

Der Absturz einer besonderen RAF-Spitfire

Sander Woonings¹

Am 1. September 1939 fielen deutsche Soldaten in Polen ein und markierten damit den Beginn des Zweiten Weltkrieges. Nachdem das von England und Frankreich gestellte Ultimatum abgelaufen war, erklärte der britische Premierminister Neville Chamberlain am 3. September 1939 um 11.15 Uhr Deutschland den Krieg. In der Zeit zunehmender politischer Spannungen in Europa war zuvor klargeworden, dass bewaffnete Konflikte nicht mehr länger zu vermeiden waren. Die Royal Air Force (RAF) musste erhebliche Anstrengungen unternehmen, ihre Bewaffnung wieder zu modernisieren, die nach dem Ersten Weltkrieg in die Jahre gekommen war. So musste man auch schmerzlich erkennen, dass sich das als wichtiges Mittel zur Erzielung militärischer Erkenntnisse im Ersten Weltkrieg erwiesen hatte, vollkommen vernachlässigt worden war: Die Luftaufklärung. Flugzeuge mit Kameras, die Aufnahmen von militärisch wichtigen Objekten machten. Die Luftaufklärung hatte sich zum Ende des Ersten Weltkrieges als eine unverzichtbare Informationsquelle herausgestellt, unentbehrlich für die Planung, Durchführung und Auswertung militärischer Operationen.

Dies ist die Geschichte des Fliegeroffiziers Claude Mervyn Wheatley, einem britischen RAF-Piloten der Photographic Development Unit (PDU), der mit seiner unbewaffneten und umgebauten Spitfire PR IB N3069 auf einem Erkundungsflug zum westlichen Ruhrgebiet von zwei deutschen Piloten der Luftwaffe in ihren Messerschmitt Me 109E Jagdflugzeugen in großer Höhe abgefangen wurde. Dieser Luftkampf fand am Karfreitag, 22. März 1940 statt, hoch über der Grenze nahe den holländischen Dörfern Herwen, Lobith und Spijk in der ehemaligen Gemeinde Herwen und Aerdt, das heutige Rijnwaarden. Es ist aber auch die Geschichte der Entwicklung der Bildaufklärung bei der britischen Royal Air Force, die zu diesem Zeitpunkt noch in den Kinderschuhen steckte. Die Piloten auf ihren einsamen Flügen in extremer Höhe mit ihren nur mit Kameras bewaffneten Flugzeugen waren Männer mit außergewöhnlichen Qualitäten, Pioniere und unglaublich mutig, auf diese Weise ihre Missionen ohne Bordwaffen über feindlichem Gebiet zu erfüllen.

Wing Commander² Frederick Winterbotham, ein hoher RAF-Offizier, hatte Mitte der 1930er Jahre den Auftrag erhalten, die britische Luftaufklärung zu erneuern. Dies war zwingend notwendig, um Einblicke in den deutschen Truppenaufbau zu erlangen. Dazu erschien es notwendig, gleichzeitig auch die Luftaufklärung zu modernisieren, neue Kameras und neue Flugzeuge für die Bildaufklärung zu entwickeln. Die Aufklärung und die technische Entwicklung mussten im Geheimen durchgeführt werden. Winterbotham

¹ Übersetzung ins Deutsche durch Günter Voldenberg (MOSAİK)

² Gleichbedeutend mit dem deutschen Dienstgrad Oberstleutnant

konnte diese Aufgabe nicht allein bewältigen und so scharte er 1938 einige Personen mit den erforderlichen Qualifikationen um sich. Es handelte sich um F/Lt³ Maurice „Shorty“ Longbottom, den Australier Sidney Cotton, der als Kommandeur der neuen geheimen Einheit ernannt wurde, und der kanadische Pilot Robert Henry Niven. Sie alle arbeiteten unter dem Schutz des Special Intelligence Service (SIS), dem späteren Geheimdienst MI6. Ihre Basis befand sich auf einem Flugfeld etwas außerhalb von London, dem HESTON AERODROME. Cotton hatte sich während des ersten Weltkrieges freiwillig zum Royal Navy Air Service gemeldet, den er nach einem Konflikt mit einem Vorgesetzten wieder verließ. Nach dem Krieg heiratete er eine Engländerin und blieb seiner Passion des Fliegens und der Luftfahrt treu. Er war ein Abenteurer, Pilot, passionierter Fotograf und Pionier in der Luftbildaufnahmetechnik. Im Jahre 1938 beschäftigte Cotton sich intensiv mit der Entwicklung einer neuen Art Farbfilm, den er auf den Markt bringen wollte, DUFAYCOLOUR.

