

Greiffenberger Notizen

Neues aus Greiffenberg und Umgebung

Nr. 37



Vergessene Helden

Drei Geschichten von Piloten, die anderen das Leben retteten

Jörg Berkner

Als ich im vergangenen Sommer mit einem Freund das Luftfahrtmuseum in Eberswalde-Finow besuchte, fiel uns ein Gedenkstein auf, der an zwei Piloten erinnerte, die mit ihrem Jagdflugzeug abgestürzt waren. Das kam nun gerade bei Militärflugzeugen häufig vor, egal ob man im Osten eine MiG oder im Westen einen Starfighter flog. Allerdings, so steht auf dem Gedenkstein, hätten die beiden ihr Flugzeug *freiwillig nicht verlassen*, um zivile Opfer zu vermeiden. Niemand stirbt gern, schon den Gedanken daran verdrängen wir, denn wir haben keine Vorstellung vom letzten Augenblick. Wieviel schwerer muss es sein, das eigene Leben zu opfern, um andere zu retten?

Die Geschichte interessierte mich und so begann ich zu recherchieren. Erstaunlicherweise fand ich neben den beiden sowjetischen Piloten Boris Kapustin und Juri Janow noch weitere selbstlose Militärpiloten: Major Peter Makowicka und Oberleutnant Franz Stiegler, an die in diesem Artikel erinnert werden soll.

Kapustin und Janow

Hauptmann Kapustin und Oberleutnant Janow waren sowjetische Militärpiloten, die am 6. April 1966 vom Flugplatz in Eberswalde-Finow starteten, um ihr Flugzeug vom Typ Jak-28P nach Köthen zu überführen. Erst seit 1961 wurden die sowjetischen Luftstreitkräfte mit diesem modernen Flugzeug ausgerüstet. Sie überflogen dabei das 40 km von Finow entfernte Westberlin, welches sie nach rund 12 Minuten erreichten. In diesem Augenblick fielen gleichzeitig beide Triebwerke des Überschall-Jägers aus. Schon am Vortag hatte es damit Probleme gegeben. Wie sich nun zeigte, war die Reparatur nicht gerade erfolgreich

gewesen. Viel Zeit für eine Entscheidung blieb nicht: Ziehe ich den roten Griff am Katapultsitz oder versuche ich das antriebslose Flugzeug noch irgendwie über die Stadt hinweg zu bekommen?



Die Jak-28 in der Version als Aufklärer, fotografiert im Jahr 2002 im Luftfahrtmuseum Finow. Von diesem Flugplatz starteten Kapustin und Janow zu ihrem verhängnisvollen Flug.

Ein Absturz auf die Häuser von Westberlin hätte mit Sicherheit viele Opfer gefordert. Obwohl sie die Erlaubnis zum Aussteigen bekamen, entschieden sich die beiden Piloten, das Flugzeug in den Stößensee zu steuern, der im britischen Sektor von Berlin lag. Für das Katapultieren war es dann allerdings zu spät – der 0/0-Schleudersitz¹ war zu dieser Zeit noch nicht erfunden – und so starben beide Piloten beim Absturz ihrer Maschine in den See.

Willy Brandt, damals regierender Bürgermeister von Westberlin, gab im Fernsehen folgende Erklärung zum Flugzeugabsturz ab: *„Wir können davon ausgehen, dass die beiden die Gefahr eines Absturzes in dicht besiedelte Wohngebiete erkannt*

¹ Schleudersitz, der bei Geschwindigkeit 0 und Höhe 0 das Katapultieren des Piloten erlaubt.

und deshalb in Absprache mit ihrer Bodenstation die Maschine in den Stößensee gesteuert haben. Dies bedeutete den Verzicht auf die eigene Rettung. Ich sage das in dankbarer Anerkennung des Opfers, durch das eine Katastrophe vermieden wurde.“²



Die Westberliner Heerstraße überquert den Stößensee, eine Ausbuchtung der Havel, über die Stößensee-Brücke. Nicht weit südwestlich der Brücke stürzte die Jak 28 in das Wasser.³

Die Leichen der beiden Piloten wurden in der Nacht durch britische Taucher geborgen und am nächsten Tag unter militärischen Ehren den sowjetischen Offizieren übergeben. Die Bergung des Flugzeugs behielten sich die Briten allerdings vor, sie hatten laut Viermächtestatus in ihrem Berlin-Sektor das Sagen. Die sowjetischen Militärs durften die Bergung nur vom Ufer aus beobachten.

