



16.05.1940: Schnee im Mai wird zum Verhängnis für eine Heinkel He 111P des KG 27

Die III./KG 27 „Boelcke“ war vom 15. bis 19. Mai 1940 auf dem Fliegerhorst Baltringen-Mietingen stationiert, um am Frankreichfeldzug und an der Schlacht um Belgien teilzunehmen. Ausgerüstet wurde die 9. Staffel der III./KG 27 mit Heinkel He 111P. Staffelkapitän war Hauptmann Günther Clodius (Schwiegersohn des Reichssportführers Hans von Tschammer und Osten. Seit dem Polenfeldzug hatte die Staffel 18 Verlegungen hinter sich und wies einen beklagenswerten Mangel an Offizieren auf, von denen ihnen nur mehr einer geliebt war - der 1917 geborene Pforzheimer Lt. Joachim Riecker.

Dieser flog mit seiner He 111P, 1G+HT, am 16. Mai 1940 einen Einsatz gegen Epinal-Neuve Chateau und Troye. An Bord der Maschine waren der Flugzeugführer Leutnant Joachim Riecker, der Beobachter Unteroffizier Hans Scholler, der Funker Obergefreiter Al-

fred Hertzog und der Schütze/Mechaniker Feldwebel Gerhard Hobbie.

Über dem Ziel wurden je 20 50-kg-Bomben pro Flugzeug abgeworfen. Auf dem Rückweg geriet Riecker in einen Schneesturm in der Gegend um Epinal und verlor die Orientierung.

Seit Beginn des Westfeldzuges mit dem deutschen Überfall auf die Benelux-Staaten und Frankreich war die Schweiz in heller Aufruhr. Es herrschte reger Verkehr Richtung Innerschweiz. Nicht nur die Zivilbevölkerung rechnete jederzeit mit einem Überfall der Deutschen. So abwegig war diese Angst auch nicht. (s. JP 6/17 Seite 28 „Operation Tannenbaum“) Infolge des Frankreichfeldzuges kam es auch vermehrt zu Grenzverletzungen, welche die Schweizer Flieger und Flab in Aktion riefen. Man begann auf die Eindringlinge zu jagen. (s. JP 1/17 Seite 20 ff) Erst Anfang Juni

1940 geriet die Schweizer Luftwaffe unter starken politischen Druck aus Berlin, nachdem sich acht deutsche Kampfbomber abgeschossen hatte.

Davon war auch die He 111P, 1G+HT, nicht ausgenommen, die sich zu weit südlich befand und bei Goumois die Grenze Richtung Solothurn überflog.

Der Beobachter Hans Scholler hält in einem Brief seine Erlebnisse des Einsatzes fest: „Plötzlich tauchten dichte Wolken auf und wir flogen aus dem strahlenden Sonnenschein in die Wolken und was sahen wir? Schnee, mitten im Mai, Schnee. Wir versuchten, zuerst die Untergrenze der Wolkenschicht zu erreichen, sahen aber bald ein, daß wir in dieser Höhe weder die Vogesen noch den Schwarzwald würden überfliegen können. Also nach oben durchziehen! Aber es blieb nur beim Versuch, denn bevor wir die oberste Wolken-

grenze erreichen konnten (zirka 5600 Meter), waren wir so stark vereist, daß an ein Weitersteigen nicht mehr zu denken war. Wir mußten also versuchen, unsere Höhe zu halten und im Blindflug unseren Heimatflughafen zu erreichen. Durch das teilweise Ausfallen unserer Peilanlage waren wir nicht in der Lage, unseren genauen Standort festzustellen, so daß wir, nach der vorher errechneten Zeit, mit dem Durchstoßen begannen. An der geflogenen Zeit gemessen, mußten wir uns über dem Schwarzwald befinden. Leider hatte sich der Wind in Bezug auf Richtung und Stärke innerhalb des Schneesturmgebiets derart verändert, daß wir sehr stark nach Süden abgedrückt worden waren, ohne daß wir es gemerkt hatten. Beim Herausdrehen aus den untersten Wolkenfetzen sahen wir unter uns einen langgestreckten See liegen, der, durch den Dunst gesehen, dem Bodensee außerordentlich ähnelte. (Anmerkung: in Wirklichkeit war es der Zürichsee!) Um Erdorientierung aufzunehmen, gingen wir noch weiter herunter. Da ruft der Funker: 'Angreifende Jäger von hinten!' - 'Wieviel?'

Aus dem offiziellen Bericht geht hervor, dass sogar zwei deutsche Bomber im Schweizer Luftraum gesichtet wurden. Ihre Flugroute verlief von Westen Richtung Nordosten, über Solothurn nach Dübendorf in 2000 m bzw. 1600 m Höhe. Der Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst meldete der Auswertezentrale eine He 111, die über Goumois um 17:10 Uhr in den Schweizer Luftraum eingedrungen war, und schickte um 17:15 Uhr eine Messerschmittpatrouille der in Olten stationierte Fliegerkompanie 21 zum Sperrfliegen zwischen Hallwilsee und Zürich.

