

GEHEIMER NACHTJÄGER IN DER SCHWEIZ

# Katzenjammer Musik



Verfranzt und in der Schweiz gelandet: Die mit dem streng geheimen FuG-220-Lichtenstein-SN-2b-Radargerät ausgerüstete Bf 110 sorgte für ein diplomatisches Tauziehen zwischen dem Dritten Reich und der Schweiz

Foto Swiss Air Force Center

**E**s war eine Erfahrung der eher unangenehmen Art, als Pilot Oberleutnant Wilhelm Johnen, Radarspezialist Leutnant Joachim Kamprath und Waffentechniker Oberfeldwebel Paul Mahle in die Gehörläufe wehrhafter Eidgenossen blickten. In den frühen Morgenstunden des 28. April 1944 landete das Trio in blinker Unwissenheit ihren mit überaus sensibler Waffentechnik nur so voll gepackten Nachtjäger auf

dem bei Zürich gelegenen Militärflugplatz Dübendorf.

Die Angehörigen der 5. Staffel des Nachtjagdgeschwaders 5 (5./NJG 5) waren in der Nacht vom 27. auf den 28. April 1944 von ihrem Einsatzhorst Hagenau im Elsass gestartet, um einer Armada von nicht weniger als 309 britischen Lancaster die Stirn zu bieten. Diese Flotte schickte sich eben an, Friedrichshafen mit 1086 Tonnen Bomben dem

Erdboden gleich zu machen. Der Raid kostete 136 Menschen das Leben, 656 Häuser waren komplett zerstört, weitere 421 schwer beschädigt.

Bei ihrem schwersten Schlag gegen die Rüstungsmetropole am Bodensee büßte das Bomber Command 18 seiner Flugzeuge ein, das waren 5,6 Prozent der eingesetzten Flotte. Drei dieser Lancaster stürzten über der Schweiz ab.

# wegen schräger

Die Landung eines von modernster Kampftechnik nur so strotzenden Bf-110-G-4-Nachtjägers in der Schweiz löste Ende April 1944 ein politisches Kräftemessen zwischen dem Dritten Reich und den Eidgenossen aus. Dieses Tauziehen endete drei Wochen später mit der Zerstörung der Messerschmitt sowie der Übergabe von zwölf brandneuen Bf 109 G-6 an die Schweizer Fliegertruppe. Erstmals sind Fotos von der hochbrisanten Sprengung der Bf 110 G-4/R8/B2 auf dem bei Zürich gelegenen Militärflugplatz Dübendorf aufgetaucht

Von Hans-Heiri Stapfer



Unglückspilot Wilhelm Johnen:  
Sein Irrflug zog unangenehme  
Fragen deutscher Behörden  
nach sich Foto Sammlung H. Ringlstetter



In seinem in den frühen Nachkriegsjahren erschienenen Buch »Duell unter den Sternen« beschrieb Wilhelm Johnen den Abschuss der Lancaster B III (Werksnummer DV192) mit dem Kennzeichen HW-Z der No. 100 Squadron südwestlich von Straßburg sowie den Versuch, einem weiteren Bomber den Garaus zu machen. Bei der wilden Kurbelei in stockdunkler Nacht verlor die Besatzung die Orientierung und schoss bei bedenklich leer wer-

denden Treibstofftanks Notsignale – worauf die Schweizer Fliegertruppe in Dübendorf servil die Hindernisbeleuchtung einschaltete. Dies war sozusagen die Ouvertüre zu einem diplomatischen Seilziehen zwischen dem Dritten Reich und den Eidgenossen, das am 17. Mai 1944 in der Zerstörung des hochgeheimen Nachtjägers gipfelte.

Beim kurz nach der Landung angesetzten Verhör durch Offiziere des Schweizer Nach-

richtendienstes ritt der 23-jährige Oberleutnant Johnen die Kanonenkugel des Lügenbarons von Münchhausen: So berichtete der Staffelfeldkommandant allen Ernstes, dass sein Flugzeug ein Geschenk des Führers sei und die weiße Marmorierung von der Tarnung in Wintereinsätzen herrühre.