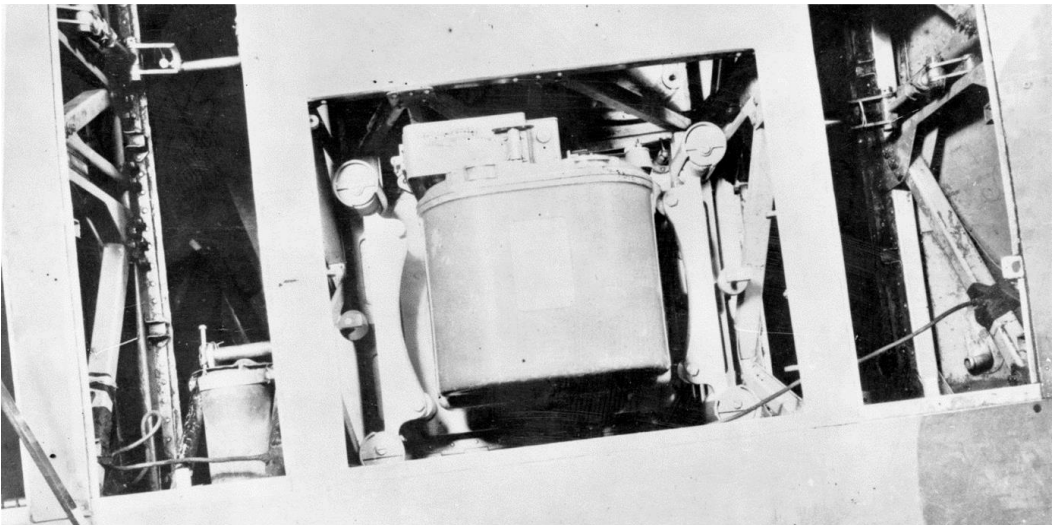
Die Aufklärungsflüge nach Deutschland durften unter keinen Umständen bekannt werden und mussten daher unter strengster Geheimhaltung durchgeführt werden. Zu diesem Zweck wurden die ersten Missionen in dieser Zeit mit einem zivilen Flugzeug und ziviler Kleidung durchgeführt. Sidney Cotton wählte hierfür die Lockheed 12A, ein für die damalige Zeit sehr modernes Flugzeug mit beheizter Kabine und Platz für sechs Personen, einer Höchstgeschwindigkeit von 216 Meilen pro Stunde, einer Reichweite von 700 km und einer maximalen Flughöhe von 22.000 Ft (ca. 6.700 m). Die erste Lockheed wurde im Januar 1939 ausgeliefert und absolvierte ihren ersten Flug am 15. Februar 1939 von Heston aus. Das Flugzeug war mit drei F.24 Kameras in speziellen Kammern ausgerüstet. Da Cotton geschäftliche Kontakte knüpfen konnte, u. A. zeigte auch die deutsche Firma AGFA Interesse an seinem Farbfilm DUFAYCOLOUR, konnte er unter geschäftlichem Vorwand nach Deutschland fliegen und unbemerkt von den Deutschen im Flug heimlich Aufnahmen machen. Aber der Abenteurer in ihm ließ ihn auch unter anderen Identitäten nach Deutschland fliegen. Als Archäologe oder auch als Filmproduzent, der sozusagen auf der Suche nach geeigneten Drehorten war. Während dieser experimentellen Flüge stieß man auf viele bekannte, aber auch auf neue Probleme. So wurde zufällig entdeckt, dass die heiße Luft aus der Kabine, die die Kameras umströmte, die Linsen nicht beschlagen ließen. Ein Problem, das im Ersten Weltkrieg die maximale Flughöhe auf 8000 Ft begrenzt hatte. Durch diese zufällige Entdeckung war Cotton nun in der Lage, Bilder aus größerer Höhe aufzunehmen. Nach zahlreichen Probeflügen und der Weiterentwicklung des neuen Konzepts zur Luftaufklärung wurde die operative Einheit HESTON FLIGHT am 22. September 1939 aufgestellt. Es war die erste, aber immer noch experimentell arbeitende Bildaufklärungseinheit der RAF mit Sidney Cotton als Kommandant. Cotton, der bis zu diesem Zeitpunkt noch Zivilist war, wurde von der RAF als Squadron Leader eingestellt. Das Ziel von HESTON FLIGHT war, die in der Vorphase entwickelten Ideen zu überprüfen und weiter-

³ Flight Lieutenant, gleichbedeutend mit dem deutschen Dienstgrad Hauptmann

zuentwickeln. Nach Ansicht von F/Lt Longbottom bestand der einzige Weg, um einen Aufklärungsflug über feindliches Gebiet erfolgreich durchzuführen, darin, nur mit einem kleinen, schnellen einmotorigen Flugzeug zu operieren. Bei diesen Flugzeugen konnte man sich auf Geschwindigkeit, Steigflug und maximale Flughöhe verlassen. Auf diese Weise konnten sie außerhalb der Reichweite der deutschen Flugabwehr bleiben, Barrikaden durch Sperrballone überfliegen und durch ihre Geschwindigkeit feindlichen Jägern entkommen. Bewaffnung und Funkgeräte wären daher nicht notwendig und könnten entfernt werden. Stattdessen könnte die Kraftstoffmenge erhöht werden, um die maximale Reichweite zu erhöhen.