Das Flugzeugwrack erhielten sie erst eine Woche später am 13. April zurück, allerdings ohne die Triebwerke und ohne wichtige elektronische Geräte. Bei der Bergung arbeiteten die Briten mit einigen Tricks. So wurde eines der Triebwerke mit Hilfe eines Pontons knapp unter der Wasseroberfläche an Land gebracht, vom britischen Flugplatz Gatow nach Farnborough in England geflogen und dort analysiert. Genauso wurde mit dem modernen Radargerät Orjol-D und dem Freund-Feind-Gerät der Maschine verfahren. Danach wurden die Teile zurück gebracht und erst am 2. Mai den Russen übergeben, wobei allerdings immer noch entscheidende Teile des Radarsystems fehlten.⁴

Aber abgesehen von diesem Geplänkel in den Zeiten des kalten Krieges bleibt die Frage: War die Entscheidung der beiden Piloten nicht aus der antriebslosen Maschine auszusteigen eine Hel-

dentat? Der Brockhaus beschreibt einen Helden kurz und bündig so: „Ein außergewöhnlicher Mensch, ausgezeichnet durch kühne Taten, kann Vorbild werden.“⁵



Das Wrack der Jak-28 wird von den Engländern aus dem Stößensee geborgen. Die Absturzstelle liegt im britischen Sektor, weshalb die sowjetischen Offiziere nur von Ufer aus zusehen durften.⁶

Trotzdem wurde den beiden Piloten die Auszeichnung „Held der Sowjetunion“ verweigert, da sie einen Befehl nicht ausführten und sich nicht kataultierten. An Stelle dessen erhielten sie den niedriger eingestuften Rotbannerorden.⁷ Doch unabhängig von diesen formalen Spitzfindigkeiten trifft für Boris Kapustin und Juri Janow das Wort vom Helden ohne Zweifel zu.

Auf dem sowjetischen Friedhof in Eberswalde Finow steht deshalb noch heute ein Gedenkstein. Außerdem erinnert auf dem ehemaligen sowjetischen Flugplatz in Finow die erwähnte Gedenktafel vor der ausgestellten Jak 28R an die beiden Piloten. 1993 wurde endlich auch an der Stößensee-Brücke in Westberlin eine Gedenktafel für die sowjetischen Piloten angebracht.

² Filmbericht 1966 [1]

³ Karte: Open Street Map

⁴ Welt, Superjet [2]

⁵ Brockhaus in 20 Bänden, Bd. 8, 1969

⁶ Bilder: Filmbericht 1966 [1]

⁷ Deutschlandfunk [3]



Gedenkstein für Boris Kapustin und Juri Janow auf dem sowjetischen Friedhof in Eberswalde-Finow.

Peter Makowicka

So gut wie gar nicht bekannt wurde in der DDR der Name des NVA-Piloten Peter Makowicka, zumindest war das vor der Wende so. Auch in seiner Geschichte kommen die Worte „Absturz“ und „Triebwerksausfall“ vor, auch sie endet mit dem Tod des Piloten. Ort des Geschehens war die Stadt Cottbus, dort gab es einen NVA-Flugplatz am nordwestlichen Stadtrand. Hier war das Jagdgeschwader 1 stationiert, das seit 1966 mit MiG-21 ausgerüstet war.⁸ Bei jedem Landeanflug aus Richtung Osten mussten die Jagdflugzeuge das nördliche Stadtgebiet in geringer Höhe überfliegen.

Dem Piloten Peter Makowicka wurde eine Nachlässigkeit seines Flugzeugwartes zum Verhängnis: Der hatte es versäumt bei der Startvorbereitung der MiG-21SPS Nr. 849 eine Wartungsklappe am Triebwerk ordnungsgemäß mit sämtlichen Schrauben zu befestigen. Während des Übungsfluges blieb die Klappe durch das eingeklappte Bugrad noch an ihrem Platz, aber im Landeanflug löste sie sich, das Triebwerk bekam Nebenluft, ging aus und die Maschine verlor schnell an Höhe. Makowicka wollte sie im Gleitflug noch bis zum Flugplatz bringen, denn die Landebahn war nur noch etwa 1500 m entfernt.

⁸ Kopenhagen [4], S. 52



MiG-21-SPS/K Nr. 981 auf dem Flugplatzmuseum Cottbus im Jahr 2002. Eine Maschine dieses Typs flog Peter Makowicka am 14. Januar 1975.