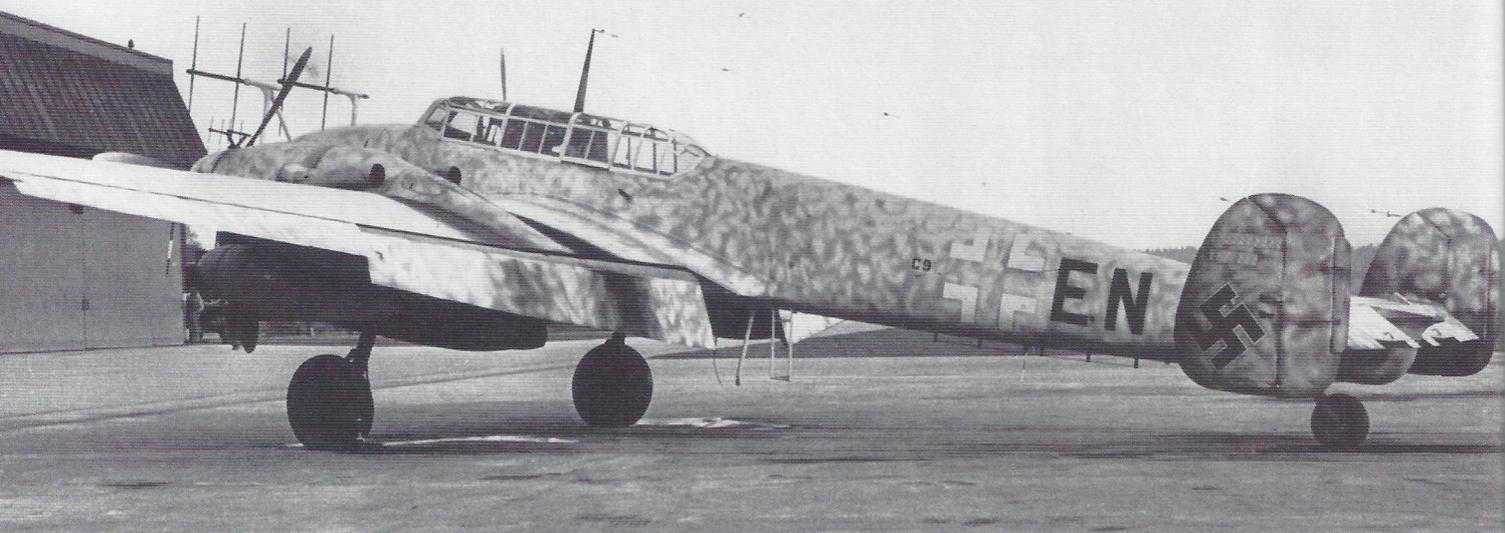
## Berühmter Begleiter

Johnen war in dieser Nacht nicht alleine über Dübendorf: Sein Flügelmann Guido Mutke kreiste auf der Suche nach einer geeigneten Landemöglichkeit ebenfalls über dem damaligen Zürcher Airport, wie ein kürzlich aufgefundenes geheimes Verhörprotokoll des Schweizer Nachrichtendienstes verrät. Nach der eindringlichen Warnung seines Bordfunkers, über der Schweiz zu sein, nahm Mutke unverzüglich Kurs Richtung Nordwesten auf das besetzte Frankreich. Rund 15 Kilometer vor Nancy war Ebbe in den Tanks des Bf-110-Nachtjägers, was die Besatzung zum Fallschirmabsprung zwang. Seinen großen Auftritt hatte der Oberfähnrich fast auf den Tag genau ein Jahr später an gleicher Stelle: Fahnenflucht begehend lieferte der damalige Medizinstudent am 25. April 1945 seine Me 262 A-1a (Werksnummer 500 071) den Eidgenossen in Dübendorf frei Haus.

Doch zurück zu Johnens Wundervogel. Neben dem streng geheimen FuG-220-Lichten-

Staffelkommandant Wilhelm Johnen landete diese Bf 110 G-4/R8/B2 am 28. April 1944 in Dübendorf, nachdem er gegen Friedrichshafen angesetzte Lancaster bekämpft hatte

Swiss Air Force Center



## Elektronische Augen schielen nach nächtlicher Beute



Die markant vergrößerte Antennenanlage des FuG 220 Lichtenstein SN-2 generierte höhere Seitenwindkräfte. Dies machte eine Vergrößerung der Seitenleitwerkscheiben an der Bf 110 G-4 notwendig

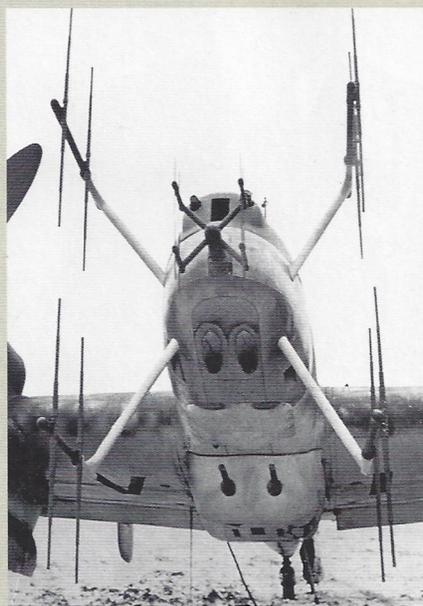
Foto EADS

Das FuG-220-Lichtenstein-SN-2-Funkmessgerät war zur Feinerfassung der gegnerischen Bomber gedacht. Das grobe Heranführen der Nachtjagdbesatzungen an den gegnerischen Bomberstrom geschah mit am Boden stationierten Würzburg-Radarstationen, die eine Reichweite von rund 60 Kilometern hatten.