Das Wetter war allerdings so schlecht, weshalb sie die Flugzeuge nicht finden konnten und sie ohne Kampfhandlung zum Stützpunkt zurückflogen.

Indes stiegen um 17:23 Uhr von Dübendorf die Piloten Oberleutnant Streiff und Oberleutnant Kising, ebenfalls der Fl.Kp. 21 mit ihren Me 109 (s. JP 1/17) „bei wenig sichtigem Wetter“ auf und stellten die He 111 um 17:40 Uhr nördlich des Greifensees bei Dübendorf.

Das Flab-Detachement 34 in Dübendorf, kommandiert von Hauptmann Wagner und ausgerüstet mit 20 mm Oerlikonkanonen, nahm die He 111 aus drei von vier Stellungen mit 245 Schüssen unter Beschuß und erzielte wenig wirkungsvolle Treffer, wie sich im Untersuchungsbericht herausstellte. Das gleichzeitige Angreifen durch Flab-Kanonen und Flugzeugpatrouillen verursachte Verwirrung in der Luftabwehr.

Der Heckschütze der He 111 eröffnete völlig überraschend das Feuer, sobald er die Me 109 von Oberleutnant Streiff (J-349) und Oberleutnant Kising sah, die eigenständig ohne Befehl aufgestiegen waren. Sie hatten sich in 1800 m etwas höher ca. 400-500 m hinter das Heck des Bombers in Angriffsstellung gebracht. Die Sicht war immer noch sehr schlecht aufgrund der dichten Wolken und des Schneefalls.

Streiff sah die Maschinengewehrleuchtspurgarben an seiner Kabine vorbei schnellen. Als er jedoch zurückschießen wollte, stellte er fest, daß die Kanonen nicht entschert waren. So konnte er erst auf 150-100 Meter das Feuer erwidern und traf genau. Der Heckschütze stellte sofort das Feuer ein. Gleichzeitig kam der Patrouillenflieger

Kising im ersten Anflug von hinten rechts und griff die He 111 an. Es folgten noch ca. fünf Anflüge mit Kanonen- und Maschinengewehrbeschuß, wodurch die Treffer an beiden Motoren erzielten und die He 111 zwang runterzulegen.

Hans Scholler erzählt in seinem Brief weiter von den dramatischen Ereignissen: „Zwo Me 109, Entfernung 100 Meter“. - Im gleichen Augenblick krachten auch schon die Einschläge der Kanonen- und Maschinengewehrkalven in unserer Kiste, die Splitter flogen uns um die Ohren und bevor wir die schützende Wolkendecke erreichten, waren uns beide Motoren zerschossen, lagen Funker und Mechaniker mit blutenden Wunden vor ihren Gewehren. Im gleichen Augenblick höre ich dicht neben mir den Flugzeugführer rufen: 'Ich kann die Maschine nicht mehr halten, alles aussteigen!' Ich erschrecke beim Klang dieser Stimme. Ach so, der rechte Motor läuft ja überhaupt nicht mehr und der linke dreht sich augenblicklich anstandshalber noch ein paarmal. Und jetzt weiß ich auch, weshalb ich beim Klang dieser Stimme so erschrocken bin: In der Totenstille, verursacht durch das Schwingen der Motoren, versteht jeder den andern, trotzdem die gesamte Funkanlage zerschossen ist. Das alles ist das Werk von Sekunden. 'Herr Leutnant, versuchen Sie doch bitte, die Maschine zu halten. Scholler soll nach hinten kommen, mir hat's den Arm zerschossen'. - Das ist Alfred, unser Funker. Jedoch, bevor ich Hilfe bringen kann, fängt die Mühle an zu fallen, sie gehorcht nicht mehr auf die Steuerbewegungen des Flugzeugführers. Ein kurzer Blick genügt: Leitdeck und Dämpfungsfäche sind nur noch ein Trümmer-



Die Treffer am Heck der He 111 zeugen vom erbitterten Luftkampf. Insgesamt 250 Treffer wurden gezählt.



Der ausgebrannte Steuerbordmotor



Leitwerks- und Rumpfstreife der infolge Notlandung größtenteils verbrannten He 111 P der 9. Staffel/KG 27 „Boelcke“.