Aber so ein Deltaflügler ist ein ganz schlechtes Segelflugzeug. Augenzeugen beschrieben später, wie er das Flugzeug noch über eine Hausreihe hinwegheben konnte, danach aber schlug es in die Hausfront der Schmellwitzer Straße Nr. 2 ein. Das war ein fünfgeschossiger Plattenbau, in dem sich ein Ledigenwohnheim befand. Das Flugzeug blieb im Haus stecken und ragte nur noch zur Hälfte heraus. Bei der Explosion starben nicht nur der Pilot, sondern auch fünf Hausbewohner, weitere wurden verletzt. Der Pilot hätte sich retten können, denn der Flugleiter hatte ihn aufgefordert sich zu katapultieren. Aber auf Grund der dichten Bebauung hätte es dann wahrscheinlich hunderte Opfer gegeben, denn die Einflugschneise führte über das Textilkombinat, eine Schule, einen Kindergarten und Wohngebäude hinweg.⁹



Die MiG-21SPS Nr. 849 schlug in das Haus Schmellwitzer Straße Nr. 2 ein.¹⁰

Peter Makowicka hat also bewusst sein Leben geopfert, um eine noch größere Katastrophe zu verhindern. Zwar wurde er dafür postum ausgezeichnet, berichtet wurde über ihn aber nicht, denn

⁹ Lausitzer Rundschau [5]

¹⁰ Karte: Open Street Map

militärische Flugzeugabstürze waren in der DDR geheime Verschlussache. Nur eine kurze Zeitungsnotiz erschien.



Major Peter Makowicka¹¹

In Cottbus ließ sich das Geschehen natürlich nicht verheimlichen, zumal dies nicht der einzige Flugunfall in Cottbus war.¹² Sieben Jahre später wurde das JG1 auf den neu erbauten Flugplatz Holzdorf verlegt. In Cottbus starteten und landeten nun Hubschrauber, die waren längst nicht so gefährlich für die Anwohner, wie die MiGs.

Peter Makowicka hat auf das Katapultieren verzichtet und sein Leben riskiert um andere Leben zu retten. Zwar konnte er seine Maschine nicht mehr über alle Häuser hinweg bringen, aber die Zahl der Opfer wäre ohne seinen Entschluss sehr viel größer geworden. Auch in diesem Fall haben wir gute Gründe, den Piloten einen Helden zu nennen.

Helden in Kriegszeiten

Einen ganz andere Bedeutung bekommt das Wort vom Helden in Kriegszeiten. Ein Held ist dann, wer viele Feinde tötete, insbesondere, wenn er dabei sein Leben gibt. So richtete sich im 2. Weltkrieg das Ansehen von Jagdfliegern danach, wieviel Abschüsse sie erreicht hatten. Das war übrigens nicht nur bei der deutschen Luftwaffe so, sondern gilt für alle kriegführenden Nationen. Namen wie Hans-Joachim Marseille mit 158 und Erich Hartmann mit 358 Luftsiegen wurden von der Propaganda als Helden bekannt gemacht.¹³ „Damals

gab es in Deutschland keine größeren Helden als die Jagdpiloten, und selbst unter ihnen gab es eine von den Resultaten abhängige Hierarchie.“ schreibt der Autor Adam Makos, der die unglaubliche Geschichte des Jagdfliegers Franz Stiegler aufschrieb.¹⁴ Zwar konnte auch er insgesamt 28 mal ein feindliches Flugzeug abschießen¹⁵, aber seine ganz besondere und einzigartige Tat bestand im genauen Gegenteil: Er rettete am 20. Dezember 1943 einer amerikanischen Bomberbesatzung das Leben! Der Pilot dieses Bombers vom Typ B-17 hieß Charlie Brown. Mit ihm saßen neun weitere Besatzungsmitglieder in der Maschine. Zusammen mit ihnen flogen an diesem Tag 474 weitere B-17-Bomber einen Angriff die Focke-Wulf-Flugzeugfabrik in Bremen.



Dieser B-17G-Bomber steht auf der March Field Air Force Base in Kalifornien. Mit der Version B-17F flogen Charlie Brown und seine Crew.

Charlie Brown hatte mit seiner Besatzung Pech, denn seine Maschine erhielt beim Bombenabwurf Flaktreffer und wurde dann von deutschen Jägern angegriffen. Das Flugzeug erhielt zahlreiche Treffer, ein Teil der Besatzung war verwundet oder tot, ein Motor war ausgefallen, zwei weitere liefen unregelmäßig und zu allem Unglück brach schließlich das linke Höhenleitwerk ab. Aus rund 8.000 Metern Höhe ging es spiralförmig abwärts. Die Jäger sahen den Bomber als erledigt an, aber dem Piloten gelang es, ihn bei 900 Metern abzufangen. Er flog nun in Richtung Meer, in der Hoffnung mit drei Motoren nach England zu kommen, obwohl die Höhe jetzt nur noch 300 Meter betrug. Unglücklicherweise flog die Maschine genau über den Flugplatz Jever.