Zum Zeitpunkt der Landung von Johnens Bf 110 G-4 in der Schweiz am 28. April 1944 war das Bordradar FuG 220 Lichtenstein SN-2 eines der bestgehütetsten Geheimnisse der deutschen Luftwaffe. Das von Telefunken entwickelte Gerät zur Feinerfassung gegnerischer Bomber arbeitete auf einer Frequenz von 97 Megahertz und war gegen die Stagniolstreifen der Briten resistent, welche das Vorgängermuster FuG 202 lahm legten. Die Einsatzdistanz lag zwischen 100 und 500 Metern. Die ersten Lichtenstein SN-2 kamen ab Ende 1943 zum Einsatz und bedingten eine gegenüber dem FuG 202 – dem ersten einsatzfähigen Bordradar der Welt – vergrößerte Antennenanlage am Bug. Um den Störversuchen der

Briten entgegenzuwirken, kamen ab Februar 1944 Geräte zum Einbau, die variable Frequenzen aufwiesen. Das FuG 220 verblieb bis Kriegsende in Produktion, wobei Telefunken das Gerät laufend verbesserte.

Die Bf-110-Nachtjäger rollten jeweils ohne FuG 220 Lichtenstein SN-2 vom Band. Das Bordradar wurde erst in den von der Luftwaffe betriebenen Frontschleusen in Werl oder Schöneberg/Diepensee eingebaut.



Charakteristisches Merkmal des FuG 220 Lichtenstein SN-2: das am Bug angebrachte Antennengeweihe

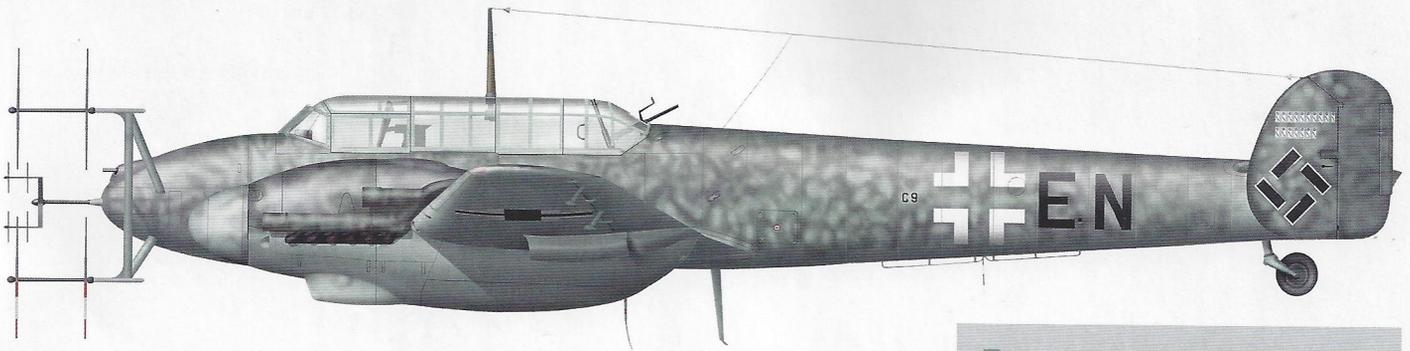
Foto EADS

stein-SN-2b-Bordradar (siehe Kasten) wartete die in Dübendorf internierte Bf 110 G-4/R8/B2 mit einer weiteren Besonderheit auf: ihrer raffinierten Bewaffnung, die es der Besatzung erlaubte, den feindlichen Bomber unterfliegend aufs Korn zu nehmen – und mit einem kurzen Feuerstoß die Treibstofftanks in Brand zu schießen. Bei diesem Angriffsverfahren nahm sich der Nachtjäger geschickt aus dem Wirkungskreis des gegnerischen Abwehrfeuers.

Das revolutionäre Waffensystem mit der Bezeichnung Rüstsatz 8 trug den Übernamen »Schräge Musik«, womit man auf die Installation der Kanonen anspielte. Diese waren im Besatzungsraum in einem Winkel von 70 Grad nach vorne feuernd eingebaut. Insgesamt vier Munitionstrommeln zu je 60 Schuss speisten die beiden MG FF, die sich wegen ihrer geringen Lauflänge von lediglich 82,2 Zentimetern besonders gut zum Einbau im engen Cockpitbereich des Messerschmitt-Nachtjägers eigneten.