Spitfire N3071, die erste Spitfire PRIB und die erste Spitfire, die eine Bildaufklärung über Deutschland ausführen sollte. Die Spitfire N3069 war identisch (Quelle: Internet)



Eine F.24 5 Zoll Objektivkamera von oben gesehen, installiert in der Tragfläche der Spitfire N3071 oder N3069. Die Vorderseite der Tragfläche befindet sich an der Unterkante des Bildes. (Quelle: Archiv IWM, London)

Das einzige Flugzeug, das alle geforderten Bedingungen erfüllen konnte, war einer der modernsten Jäger der damaligen Zeit: die Supermarine Spitfire Mk I. Am 20. Oktober 1939 wurden zwei Mark I Spitfires mit den Seriennummern N3069 und N3071 auf dem Flugplatz Heston in Dienst gestellt. Die Spitfires wurden noch am selben Tag an die Royal Aircraft Establishment (RAE) in Farnborough überstellt, wo sie zu Aufklärungsflugzeugen umgebaut wurden. Dieses Verfahren wurde später „Cottonizing“ genannt. Dies bedeutete, dass Bewaffnung, Funkanlage und Kanzelpanzerung entfernt wurden, um Gewicht zu sparen. Die Öffnungen der Bordbewaffnung wurden durch spezielle Edelstahlabdeckungen verschlossen, Nieten und Fugen grundiert und poliert. In einer späteren Version wurde ein zusätzlicher Kraftstofftank eingebaut. Die Standardtarnfarbe wurde durch die Farbe Cano Tint Green ersetzt, einer mintgrünen Farbe. Nach den Umbauten konnten die beiden Flugzeuge in Höhen von bis 34.000 Ft operieren und wurden als Spitfire PR 1A bezeichnet. Schließlich wurden noch die F.24 Kameras mit 5 Zoll (127 mm) Brennweite installiert, die von der Firma Williamson hergestellt wurden. Die Kameras erhielten ihren Platz in den ungenutzten Munitionskammern im Innenbereich der Flügel auf beiden Seiten. Die Kameras arbeiteten simultan und erzeugten überlappende Bilder, die eine stereoskopische Interpretation der Aufnahmen ermöglichten. Nach mehreren sehr erfolgreichen Flügen wurde die Photographic Development Unit (PDU) am 10. Januar 1940 die erste operative Bildaufklärungseinheit der RAF. Im Jahr 1942 war die Luftaufklärung mit mehr als 5 regulären Schwadronen zu einer unverzichtbaren Einheit geworden, um Informationen über Planung, Durchführung und Auswertung von militärischen Operationen zu erhalten.



Flying Officer C. M. Wheatley
 (Quelle: Mrs. Joan Miller via Above All
 Unseen durch Edward Leaf)

Claude Mervyn Wheatley, Rufname Mervyn, wurde am 5. Oktober 1913 in Lewes, East Sussex, Süd-England, geboren und war der jüngste Sohn von Ernest und Marion Wheatley. Er hatte eine ältere Schwester und einen Bruder. Die Familie Wheatley war wohlhabend, sein Vater war der Besitzer von Browne & Crosskey in Lewes, ein für die damalige Zeit bekannter Einzelhändler für Männermode, Stoffe und Möbel. Ab seinem 13. Geburtstag 1927 besuchte er ein unabhängiges privates Internat, die Leys School in Cambridge. Nach Beendigung seiner Schulzeit im Jahr 1931 begann er eine Tätigkeit als Schneider im väterlichen Unternehmen. Während dieser Zeit lebte er in Eastbourne. Er heiratete am 4. Februar 1939 Joan Leal in Worthing, mit der er keine Kinder hatte. Nach ihren Flitterwochen nahmen Mervyn und seine Frau ihren Wohnsitz in Harwell. Joan war die zweite Tochter von

Mr. und Mrs. George William Leal, einem bekannten Geschäftsmann und ehemaligen Politiker in Worthing, Sussex. Vermutlich aus Abenteuerlust nahm Mervyn Wheatley in der RAF als sogenannter Short Service Officer seinen Dienst auf und absolvierte seine Grundausbildung vom 13. Juli bis 6. September 1936 in einer zivilen Schule in Hamble, Hampshire, der Air Training Service (A.T.S) Hamble. Nach der Grundausbildung nahm er an einer weiteren Fortbildung auf dem RAF-Stützpunkt Uxbridge Depot teil. Die neunmonatige Pilotenausbildung der Royal Air Force begann am 22. September 1936 by der No. 6 FTS (Flying Training School) in Netheravon. Wheatley flog verschiedene Typen von Flugzeugen, einschließlich der Avro Cadet und Tutor, Hawker Hart und Hawker Audax. Er erhielt seine Fluglizenz am 22. Mai 1937. Danach wurde er zur 105. RAF Schwadron in Harwell abkommandiert, wo er zunächst eine Hawker Audax flog.

Die Staffel wurde ab dem 18. August 1937 mit dem leichten einmotorigen Bomber vom Typ Fairey Battle ausgerüstet. Die Umrüstung in eine Fairey-Battle-Schwadron wurde am 4. Oktober 1937 abgeschlossen. Die 105. Squadron wurde am 1. September 1939 im Rahmen des Advanced Air Striking Force (AASF) nach Frankreich verlegt. Sie war eine der ersten britischen Schwadronen, die auf das Festland entsandt wurden als Reaktion gegen die aufkeimenden Spannungen. Die Staffel sollte den ersten Puffer gegen mögliche deutsche Militäraktionen bilden. Nachdem die Schwadron in Reims Stellung bezogen hatte, ging es bald weiter nach Villeneuve Les Vertus, wo sie ihren endgültigen Standort bezog. Von hier aus wurden Aufklärungsflüge entlang der französischen Grenze zu Deutschland durchgeführt. Fotoaufklärung wurde ebenfalls betrieben. Die Zeit in Frankreich verlief praktisch ohne Feindseligkeiten. Wegen der nur wenigen kleinen Scharmützel wurde diese Periode in Frankreich schon bald „Phoney War“ genannt. Die Inaktivität führte einige Piloten vielleicht aus Langeweile auf die Suche nach einem neuen Betätigungsfeld und für die PDU bot sich die Möglichkeit, aktive und erfahrene Piloten anzuwerben. Zusammen mit seinem Geschwaderkameraden F/O R.N. Wall wurde F/O Wheatley als einer der ersten Freiwilligen an die PDU abkommandiert.