Ereignisdatum/-zeit	16.5.1940/17.30
Ort	Kemleten-Winterthur ZH
Kanton	ZH
Ereignis	Notlandung
Flugzeugart	Bomber
Flugzeugtyp	Heinkel He 111P
Einteilung	9. Staffel, III. Gruppe, Kampfgeschwader 27
Basis	Baltringen (D)
Auftrag	Bombardierung
Einsatzziel	Troyes (FR)
Rückkehr	19.10.1940 Überreste an Deutschland
Kennzeichen	1G+HT
CH Archiv Nr.	D002
Besatzung	Joachim Riecker, Leutnant
Kommandant	Hans Scholler, Unteroffizier
Pilot:	Alfred Hertzog, Obergefreiter
Funker:	Gerhard Hobbie, Feldwebel
Schütze:	
Quellen:	Fremde Flugzeuge in der Schweiz, Autor: Theo Wilhelm - warbird.ch



Absturzstelle der He 111 P, 1 G + HT bei Kemleten. Links liegt die durch die Kollision mit der linken Tragfläche weggerissene Krone eines alten Birnbaumes.



Rot: He 111 D
Blau: Me 109



Karte: dg



haufen. Wir fallen fünf Meter, zehn Meter, jetzt zwölf Meter in der Sekunde. Das ist das Ende.

Am Überblicken seh ich plötzlich den leeren Heckstand. Wo ist Fred? Wo ist Gert? Also sind beide doch mit dem Fallschirm herausgekommen. Ich will hinterher, bleibe mit dem Rückgurt hängen und kann mich nicht befreien. Na, nun ist es also so weit! Wie lange das bloß dauert, bis es kracht? In dieser Lage sieht mich mein Pilot, Leutnant Riecker. Bereits ist er halb draußen, das rechte Bein will er gerade hinaussetzen. 'Kommst du nicht raus?' ruft er. Als ich ihm andeute, daß ich festhänge, kommt er wieder herein und hantiert am Steuer. Ich kann mich losmachen, den Leutnant schnell noch anschnallen, dann stemme ich mich mit beiden Händen und Füßen fest, damit ich beim Aufprall nicht durch die Kanzel geschleudert werde. Schon taucht vor uns ein Wald aus den Regenfedern, wir können nun nicht mehr darauf sehen, die Kiste sackt einfach durch.

Zirka 50 Meter vor dem Wald steht ein einzelner, prächtiger Baum, er soll unsere Rettung sein. Mit verzweifeltstem Bemühen gelingt es, die Maschine zwischen Kanzel und linkem Motor in etwa drei Meter Höhe gegen den Stamm zu jagen. Ein Krachen, Glas splittert, dann Stille. Im nächsten Augenblick haben wir die Notausstiege geöffnet und sind draußen. Ja, die Knochen scheinen alle heil zu sein, aber wie sieht unsere stolze Maschine aus? Ein einziger Trümmerhaufen. In 20 Meter Entfernung liegt die abgerissene Tragfläche. Ein Blick genügt, die ganze Größe der Zerstörung zu übersehen. Aber noch ist keine Zeit zum Ausruhen. Schnell alle Karten zusammengelegt, alle Navigationsunterlagen und die Signaltafeln dazu, dann mit dem Bordbeil rasch noch die wichtigsten Instrumente und Apparate zerschlagen, damit sie keinem frem-

den Menschen in die Finger fallen. Wir wissen ja immer noch nicht, wo wir sind.

Alles fertig? Brandbomben entzünden! Nun von der Maschine weg! Mit ein paar Sätzen sind wir am Waldrand und verbergen uns hinter dem Abhang. Trotz des strömenden Regens beginnt die Maschine bald an allen Ecken zu brennen. Da: pff-pff-ptsch-pui – die Munition in unseren Trommeln wird selbständig. Jetzt können wir beruhigt türmen.

Der Bordschütze Feldweibel Hobbie berichtete: „Die Maschine drehte sich um. Da bekam ich das erste Feuer. Da kam schon ein Schuß in mein Maschinengewehr. Meine Trommel wurde auseinandergelassen. Ein Schuß in die linke Hand hat die Handfläche glatt auseinandergelassen, den kleinen Finger weggerissen und den Daumen gespalten. Da konnte ich nichts mehr machen.“

Als man ihn fragte, weshalb er nach Sichtung der Schweizer Flugzeuge weitergefliegen sei, antwortete Riecker: „Dreimal bin ich über Polen abgeschossen worden, und jedesmal ist es mir gelungen, nach Deutschland zurück zu gelangen, und hier, ausgerechnet in der kleinen Schweiz, muß mir dies passieren! Zum Teufel nochmal!“