## Wunderwaffe ohne Segen des RLM

Geistiger Vater der Schrägen Musik war der in der Schweiz internierte Paul Mahle – seines Zeichens Waffentechniker der 2. Gruppe des NJG 5 (II./NJG 5). Erstmals zum Einbau kam diese ohne den Segen des Reichsluftfahrtministerium (RLM) entwickelte Waffenanordnung im Juni 1943. Die Schräge Musik fand ursprünglich nur beim NJG 5 Anwendung. Erst als die durchschlagenden Erfolge gegen britische Bomber aufhorchen ließen, testete das RLM die Schrägbewaffnung ab Anfang Mai 1944 an ihrer Erprobungsstelle in Tarne-



■ Lackiert war Oberleutnant Johnens Bf 110 G-4 in RLM 74/75/76. Die Unterseite der rechten Fläche war schwarz gehalten  
Zeichnung H. Ringlstetter/Aviaticus

witz. Im Laufe des Juli 1944 wurde die als Rüstsatz 8 bezeichnete Bewaffnung serienmäßig in den Bf 110 G-4 eingebaut.

Bei der Schrägen Musik zum Einsatz gelangten die 20-mm-MG-FF-Bordkanonen, welche die Zürcher Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon in den Zwischenkriegsjahren entwickelte. Der deutsche Rüstungskonzern Rheinmetall-Borsig fertigte die Waffe ab 1935 in Lizenz. Geistiger Vater der im Dritten Reich so geschätzten Oerlikon-FF-Flügelkanone war der aus Deutschland emigrierte Reinhold Becker, der 1919 mit der Gründung der Zürcher Seebach Maschinenbau AG (Semag) seine Erfindung den Fängen des Versailler Vertrages entzog. Im Sommer 1924 erwarb die Maschinenfabrik Oerlikon die finanziell taumelnde Semag – und damit Beckers Patente. Dieser clevere Schachzug sorgte während zweier Dekaden für prallvolle Auftragsbücher des früher nur im Werkzeugmaschinenbau tätigen Unternehmens.

Bei der in der Schweiz gelandeten Bf 110 G-4/R8/B2 mit der Werksnummer 740 055 handelte es sich um einen praktisch brand-

neuen Nachtjäger, der bei der Gothaer Waggonfabrik AG in Gotha (Thüringen) vom Band rollte. Das RLM teilte der mit zwei 300-Liter-Zusatztanks ausgerüsteten Messerschmitt das Stammkennzeichen KK+JH zu. Die für Überführungsflüge zu den Kampfseinheiten gebräuchliche Markierung war auf dem Rumpf sowie den Tragflächenunterseiten aufgemalt.

Nach der Ankunft bei der 5./NJG 5 erhielt die Maschine das Verbandskennzeichen C9+EN aufgemalt. Bevor Oberleutnant Wilhelm Johnen sein neues Schlachtross zum ersten Mal genächtlichen Himmel ritt, ließ er seine Buchhaltung erledigen: Sein Bordwart pinselte 17 Balken auf das Seitenleitwerk. Dies als Zeichen der Luftsiege, die der Staffelkommandant zwischen März 1942 und Februar 1944 mit anderen Flugzeugen als Angehöriger des NJG 1 und NJG 5 erzielt hatte.

### Bomben im Swissair-Airliner

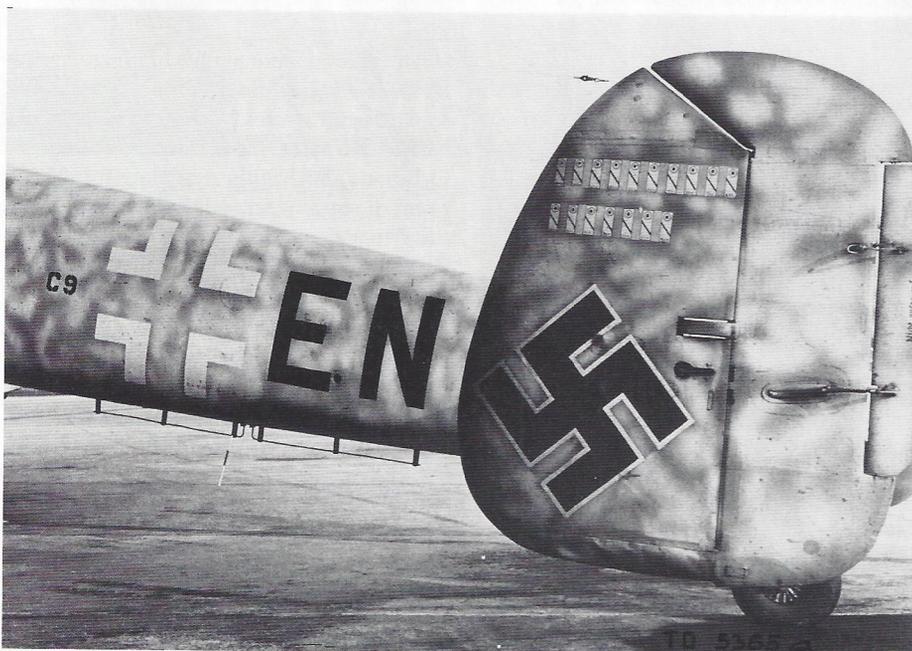
Ursprünglich wollte Berlin die Messerschmitt mit brisanter Technologie unversehrt zurückhaben. Ein Ansinnen, welches die Eidgenossen von Beginn an ablehnten. Die Fal-