Am 22. März 1940 unternahm F/O Wheatley seine dritte Aufklärungsmission, um das westliche Ruhrgebiet aufzunehmen. Um 9.50 Uhr britischer Zeit stieg Wheatley mit seiner Spitfire PR IB N3069 auf mit dem Ziel, den 20 Flugminuten entfernten RAF-Luftwaffenstützpunkt Stradishall im Nordosten von London in der Nähe von Cambridge zu erreichen. Der Stützpunkt Stradishall lag deutlich näher zum Ruhrgebiet, was eine ungefähr 20 bis 30 Minuten längere Flugzeit über Deutschland ermöglichte. Wheatley sollte auf seiner Route in der Nähe von Rotterdam den Niederländischen Luftraum erreichen und sich anschließend an den Flüssen Waal und Rhein orientieren. Nach dem kurzen Aufenthalt zum Nachtanken in Stradishall startete Wheatley seinen Flug um 11.15 Uhr britischer Zeit. Gegen die Mittagszeit niederländischer Zeit waren an diesem Karfreitag hoch oben am blauen Himmel Flugzeuggeräusche zu hören. Bereits früher am Tag hatte man verschiedentlich Flugzeuggeräusche wahrgenommen. Aber dieses Flugzeug flog so hoch, dass es mit bloßem Auge nicht zu sehen war. Nur die Kondensationsstreifen verrieten seine Anwesenheit.

Auf dem Flugplatz Bönninghardt-Süd kurz vor der niederländischen Grenze bei Geldern gingen gegen 11.40 Uhr lokaler Zeit Meldungen von der Radarstation auf dem Klever Berg ein, einem der deutschen Flugüberwachungsposten entlang der Grenze. Ein unbekanntes Flugzeug war in den deutschen Luftraum eingedrungen! Sofort stiegen zwei Messerschmitt Me 109-1 Jagdflugzeuge des I./JG 20 auf, um den Eindringling abzufangen. Die beiden Piloten waren Leutnant Harald Jung und Unteroffizier Eduard Koslowski. Für beide war es der erste Feindflug in diesem Krieg. Die deutsche Luftwaffe hatte Kenntnis über die Existenz der RAF-Bildaufklärer und ihr war auch die Tatsache bekannt, dass diese Spitfires eine größere Flughöhe erreichen konnten, als die deutschen Me 109. Aus diesem Grund hatten die beiden Piloten auch die größte Mühe, auf die Flughöhe der Spitfire aufzusteigen. Hoch über ihren Köpfen sahen die beiden Piloten die Kondensationsstreifen der Spitfire, die auf mehr als 10 Kilometer Höhe flog! Jung und Koslowski gaben alles, um die Höhe der Spitfire zu erreichen, was ihnen auch nach einigen Mühen gelang. Jung bediente mit seiner linken Hand den Steuerknüppel, während er mit der Rechten die Handpumpe für den Kraftstoffdruck betrieb. Als er erkannte, dass er sich der Spitfire auf der Höhe von 10.500 Metern nicht weiter nähern konnte, eröffnete er auf eine Entfernung von ungefähr 300 Metern das Feuer. Von ihm ist folgender Gefechtsbericht bewahrt geblieben:

„Am 22.3.1940 bekam ich von meinem Staffelfkapitän den Befehl zu einer Fluko-Meldung [Flugwach-Kommando-Meldung]: ‚Flugzeuggeräusche in Richtung Kleve, sehr hoch.‘ mit einem Rottenflieger, Uffz. Koslowski zu starten.

Start: 11.43 Uhr

Landung: 12.53 Uhr

Nach 5 Minuten sah ich etwa in Richtung Geldern – Kleve - Bocholt einen Kondensationsstreifen von einer Maschine in großer Höhe und zog sofort auf diesen Kondensationsstreifen los. Der Flugweg verlief Bocholt – Wesel - Kleve. Über Wesel etwa in 10 000 Höhe war ich auf etwa 500 Meter Entfernung herangekommen und erkannte die englischen Hoheitsabzeichen (rot-weiß- blau).