Um 17.30 Uhr zerbarst der Bomber bei Kemleten

Rosa Horr wurde damals Augenzeugin und kam im August 1990 im „Heimatspiegel“ einer Beilage des „Zürcher Oberländer“ zu Wort: „Wir führten damals einen Landwirtschaftsbetrieb in Kemleten bei Ottikon. Es war ein trüber, feuchter Tag. Es schneite sogar in grossen Flocken. Um 17.30 Uhr melkte ich unsere Kühe im Stall. Plötzlich krachte es, und ich hörte unsere Nachbarin rufen: Jetzt simmer verloore, jetzt chömmed die Tütsche! Ich eilte hinaus und sah beim Waldrand unten, etwa 150 Meter von

unserem Haus entfernt, ein brennendes Flugzeugwrack mit deutschen Kennzeichen. Die Besatzung war verschwunden. Bald kam Schweizer Militär und bewachte den Trümmerhaufen, in dem mehrmals übriggebliebene Munition explodierte. Ich erinnere mich gut an diesen Abend, denn der Leutnant hatte sein Quartier in unserer Stube. Ich kochte während der ganzen Nacht Tee und Kaffee, und die pudelnassen Wachsoldaten trockneten ihre Kleider auf unserem Kachelofen.“

Später kam noch ein brisantes Detail bei den Verhören durch die Schweizer Behörden heraus. Die Deutschen gaben sich äusserst wortkarg, aber durch ein Abhörgerät wurde folgende Aussage des Piloten festgehalten: „Menschenskind, die haben B-Munition gefunden und wissen, dass wir damit auf Schweizer geschossen haben. Es bleibt dabei, ausgesagt wird nichts, und wenn sie uns zu Kriegsgefangenen machen.“

Zu den Fundstücken auf der Kemleter Absturzstelle gehörten neben Ausrüstungsgegenständen auch Maschinengewehre mit der dazugehörigen Munition. Der Untersuchungsbericht vermerkte: *Die Analyse der Geschosse warf ein schlechtes Licht auf das deutsche Rechtsempfinden und die von Deutschland angewandten Gangstermethoden. In der Trommel mit der unsere Jäger beschossen wurden, befand sich kein Schuss Munition, der mit der Haager Konvention in Einklang gebracht werden könnte. Alle Geschosse waren verbottenweise mit einem Messingmantel umgeben, durch dessen angebohrte Stellen die Blei- und Phosphorfüllungen austreten konnten.*

Oberst Roger Masson, Chef der Nachrichtensektion des Generalstabes erwog wegen der Verwendung dieser völkerrechtswidrigen Munition einen Protest gegen Deutschland. Da die Schweiz aber durch den Abschluß der acht deutschen Bomber unter Druck geriet, entschied der Bundesrat nach Abschluss des Waffenstillstandes zwischen Frankreich und Deutschland, auf den Einsatz der Jagdflugzeuge weitgehend zu verzichten und verfügte die Rückgabe des in der Schweiz eingelagerten Flugmaterials. So wurden am 10. September 1940 schließlich auch die Überreste der He 111P auf einen offenen Güterwagen verladen und nach Deutschland gebracht. Bereits Ende Juni und Anfang Juli waren die deutschen Internierten zurückgekehrt.

Während Hans Scholler im Berner Kiental auf seine Auslieferung wartete, schrieb er an seine Frau: „Ich muss dir leider mitteilen, dass es nur ein schlechter deutscher Soldat hier ausgezeichnet finden kann, wo einem auf Schritt und Tritt Ablehnung und Angst, Voreingenommenheit gegen unsere Führung und offene Freundschaft zu unseren Gegnern entgegenzutreten.“ - dg

Herzlicher Dank für die Fotos und Dokumente an Rolf Zaugg, B-17 Museum Utzenstorf, Switzerland.

* Das KG 27 war eines von 11 Traditionsgeschwadern in der Luftwaffe der Wehrmacht (in der Reihenfolge ihrer Benennung): - Jagdgeschwader 2 Richthofen - Sturzkomplgeschwader 2 Immelmann - Kampffliegerschwader 27 Boelcke - Zerstörergeschwader 26 Horst Wessel - Kampffliegerschwader 1 Hindenburg - Kampffliegerschwader 4 General Wever - Jagdgeschwader 26 Schlageter - Kampffliegerschwader 53 Legion Condor - Jagdgeschwader 3 Udet - Jagdgeschwader 51 Mölders - Jagdgeschwader 1 Oesau. Alle anderen Geschwader mit Beinamen sind keine Traditionsgeschwader. Quelle: <http://www.bundesarchiv.de/DE/Content/Virtuelle-Ausstellungen/Die-Traditionsgeschwader-Der-Wehrmacht/die-traditionsgeschwader-der-wehrmacht.html>

Quellen:
 - B-17 Museum Utzenstorf, Schweiz
 - Private Archive und Bundesarchiv Würzburg
 - Warbird.ch
 - Duell der Flieger und der Diplomaten: Die Fliegerzwischenfälle Deutschland-Schweiz im Mai/Juni 1940 und ihre diplomatischen Folgen. Ernst Wetter, 1987