ken im RLM schmiedeten darum bereits einen Plan, den mit dem geheimen Bordradar FuG 220 Lichtenstein SN-2b ausgerüsteten Nachtjäger in einem Handstreich zu entführen oder zumindest zu vernichten. Doch die Diplomatie siegte: Die Schweiz zeigte sich bereit, die internierte Bf 110 G-4/R8/B2 des Nachtjagdgeschwaders 6 im Beisein deutscher Vertreter in Dübendorf zu zerstören und erhielt als Gegenleistung zwölf fabrikneue Jagdflugzeuge Messerschmitt Bf 109 G-6 (siehe Kasten S. 36) zugesichert.

Vereinbarungsgemäß sollte der voll ausgerüstete Nachtjäger unter größter Geheimhaltung auf dem Gelände des Flugplatzes Dübendorf gesprengt werden. Am 15. Mai 1944 bestiegen Hans Brandt – damaliger Staffelkommandant des Nachtjagdgeschwaders 6 – sowie SS-Sturmbannführer Hans-Wilhelm Eggen in Stuttgart-Echterdingen eine DC-2 der Swissair. Der Douglas-Airliner beförderte das Duo mit der Vollmacht zur Vernichtung eines der geheimsten deutschen Nachtjäger nach Dübendorf. Als hochbrisanter Fracht mit an Bord waren drei Sprengsätze – das RLM wollte nichts dem Zufall überlassen. Offiziell reisten die beiden Scharfrichter der C9+EN als Kaufleute in die Schweiz ein.

### Wertvoller Ersatzteilsender

In der Nacht vom 17. auf den 18. Mai 1944 rollten Angehörige des Armeeflugparkes die bis zu diesem Zeitpunkt durch die Schweizer Armee streng bewachte Bf 110 G-4/R8/B2 aus dem Hangar. Auf das Ansinnen der Eidgenossen, die beiden Daimler Benz DB-605-B-1-Motoren, die Bereifung sowie weitere Ausrüstungsgegenstände vor der vereinbarten Zerstörungsaktion ausbauen zu dürfen, gingen Hans Brandt und Hans-Wilhelm Eggen – Letzterer pflegte auf seinen Auslandsreisen den Titel Rittmeister zu tragen – jedoch nicht ein. Sie bestanden eisern darauf, dass die mit dem Verbandskennzeichen C9+EN versehene Maschine im gleichen Zustand gesprengt werden müsste, wie sie



Beeindruckende Buchhaltung auf dem Seitenleitwerk: Die 17 Abschussmarkierungen stehen für britische Bomber, die Johnen zwischen März 1942 und Februar 1944 abgeschossen hatte

Foto Swiss Air Force Center



Die Aufnahmen stammen aus einem 16-mm-Film der Schweizer Armee und sind erst kürzlich wieder entdeckt worden

Foto Sammlung Stapfer

## ■ Messerschmitt Bf-110-G-Nachtjäger



Diese mit einem FuG-202-Lichtenstein-BC-Radargerät ausgerüstete Bf 110 G-4 fand bei der Escadrila 51 Vanatoare de Noapate (51. Nachtjagdstaffel) der rumänischen Luftstreitkräften Verwendung

Foto Dan Antoniu



Diese ramponierte Bf 110 G-4 der Escadrila 51 Vanatoare de Noapate war mit einem FuG 202 Lichtenstein BC ausgerüstet

Foto Dan Antoniu



Das Kennzeichen C9+HK weist diese Bf 110 G-4 zum Nachtjagdgeschwader 5 gehörend aus. Das markante Antennengeweiß ist typisch für das FuG 220 Lichtenstein SN-2

Foto DEHLA

Die aus der zweimotorigen Zerstörerversion der Bf 110 hergeleiteten Nachtjäger zur Bekämpfung der gegnerischen Bomberformationen waren ursprünglich nur als Übergangslösung gedacht. In Tat und Wahrheit blieb die Bf 110 praktisch bis Kriegsende in Produktion, weil die speziell für die Nachtjagd entwickelten Muster wie die Heinkel He 219 Uhu nicht wirklich die Serienreife erlangten.