Um 12.45 Uhr war ich auf 300 m herangekommen und erkannte einwandfrei das feindliche Flugzeug als einen Jagdeinsitzer Spitfire. Um ein Entkommen auf holländisches Hoheitsgebiet zu vermeiden, eröffnete ich das Feuer. Die feindliche Maschine machte sofort einen Abschwung. Ich hatte bei dem Angriff den Eindruck, dass der Flugzeugführer leicht getroffen war, da er mir die Unterflächen seiner Maschine zuwandte und weiter keine Abwehrbewegungen ausführte, um mich abzuschütteln. Der Gegner stürzte etwas 5000 m durch und fing dann an, abwechselnd links und rechts zu kurven, um aus meiner Schußrichtung zu kommen, was ihm aber nicht gelang, da die Bf 109 im Kurvenwechsel überlegen ist. Ich schoß in einer Kurve weiter, de Flugzeugführer versuchte abzuspringen, hierbei ist er wahrscheinlich wieder getroffen worden, denn der Fallschirm öffnete sich nicht. Das feindliche Flugzeug hat nicht gebrannt. Die Maschine stürzte auf holländisches Hoheitsgebiet in den rechten Rheinarm, (Rijn) kurz nach dessen Zweigung.“

Quelle: Harald und Hartmut Jung, Deutschland und USA

Auf dem Boden gab es Zeugen des Dramas, das sich hoch über ihren Köpfen abspielte. Am Vereinigungspunkt des Herwen'schen Deichs mit dem Polderdeich versammelten sich mehr und mehr Menschen. Gebannt starrten sie in die Höhe, wo allein die weißen Kondensstreifen der Flugzeuge verriet, was dort passierte. Drei Kondensationsstreifen waren zu sehen ... zwei Flugzeuge verfolgten ein weiteres. Niemand der Anwesenden war sich der eigentlichen Gefahr bewusst. Auch der Klang der Maschinengewehre drang zu den Zuschauern am Boden. Weitere Neugierige begaben sich ins Freie. Plötzlich kippte das erste Flugzeug wie eine getroffene Taube ab und kam ins Trudeln, aus dem es sich nicht mehr befreien konnte. Mit einem lauten Knall bohrte sich das Flugzeug in die vom Hochwasser überfluteten Auen der ‚Byland‘ in den Boden. Eine große Fontäne aus Schlamm und Wasser spritzte in die Luft. Die Zuschauer erkannten mit Schrecken, dass sich keine Fallschirme am Himmel öffneten und es damit keine Hilfe mehr für die Besatzung geben konnte. Das Flugzeug war in die überfluteten Auen am Gravenwaarder Deich abgestürzt. Viele eilten zur Absturzstelle, wo nur ein Ölteppich und ein verformtes, nach oben aus dem Wasser ragendes Wrackteil davon zeugte, wo das Flugzeug aufgeschlagen war. Über dem herbeigeeilten Publikum kreisten kurze Zeit zwei deutsche Flugzeuge, bevor sie wieder auf ihre Basis zurückkehrten. Aus Richtung Tolkamer näherte sich schnell ein deutsches Zollboot mit Zöllnern, um bei einer möglichen Bergung der Besatzung zu helfen. Sie sahen ebenfalls, dass jede Hilfe zu spät kam. Das Gebiet um die Absturzstelle wurde unmittelbar nach dem Absturz durch niederländische Militäreinheiten aus Doornenburg und Haus Aerdt abgeriegelt. Die niederländischen Soldaten begannen mit der Bergung der Wrackstücke mit Hilfe eines stählernen Kahns, mit dem sie die Absturzstelle erreichten und Teil um Teil ans Ufer zu bringen. Schnell entstand so ein Stapel von Flugzeugteilen und immer mehr Menschen kamen zur Absturzstelle.

Die niederländischen Behörden erließen schnell eine Nachrichtensperre und ein Fotografierverbot. Auf der deutschen Seite des Rheins hatte man ebenfalls das Luftgefecht verfolgt. Einheimische und in der Umgebung stationierte Soldaten hatten ihr Mittagessen unterbrochen, um den Luftkampf zu beobachten. Nachdem die Flugzeuge aus ihrem Blick verschwunden waren, widmeten sie sich wieder den Dingen, mit denen sie zuvor beschäftigt gewesen waren. Sie erkannten dabei aber nicht, dass eines der Flugzeuge seine Heimatbasis nicht mehr erreichen sollte. Gegen 12.50 Uhr lief die Meldung ein, dass auf der Wiese von Gottfried Derksen in der Nähe des deutschen Dorfes Düffelward, eine kleine Gemeinde nördlich von Kleve, der Leichnam eines britischen Fliegers gefunden worden war. Der Meldung zu Folge hatte der Fallschirm einen Treffer abbekommen und sich deswegen nicht geöffnet. Einige Personen hatten den Leichnam von Flying Officer Claud Mervyn Wheatley geborgen und auf einer Bahre zum Schulhaus gebracht. Persönliche Gegenstände wurden gefunden und zusammen mit einem Fliegerhandschuh auf die Brust des Piloten gelegt. Am Abend gegen 18.30 Uhr wurde F/O Wheatley mit deutschen militärischen Ehren auf dem Friedhof zu Düffelward beigesetzt. Zahlreiche Soldaten und Bewohner des Dorfes waren zur Bestattung erschienen. Eine Ehrenformation war ebenfalls angetreten und begleitete die Beisetzung mit Salutschüssen. Ein deutscher Militärkaplan hielt die Grabrede.