¹¹ Foto: Flugplatzmuseum Cottbus e.V., mit freundlicher Genehmigung

¹² So war kurz zuvor am 14. November 1974 die MiG-21 SPS/K Nr. 487 im Landanflug 200 m vor der Landebahn abgestürzt [6], S. 108

¹³ Die Piloten sahen allerdings auch die andere Seite des Krieges. So schrieb Marseille nach seinem ersten Luftsieg an seine Mutter: „Ich denke immer daran, wie die Mutter dieses jungen Mannes sich fühlen muss, wenn sie die Nachricht vom Tod ihres Sohnes erhielt. Und ich bin schuld an diesem Tod. Ich bin traurig, obwohl ich doch glücklich sein sollte über meinen ersten

Sieg“. Marseille starb am 30. September 1942 in Nordafrika. [8], S. 65

¹⁴ Eine höhere Pflicht [8], S. 81

¹⁵ JG 27 [7], S. 331

Dort war Franz Stiegler mit seiner Me 109 nach dem Luftkampf zum Auftanken und Munitionieren gelandet. Er hatte zu diesem Zeitpunkt als Flieger schon einen langen Weg hinter sich. Als Jugendlicher baute er mit Gleichgesinnten ein Segelflugzeug und machte damit die ersten Sprünge in die Luft. Er studierte Luftfahrttechnik, machte dann eine Pilotenausbildung und flog vier Jahre bei der Lufthansa das damals weitverbreitete Verkehrsflugzeug Ju 52. 1937 wurde er zur Luftwaffe eingezogen und bildete als Fluglehrer Piloten aus.



Eine dreimotorige Junkers Ju52, wie sie Franz Stiegler bei der Lufthansa flog. Die Maschine war als Verkehrsflugzeug und als Transporter der Luftwaffe weit verbreitet.

Auch sein Bruder war Pilot geworden, Franz Stiegler hatte ihn sogar selbst ausgebildet. Der Bruder wurde Bomberpilot auf einer Junkers Ju 88 und nahm an den Angriffen auf England teil. Im Oktober 1940 erhielt Franz Stiegler die traurige Nachricht, dass sein Bruder bei einem Einsatz gegen London „als Held“ gestorben sei. Daraufhin beendete er seine Tätigkeit als Fluglehrer und meldete sich zu den Jagdfliegern.

Im April 1942 begann sein erster Einsatz in Nordafrika beim Jagdgeschwader 27. Dort kämpfte er bis zum Herbst des Jahres, erzielte 19 Luftsiege, wurde selbst aber auch dreimal abgeschossen und überlebte nur mit viel Glück. Ende 1943 wurde sein Geschwader bei Reichsverteidigung gegen die amerikanischen Bomber eingesetzt. Aus dem Bomberstrom gegen Bremen vom 20. Dezember 1943, in dem auch Charlie Brown mitflog, hatte Stiegler eine andere B-17 abgeschossen, bevor er auf dem Flugplatz Jever landete.

Nun also zog die schwer beschädigte B-17 in niedriger Höhe über den Platz. Stiegler stieg wieder in seine Me 109, die Tankschläuche wurden entfernt und der Motor angeworfen. Er startete und flog dem beschädigten Bomber hinterher. Stiegler war Jagdpilot geworden um seinen Bruder zu rächen. Er hatte jetzt so viele Abschüsse auf seinem Konto, dass ihm der Abschuss noch eines

viermotorigen Bombers das Ritterkreuz eingebracht hätte.



Eine Me 109 E-3 im Deutschen Museum in München. Stiegler flog im Herbst 1943 die Version G4.

Aber als er sich der B-17 näherte und das durchlöchernte Flugzeug betrachtete, vollzog sich in ihm ein Wandel. Er sah den toten Schützen im Heckstand, er sah durch die großen Löcher im Rumpf die Verwundeten. Er erinnerte sich an die Worte seines Kommandeurs Rödel in Afrika, der ihm als erstes beibrachte, nach Regeln zu kämpfen „um die eigenen Menschlichkeit zu bewahren.“¹⁶



Die B-17 von Charlie Brown wird von Franz Stiegler in seiner Me 109 über die Küstenlinie geleitet (Gemälde von John D. Shaw)¹⁷.