Die ersten mit dem von Telefunken produzierten FuG-202-Lichtenstein-BC-Bordradargerät zur Zielerfassung ausgerüsteten Bf-110-F-4-Nachtjäger rollten im Sommer 1942 vom Band. Den Löwenanteil der für die Nachtjagd gefertigten Messerschmitt machte die Unterversion Bf 110 G-4 aus, die mit zwei Daimler Benz DB-605-B-1-Triebwerken von 1475 PS Leistung ausgerüstet und ab Januar 1943 verfügbar war. Insgesamt 1850 Einheiten verließen bis Februar 1945 die Gothaer Waggonfabrik in Gotha sowie die Luther Werke in Braunschweig. Die rund 510 km/h schnellen Bf 110 G-4 erwies sich als das Rückgrat der deutschen Nachtjagd während des Zweiten Weltkrieges. Kein anderer deutscher Nachtjäger lief in ähnlich hohen Stückzahlen vom Band.

Ab dem Frühjahr 1944 stand das verbesserte FuG 220 Lichtenstein SN2 zur Verfügung, das sich resistenter gegen Störversuche der Alliierten erwies. Die markant vergrößerte Antennenanlage des FuG 220 generierte höhere Seitenwindkräfte, was eine Vergrößerung der Seitenleitwerksscheiben notwendig machte. Das Dritte Reich lieferte eine kleine Anzahl von Bf 110 G-4 Nachtjäger an die rumänischen und ungarischen Bündnispartner.

am 28. April 1944 durch ihren Piloten, Oberleutnant Wilhelm Johnen, in Dübendorf gelandet war.

### Benzinfässer im Cockpit

Die Agonie des hochgeheimen Nachtjägers begann in Raten: Schweizer Soldaten verstaute mit Benzin gefüllte Fässer im Cockpit der Bf 110 G-4/R8/B2. Radarspezialist Hans Brandt vergewisserte sich, dass sämtliche Komponenten des FuG 220 »Lichtenstein« SN-2b sowie andere sensitive Ausrüstungsgegenstände an Bord waren, bevor der Staffelfeldkommandant im Bugraum die drei Sprengsätze deponierte.

Der Aktion wohnten hochrangige Vertreter der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) sowie der Schweizer Fliegertruppe bei. Kurz nach 22 Uhr setzten Soldaten die Benzinfässer in Brand, gleichzeitig detonierten im Bugraum die Sprengsätze. Die Flammen sowie die Wucht der Detonationen leisteten ganze Arbeit. »Vom Flugzeug ist nur wenig übrig geblieben«, heißt es in einem am 19. Mai 1944 an den Oberkommandierenden des Schweizer Heeres, General Henri Guisan, adressierten Geheimbericht über die Zerstörung der Bf 110 G-4/R8/B2, welcher im Bundesarchiv Bern der Nachwelt erhalten ist.

### Vergebene Mühe

Mit der Zerstörung des FuG 220 Lichtenstein SN-2 am 17. Mai 1944 auf neutralem Boden wollte das Dritte Reich unter allen Umständen die Geheimnisse ihres streng geheimen Bordradars bewahren. Es war vergebene Mühe: Bereits am 13. Juli 1944 landete eine Junkers Ju 88 G-1 (Werknummer 712 273) des Nachtjagdgeschwaders 2 irrtümlich auf

■ Ein Fall für die Anwälte

Für die Zerstörung von Johnens Bf 110 G-4/R8/B2 erhielt die Schweizer Fliegertruppe wenige Tage später zwölf Bf 109 G-6. Diese Jagdflugzeuge beschäftigten bis November 1958 die Gerichte, wie kürzlich aufgetauchte Dokumente des Schweizer Bundesarchivs in Bern belegen



Die Bf 109 G-6 (Werknummer 163 251) J-706 war mit dem Stammkennzeichen RQ+BO überflogen worden. Die PR-16 Ringantenne hatte man in der Zwischenzeit entfernt

Foto Roland Küng

Es war ein Deal, der den Lorbeerkranzträgern der Fliegertruppe den Mund wässrig machte: Das Dritte Reich offerierte der Schweiz für die Rückgabe oder die Zerstörung des hochgeheimen Nachtjägers ein Dutzend ihrer modernsten Messerschmitt-Jagdflugzeuge – dies zum Stückpreis von einer halben Million Franken. Es handelte sich dabei um die Bf 109 G-6, welche seit geraumer Zeit ganz oben auf der Wunschliste der Eidgenossen stand. Die umgangssprachlich als »Gustav« bezeichneten Maschinen waren als Ersatz für die kurz vor Kriegsausbruch beschafften und hoffnungslos veralteten Bf 109 E-3 gedacht.

**Devisengeschäfte**

Das Geschäft erhielt im Sommer 1944 eine zusätzliche Brisanz, als das Augsburger Messerschmitt-Stammwerk die bereits an die Schweiz gelieferten Bf 109 G-6 vom Reichsluftfahrtministerium (RLM) zurückkaufte. Dies mit der Absicht, den Betrag von der Schweiz in den nur spärlich verfügbaren freien Devisen zu erhalten. Mit diesem Schachzug wollte sich Messerschmitt wohl die Beschaffung knapper Rohmaterialien erleichtern. Üblicherweise beglich die Eidgenossenschaft ihre Wafengeschäfte über eine Verrechnungsstelle mit dem Dritten Reich.