Wheatleys Grab ungefähr zwei Wochen nach der Bestattung auf dem Friedhof in Düffelward

Quelle: Kriegsfotoalbum Paul Stöcker

Bibliothek Westfälische Wilhelms-Universität Münster



Pressefoto von Wrackteilen auf dem Gravenwaardschen Deich bei Herwen

Quelle: Fotoarchiv Sander Woonings



Foto von der Bestattung in Düffelward

Quelle: Fotoarchiv Sander Woonings

Wheatleys Heimatbasis, der Stützpunkt Heston, traf der Verlust Wheatleys schwer. Wheatley war der erste Pilot, den die PDU verlieren sollte. Und obwohl die in großer Höhe operierenden Spitfires Verluste vermeiden konnte, war der Tod von F/O Wheatley eine bittere Erkenntnis, die letztendlich nicht zu vermeiden war. Die Bestätigung über Wheatleys Tod erreichte die PDU am 19. April 1940.



Das Foto zeigt Lt. Jung mit dem frisch verliehenen EK II (Eisernes Kreuz 2. Klasse) für den Abschuss der Spitfire. Auf dem hintern Leitwerk ist der „Abschussbalken“ zu sehen, der den Abschuss von Wheatleys Spitfire markiert.

Quelle: Fotoarchiv Karl Ries, Deutschland, via Larry Hickey, USA, und Jochen Prien, Deutschland

Leutnant Harald Jung wurde am 11. August 1917 geboren. Er war gerade 22 Jahre alt, als er F/O Wheatley abschoss. Vermutlich tat Jung etwa ab seinem 17. Lebensjahr Dienst bei der Luftwaffe, wo er 1936/37 seine Pilotenausbildung abschloss. Am 12. März 1940 wurde Jung der I./JG20 zugeteilt. Das Geschwader war zu der Zeit in Bönninghardt-Süd in der Nähe von Geldern stationiert. Das Jagdgeschwader 20 war am 15. Juli 1939 aufgestellt worden und wurde am 4. Juli 1940 als 3. Gruppe dem Jagdgeschwaders 51 „Mölders“ (III./JG51) zugeteilt. Für Jung war dies sein erster Feindflug mit direktem Feindkontakt, der ihm zudem seinen ersten Luftsieg einbrachte.

Nachdem die I./JG20 der III./JG51 zugeteilt worden war, flog er in der 7./JG51. Am Vorabend der Luftschlacht um England konnte er am 7. Juli 1940 seinen zweiten Luftsieg über eine Spitfire erringen. Dies führte zu seiner Beförderung zum Oberleutnant und Gruppenkommandeur der Ergänzungsgruppe des JG51. Die Ergänzungsgruppe nahm Piloten auf, die ihre Ausbildung abgeschlossen hatten. In dieser Gruppe konnten die Piloten unter realen Bedingungen Erfahrungen sammeln, bevor sie den Gefechtsgruppen zugeteilt wurden. Jung blieb vom 20. November 1940 bis 16. März 1941 Kommandeur dieser Einheit. Danach wurde Oblt. Jung wieder an der Front eingesetzt, zunächst bei der 7./JG51 und später bei der 4./JG51 an der Ostfront, wo er 18 Luftkämpfe für sich entscheiden konnte. Am 1. Mai 1942 wurde er zum Staffelf kapitän der 4./JG51 befördert. Am 3. August 1942 flog Jung in einem Einsatz die Messerschmitt Me 109F-2 mit der Fertigungsnummer 6668. Seine Maschine erhielt während schwerer Luftkämpfe Treffer in das Kühlsystem und er wurde schließlich zu einer Notlandung 9 km südlich des Dorfes Rzhev (ca. 150 km westlich von Moskau) gezwungen. Jung wählte eine Stelle in der Nähe eines Weges, auf dem momentan viele deutsche Truppenbewegungen zu erwarten waren. Doch während des Landemanövers streifte er mit seiner Maschine eine Böschung und wurde schwer verletzt. Mit schweren Verwundungen an Kopf und Knien kam Jung ins Lazarett. Für seine militärischen Verdienste wurde ihm am 26. Oktober 1942 der Ehrenpokal „Für besondere Leistungen im Luftkrieg“ verliehen. Leider traf Jung das Schicksal ein zweites Mal, als er am 30. Juli 1943 bei einer Notlandung erneut verwundet wurde, erneut in der Nähe von Rhzev. Danach flog Jung bis Dezember 1944 als Staffelf kapitän beim JG27 und ab dem 12. Dezember 1944 als Hauptmann bei der 2. Staffel der Ergänzungsgruppe von JG1. Zu diesem Zeitpunkt hatte er 20 zuerkannte Abschüsse auf seiner Liste. Am 8. Mai 1945 landete er

mit einer Siebel 204 und 12 Personen an Bord auf einem Feld nahe dem Dorf Pockingen in Bayern, wo er von amerikanischen Truppen gefangen genommen wurde. Er wurde schließlich als Kriegsgefangener im ehemaligen Konzentrationslager Maudhausen gefangen gehalten, wurde aber Ende 1946 wieder freigelassen. Nach seiner Freilassung arbeitete er als Zimmermann. In den 1950er Jahren betätigte er sich als Fluglotse. 1959 trat er in die neuaufgestellte Bundesluftwaffe ein, aus der er 1973 als Oberstleutnant in Pension ging.

