch von Westen in Richtung Osten auf. Danach starteten unsere 20 Flugzeuge gleichzeitig quer über den Flugplatz in Richtung Wangen- Volketswil. Jetzt raste das Düsenflugzeug Me 262 zum zweiten Mal über den Flugplatz und über die startenden 20 Flugzeuge Morane und C-36. Durch den

Geschwindigkeitsunterschied zwischen 150 und 600 km/h wirkten unsere Flugzeuge auf mich wie tote, in der Luft hängende Fliegen. Ich habe dieses Bild nie vergessen. Leider bestehen dazu keine fotografischen Aufnahmen.

Unsere Jäger verschwanden in Richtung Osten. Das Flugzeug Me 262 flog aus **Westen** kommend zur Landung an, setzte lange nicht auf der Piste auf und verschwand aus meinem Blickfeld. Es war erst beim Zurückrollen wieder sichtbar. Zuerst sah ich zwei schwarze Punkte, dann zwei schwarze Löcher (die Triebwerköffnungen) und dann die schwer sichtbare Silhouette des Flugzeugs. Das Erlebnis von diesem erstmaligen Hören und Sehen eines Flugzeugs mit Strahltrieb und die sichtbare «Ohnmacht» unserer Jäger in der Startphase waren ungeheuer beeindruckend, unvergesslich.

### Flugrapport vom 8. Mai 1945

Der Flugrapport im Anhang ist ein interessantes Zeitdokument vom Tage der Kapitulation



Bombardierunasfluazeua B-24

Deutschlands. Oberst Högger, der damalige technische Chef der Direktion der Militärflugplätze, führte zusammen mit einer fünfköpfigen Besatzung, einen Flug mit einem Bombardierungsflugzeug B-24 über der Ostschweiz durch. Dabei geriet er in eine flache Vrille. Er konnte das Flugzeug nur mit Mühe auffangen. Das Dokument habe ich

vom Sohn Rolf des mitfliegenden Bordmechanikers Franz Schraner erhalten. Er sagte mir, sein Vater habe oft von den Schrecksekunden vor einem möglichen Absprung erzählt.

Der Verfasser des Manuskripts, Kurt Isenring, war vom 1. September 1944 bis zum 31. Dezember 1988 bei der Direktion der Militärflugplätze und deren Nachfolgeorganisationen Abteilung bzw. Bundesamt für Militärflugplätze, zuletzt als Vizedirektor, tätig.

**Anhang:** Flugrapport Nr. 145 vom 8. Mai 1945

FLIEGERTRUPPE

Flugrapport:

Dienst:

No. 145

Datum:

8.5.45.

Flugzeug No. B-24

449928

Grad

Name

Vorname

Pilot

Oberst Högger Heim. Schraner

Beob. (Passag.)

Spalinger Ing. Keller

Abflug in:

D'dorf

Zeit: 10<sup>11</sup>

Landung in:

D'dorf

Zeit: 12<sup>25</sup>

Flugzeit:

2 Std 14 Min.

Landungen:

1

Max. Höhe:

8'000

Aufgabe

Abgasturbinen (Foliet)

Flugweg:

Bombentore geöffnet  
Sursee - Rapperswil, Bodensee  
flache Vrielle  
Ca 2700 m

Bemerkungen (Defekte, usw.)

Masch. Geschw. Verlust

2700m / kurz

45620

Friedensschluss