Für die Begleichung ließen sich die Eidgenossen Zeit. Über den Grund dafür geben die Akten im Bundesarchiv Bern keine Auskunft. Mit ziemlicher Sicherheit dürfte die lasche Zahlungsmoral mit der von der Fliegertruppe bemängelten schlechten Fertigungsqualität der Bf 109 G-6 in Zusammenhang gestanden haben. Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) überwies eine erste Tranche von 2,17 Millio-

nen Franken am 17. April 1945 – also unmittelbar vor Kriegsende – auf das Sammelkonto von Messerschmitt bei der Schweizerischen Nationalbank in Zürich, wie Dokumente im Bundesarchiv in Bern belegen.

Ein Teil der Verpflichtungen gegenüber Messerschmitt ist zudem durch Lieferungen von Schweizer Firmen ans Dritte Reich kompensiert worden, die noch bis ins letzte Kriegsjahr anhielten. Empfänger waren unter anderem der Luftschraubenhersteller VDM sowie das RLM. Für die KTA waren damit – wohl auch der Flut an Mängelrügen wegen – die Forderungen gegenüber der Lieferfirma erfüllt.

Das in den frühen Nachkriegsjahren als Messerschmitt AG firmierende Unternehmen sah dies ganz anders: Um die restliche Forderung in der Höhe von knapp drei Millionen Franken einzutreiben, beschritt das Herstellerwerk 1953 vor dem Schweizer Bundesgericht in Lausanne den Rechtsweg. Es war der Startschuss zu einem jahrelangen juristischen Tauziehen. Dieses endete im November 1958 in einem Vergleich, worin sich die Eidgenossenschaft verpflichtete, weitere 1,8 Millionen Franken ans bayerische Herstellerwerk zu zahlen.

**Der kastrierte Gustav**

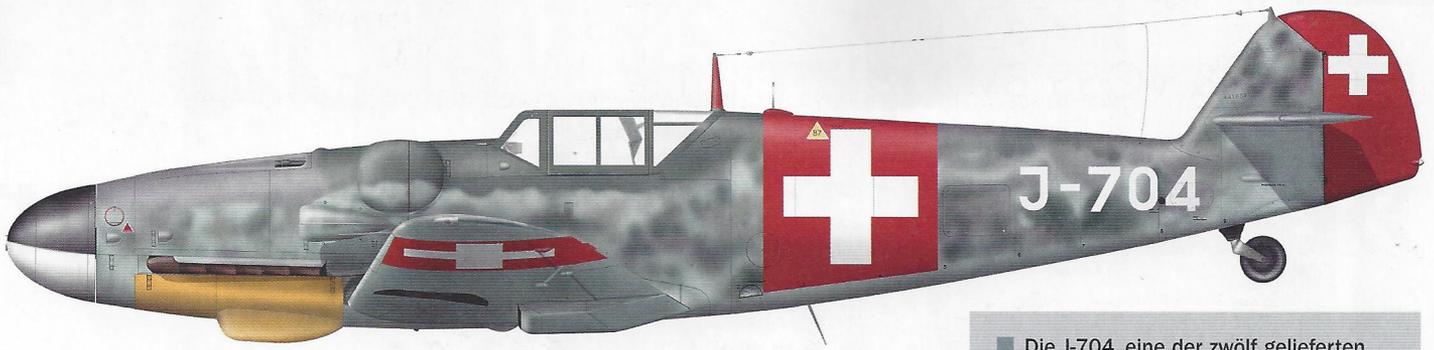
Alle diese für die Schweiz bestimmten Bf 109 G-6 stammten aus der laufenden Fertigung der Messerschmitt-Werke in Regensburg-Obertraubling. Die Rümpfe zimmerten KZ-Häftlinge in Gusen II, einem Außenlager des KZ Mauthausen, zusammen, während Gefangene des Konzentrationslagers im bayerischen Flössenbürg die Tragflächen fertigten.

Alle diese für die Schweiz bestimmten Bf 109 G-6 mussten vor ihrer Ablieferung die Abnahmekontrollen der Bauaufsicht Luft (BAL) passieren. Sie waren in der üblichen Tarnung gehalten und wiesen die Kennzeichen der deutschen Luftwaffe auf. Einige Angehörige des 3. (Süd) Flugzeug-Überführungsgeschwaders 1 brachten die Messerschmitt am 20. und 23. Mai 1944 – also nur wenige Tage nach der Zerstörung des Nachtjägers – vom bayrischen Luftwaffenstützpunkt Neubiberg nach Dübendorf. Sie erhielten die militärischen Kennzeichen J-701 bis J-712.