Im Frühsommer 2011 nahm der Sohn von Harald Jung, Hartmut, mit dem Verfasser Kontakt auf wegen der Geschichte mit seinem Vater, nachdem er über das Luftgefecht mit Wheatley im Internet gelesen hatte. Hartmut Jung, selbst ehemaliger Jagdflieger bei der Bundesluftwaffe auf den Maschinen Lockheed Starfighter und Panavia Tornado, berichtete, dass sein Vater noch bei guter Gesundheit und eine telefonische Kontaktaufnahme unproblematisch sei. In einigen Telefoninterviews vom 10. und 14. Juni 2011 mit dem Verfasser konnte der damals 94 Jahre alte Harald Jung sich noch detailliert an das Luftgefecht mit Claude Mervyn Wheatley erinnern.

„Jung konnte seine Maschine wegen eines Schadens nicht nutzen und musste daher auf die Messerschmitt Me 109 E-1, Weisse 13 mit der Seriennummer 3493 ausweichen. Schon kurz nach dem Start sah er die Kondensationsstreifen von Wheatleys Maschine. Jung und Koslowski versuchten mit aller Macht die Flughöhe des britischen Fliegers zu erreichen. Jung bediente mit seiner Linken den Steuerknüppel, während er mit der Rechten die Handpumpe für den Kraftstoffdruck betrieb. Auf 10.500 m, der maximalen Flughöhe seiner Messerschmitt, eröffnete er das Feuer, auf das Wheatley nur träge reagierte. Jung nahm an, dass der britische Pilot durch die erste Salve getroffen worden war. Während Wheatleys gesamten Sturzflugs folgte Jung der Maschine und gab mehrere Salven auf F/O Wheatley ab. Als Wheatley plötzlich auf 5.000 Meter Höhe seinen Sturzflug beendete, hatte Jung Mühe nicht an ihm vorbei zu fliegen und konnte nur hinter ihm bleiben. Wheatley konnte nicht aus Jungs Schusslinie kommen. Jung sah kurz darauf, wie der RAF-Pilot mit trägen und mühevollen Bewegungen sich aus dem Flugzeug befreien wollte. Er war auch Zeuge, dass sich Wheatleys Fallschirm nicht öffnete. Jung und Koslowski flogen noch kurze Zeit über der Absturzstelle der Spitfire und kehrten anschließend auf ihre Flugbasis zurück. Harald Jung wohnte am Abend der Bestattung von Claud Mervyn Wheatley bei, aus Respekt vor dem britischen Piloten.“

Das zufällige Ausweichen auf eine andere Maschine wurde Wheatley zum Verhängnis. Jungs Ersatzflugzeug war nämlich ein älterer Typ der Messerschmitt 109, die mit vier 7,92mm MG ausgestattet war. Jungs Rottenflieger, Uffz Eduard Koslowski, flog mit einer neueren Messerschmitt 109, die mit zwei 7,92mm und zwei 2cm MG ausgestattet war. Durch die unterschiedliche Bewaffnung war Jungs Maschine leichter und er konnte auf eine Höhe austeigen, um Wheatley unter Beschuss zu nehmen, während Koslowski auf 9.500 Meter Höhe zurückbleiben musste.



Messerschmitt Me 109 E-1, Weisse 13. Das Foto zeigt höchstwahrscheinlich die Maschine, mit der Jung Wheatley abfangen konnte.
Quelle: Fotoarchiv Sander Woonings

Flying Officer Claude Mervyn Wheatley wurde auf ungefähr 34.000 Fuß Höhe von Leutnant Harald Jung total überrascht, der nur mit großer Anstrengung Wheatleys Flughöhe hatte erreichen können. Es kann F/O Wheatley nicht angelastet werden, dass er Jung nicht eher bemerkt hat. Jung konnte sich annähern und in Schussposition bringen, weil er sich im toten Winkel des britischen Fliegers befand. Aus dem Interview mit Jung und dem Gefechtsbericht muss Jung sich in Sechs-Uhr-Position etwas unterhalb befunden haben. Aus dem Einsatztagebuch der PDU geht die Annahme der PDU hervor, dass Wheatley seine Flughöhe reduzierte, um seine Kondensationsstreifen zu vermeiden, was der deutschen Messerschmitt 109E-1 erst ermöglichte, die britische Maschine abzufangen. Diese Annahme kann aus dem Interview und dem vorliegenden Gefechtsbericht vom 23. März 1940 nicht bestätigt werden.

Die Spitfire PR IB war der Messerschmitt 109 bezogen auf die maximale Flughöhe überlegen. Daraus mag ein gefährliches Gefühl der Sicherheit entstanden sein. Wheatleys Rettungsfallschirm wurde laut der lokalen Berichterstattung durch Jungs Maschinengewehrsalven beschädigt und öffnete sich vermutlich darum nicht. Ein seltener Zufall führte einige Tage später zum Auffinden von Wheatleys ledernen Fliegermütze auf einer Wiese in der Geitenward zwischen Aerdt und Pannerden. Rund 60 Jahre später wurde sie von einem Bewohner Aerdts wiederentdeckt, der sie als Kind gefunden und all die Jahre aufbewahrt hatte. Die Fliegermütze zeigt an einen scharfen Riss an der linken Schläfe. Es ist anzunehmen, dass Wheatley bei seinem Sprung aus der Maschine mit dem Leitwerk kollidierte und deswegen seine Fliegermütze verlor. Dies geschah regelmäßig, wenn Piloten sich aus eigener Kraft aus ihren Maschinen retten mussten, aber nicht den notwendigen Schwung bekamen. Als Wheatley mit dem Leitwerk seiner Spitfire kollidierte, zog er sich