Im Gegensatz zu den Einsatzmaschinen der deutschen Luftwaffe fehlten bei den Schweizer Gustav das Telefunken FuG-25-»Erstling«-Freund-Feind-Erkennungsgerät, obwohl die damit korrespondierende Stabantenne AAG-25a im unteren Rumpfbereich eingebaut war. Ebenfalls fehlte das Einspritzsystem MW-50 für eine kurzfristige Leistungssteigerung des DB-605-A-Triebwerkes. Zum Einbau bei den Schweizer Bf 109 G-6 gelangte ein älteres Lorenz-FuG-16Z-Funkgerät, während die Luftwaffen-»Gustav« alle mit der verbesserten Version FuG-16ZY ausgerüstet waren. Der Peilrahmen PR-16 war zwar an allen an die Schweiz gelieferten Bf 109 G-6 montiert, jedoch überflüssig, da der dazu notwendige und als geheim klassifizierte ZVG-16-Zielflug-Verstärker fehlte.

**Maschinen mit Qualitätsmängeln**

Die Schweizer Fliegertruppe übernahm diese zwölf Bf 109 G-6 am 26. Mai 1944. Der Einsatz dieser Flugzeuge war von zahlreichen Zwischenfällen geprägt, welche größtenteils auf die kriegsbedingte, mangelnde Fertigungsqualität zurückzuführen waren. Aus diesem Grund trennte sich die Fliegertruppe bereits im Juli 1947 von ihren Bf 109 G-6.



■ Die J-704, eine der zwölf gelieferten Bf 109 G-6 mit den auffälligen Markierungen der schweizer Fliegertruppe

Zeichnung H. Ringlsetter/Aviaticus

## Freund, Feind oder neutral?

Luftraumverletzungen durch alliierte Flugzeuge und die der Achsenmächte waren für die Schweiz alltäglich. Die Eidgenossen waren auf leistungsstarke Jagdflugzeuge angewiesen, um sich zu schützen. Allerdings verwechselten Alliierte die Schweizer Bf 109 häufig mit Maschinen der deutschen Luftwaffe – was regelmäßig zu Luftkämpfen führte.



Bf 109 G-6 (Werknummer 163 815) J-711 erreichte am 23. Mai 1944 mit dem Stammkennzeichen NF+FP die Schweiz. Die Messerschmitt erhielt Mitte September 1944 den sogenannten Neutralitätsanstrich



Die noch mit dem Luftwaffe-Stammkennzeichen RQ+BO versehene Bf 109 G-6 unmittelbar nach der Landung in Dübendorf am 20. Mai 1944



Die im Mai 1944 an die Schweizer Fliegertruppe gelieferten zwölf Messerschmitt Bf 109

Fotos (3) Roland Küng

dem an der britischen Ostküste gelegenen Luftwaffenstützpunkt Woodbridge in der Grafschaft Suffolk. Diese Junkers war ebenfalls mit einem FuG 220 Lichtenstein SN-2 ausgerüstet. Damit gelangten die Alliierten völlig unverhofft in den Besitz des Standard-Radargerätes der deutschen Nachtjäger.

Zur Ausrüstung dieser Ju 88 gehörten die damals von der Luftwaffenführung als ebenfalls streng geheim eingestufteten FuG 227 Flensburg sowie FuG 350 Naxos. Das von Siemens entwickelte FuG 227 war ein Zielanfluggerät, das bis zu einer Distanz von 72 Kilometern Emissionen des englischen Heckwarnradars Monica erfasste. Das Naxos wiederum aus dem Hause Telefunken sprach im Umkreis von 50 Kilometern auf das H2S-Bodenerfassungsradar der britischen Bomber an.

Letztere beiden Geräte waren der Royal Air Force (RAF) bis zur Erbeutung der Ju 88 G-1 völlig unbekannt. Sie lösten einen Schock bei den Alliierten aus, als Spezialisten erkannten, dass Naxos wie auch Flensburg auf die Radar-Emissionen britischer Bomber zielten und somit die Position der Flugzeuge verriet. Die RAF musterte umgehend das Heckwarngerät Monica aus und befahl den Besatzungen, das für die nächtliche Präzisionsbombardierung deutscher Städte unverzichtbare H2S nur so kurz wie eben möglich in Betrieb zu nehmen.

## Folgenloser Abstecher

Der unfreiwillige Abstecher in die Schweiz tat Johnens Karriere übrigens keinen Abbruch. Nach dem Austausch mit ebenfalls internierten Briten kehrte er Ende Mai 1944 zu seiner Einheit zurück. Das Nachtjagd-As erhielt am 29. Oktober 1944 das Ritterkreuz – eine der höchsten Tapferkeitsauszeichnungen des Dritten Reiches – zugesprochen. Der Gruppenkommandeur beendete den Zweiten Weltkrieg mit 34 Luftsiegen auf seinem Konto als Kommandant des mehrheitlich über Ungarn operierenden NJG 6. Johnen verstarb am 7. Februar 2002 in Überlingen am Bodensee. ■