schwere Kopfverletzungen zu und verlor infolge dessen sein Bewusstsein. Die Kombination aus der vermutlichen Beschädigung des Fallschirms und seiner Kopfverletzung mag der Grund dafür gewesen sein, dass Wheatley seinen Fallschirm nicht öffnen konnte und es dadurch zu dem tödlichen Absturz kam. Flying Officer Claude Mervyn Wheatley wurde nach dem Krieg am 25. April 1947 auf den Britischen Ehrenfriedhof im Reichswald bei Kleve umgebettet. Seine sterblichen Überreste ruhen in Grab 3-F-14. Er wurde nur 26 Jahre alt.

Die dramatischen Ereignisse des 22. März 1940 konfrontierten die niederländische Bevölkerung in der Region erstmalig mit den Auswirkungen des Krieges, ganz anders als die politisch motivierten Zeitungsberichte und Nachrichten über Grenzverstärkungen. Die Spitfire PR IB N3069 war die erste Spitfire der RAF, die während des Zweiten Weltkriegs durch die deutsche Luftwaffe abgefangen und abgeschossen wurde. Dass der Luftkrieg einmal zur blutigsten Schlacht des Zweiten Weltkriegs werden sollte, war damals niemandem bewusst.

F/O Wheatley und seine Kameraden der PDU waren die Männer der ersten Stunde, die mit ihrer heroischen Leistung den Grundstein für die britische Luftaufklärung legten, deren Entwicklung bis in die heutigen Tage reicht. Sowohl für militärische als auch zivile Zwecke: Google Earth, Google Maps und jedes Mal, wenn man das Navigationsgerät einschaltet

...

Literatur

Above All Unseen: Edward Leaf

Battle Axe; A history of 105 Squadron Royal Air Force: Derek Ransom

Fledgling Eagles: Christopher Shores

Photo Reconnaissance: Andrew J Brookes

Evidence in Camera: Constance Babington Smith(1957)

Aviator Extraordinary/ The Sidney Cotton Story as told by Ralph Baker(1969)

Sidney Cotton: The Last plane out of Berlin: Jeff Watson

The Ultra Spy: F.W Winterbotham

Spitfire - The History: Eric B. Morgan en Edward Shacklady

Eyes of the RAF: Roy Conyers Nesbit

Das Jagdgeschwader 51: Paul Stipdonk en Michael Meyer

Geschichte eines Jagdgeschwaders: Josef Priller

Jagdgeschwader 51 Mölders:Aders/ Held

Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945 Teil 9/II: Jochen Prien, Gerhard

Stemmer, Peter Rodeike en Winfried Bock

Niederrheinisches Land im Krieg: Wilhelm Michels en Peter Sliepenbeck

Illusies en Incidenten: Pagina 240

Quellen

Operations Record Book 105 squadron: Public Record Office/ The National Archives, London
Summery of Flight Operations - Book 122/ Record of Operational Flights PDU "N" Flight: Public Record Office/ The National Archives, London
Operations Record Book PRU: Public Record Office/ The National Archives, London UK
Royal Air Force Pilot's Flying Log Book(Form 414) C.M Wheatley: Tim Wheatley, Paphos, Cyprus
Casualty Pack C.M Wheatley: Defence Business Services Record Review 09, Plymouth, UK
Service Records Movements C.M Wheatley: RAF Air Historical Branch
Service Records Promotions C.M Wheatley: RAF Air Historical Branch
AVIA 1/13 RAE Farnborough Movement Log 19 Jun 39 – 28 Feb 41: Public Record Office/ National Archives London
Flugbuch Harald Jung: Hartmut Jung
Collectie Westfälische Wilhelms-Universität, Münster
Topografische Dienst, Emmen
Archief De Gelderlander
Archief Heemkundekring Rijnwaarden
Archief Stichting Aircraft Research Group Achterhoek(ARGA)
Archief waterdata van Rijkswaterstaat
Dorpskroniek Düffelward, Duitsland via Heemkundekring Düffelward
Collectie en archief Karl Lusink
Collectie en archief Sander Woonings
Imperial War Museum, London (IWM.org.uk)
Historische kranten: Kranten.kb.nl
Ancestry.co.uk

Dank an

Tim Wheatley, Cyprus
Nick Paish, United Kingdom
Richard and Patty Harris, United Kingdom
Harald Jung, Duitsland
Hartmut Jung, USA
Dennis Milne, New Zealand
Dave Lefurgey, Canada
Larry Hickey, USA
Jerome Terrana, Frankrijk
Günter Voldenberg, Duitsland
Albert Wheatley, United Kingdom
Dhr. B. Jansen, Herwen
Dhr. W. Reintjes, Herwen
Dhr. Hennie Drenth, Amerfoort
Dhr. F. Overdreef, Aerdt
Piet Janssen, Lobith†
Mevr. Rietbergen, Zevenaar
Dhr. K. Derksen, Lobith
Dhr. J. Kreunen, Hengelo(GLD)