Jahrzehnte später sagte Stiegler über diesen Moment: "Ich hatte nicht das Herz, diese tapferen Männer zu erledigen. Ich flog lange Zeit neben ihnen her. Sie versuchten verzweifelt, nach Hause zu kommen, und ich wollte sie das tun lassen. Ich hätte nicht auf sie schießen können. Es wäre dasselbe gewesen, wie auf einen Mann am Fallschirm zu schießen."¹⁸

Franz Stiegler nahm mit dem Piloten Blickkontakt auf und forderte ihn durch Zeichen auf, in Rich-

¹⁶ Eine höhere Pflicht [8], S. 54

¹⁷ Mit freundlicher Genehmigung von „together we served“ [10]

¹⁸ Mikkelsen [9]

tung Schweden zu fliegen, das viel näher lag als England. Gleichzeitig kamen sie der Küste immer näher, wo viele Flakgeschütze standen. Franz war klar, dass dies das Ende der Männer in der B-17 sein würde. Er positionierte sich daher an der Seite des Bombers, geleitete ihn so im Formationsflug über die Flakstellungen hinweg hinaus bis aufs Meer, salutierte dem Piloten und flog dann zurück. Das war ein unerhörter und einmaliger Vorgang zu dieser Zeit, der ihn mit Sicherheit vor das Kriegsgericht gebracht hätte, falls er bekannt geworden wäre.



Franz Stiegler, Ernie Boyett und Charlie Brown (v.l.n.r.)¹⁹

Charlie Brown erreichte mit seiner Maschine tatsächlich England. Bei der Flugauswertung schilderte er den ungewöhnlichen Vorfall und wurde prompt mit der gesamten Besatzung zum Stillschweigen verpflichtet. So ein Verhalten passte damals einfach nicht in das Bild von der feindlichen deutschen Luftwaffe. Erst 1987 begann Charlie Brown mit der Suche nach dem deutschen Jagdflieger, der ihn und seine Mannschaft damals rettete. Ihn bedrängte immer noch die Frage: Wer war der deutsche Pilot und warum hatte er sie entkommen lassen?

Franz Stiegler war 1953 nach Kanada ausgewandert und lebte in Vancouver. 1990 fand ihn Brown über eine Annonce in einer Flieger-Zeitschrift. Sie trafen sich 47 Jahre nach ihrem ersten Zusammentreffen und wurden enge Freunde.

Was ist richtig?

Ein Flugzeug hat einen eingebauten Kreiselkompass und einen künstlichen Horizont, die anzeigen, wo oben und wo unten und welche Richtung die Richtige ist. Der Mensch hat so ein eingebauter Instrument nicht, er muss sich immer wieder

neu fragen: Was ist jetzt richtig und was ist falsch? Die drei Piloten in dieser Erzählung haben für sich entschieden, was in diesem folgenschweren Augenblick für sie richtig war: Das Leben von Anderen retten. Dafür gebührt ihnen unser vorbehaltloser Respekt. #



„Niemand und nichts verschwindet spurlos“

Inschrift auf einem Obelisk auf dem sowjetischen Friedhof in Eberswalde-Finow

Quellen

- [1] Filmbericht zum Flugzeugabsturz in den Stößensee, 1966, <https://www.berlin-mauer.de/videos/sowjetischer-flugzeugabsturz-im-stoessensee-568/>
- [2] Althaus, Johannes: „Sowjetischer Superjet stürzte über West-Berlin ab“, <https://www.welt.de/geschichte/article154005168/Sowjetischer-Superjet-stuerzte-ueber-West-Berlin-ab.html>, Abruf 3.12.2019
- [3] Dornblüth, Gesine; Franke, Thomas: „Die vergessenen Helden vom Stößensee“, Deutschlandfunk, 20.3.2019
- [4] Kopenhagen, Wilfried: „Die Luftstreitkräfte der NVA“, Motorbuch-Verlag, 2002
- [5] o.A.: „Im Januar 1975 raste eine MiG 21 in Cottbus in ein Wohnhaus“, Lausitzer Rundschau Online, 25. Februar 2014
- [6] Bußmann, Thomas; Kleest, Horst; Freundt, Lutz: „11-80, katapultieren Sie! Flugunfälle in der DDR-Militärluffahrt.“, Aerolit Berlin, 2004
- [7] Ring, Hans; Girbig, Werner: „Jagdgeschwader 27, Motorbuch Verlag“, 1994
- [8] Makos, Adam; Alexander, Larry: „Eine höhere Pflicht“, riva Verlag, 2017
- [9] Mikkelsen, David: „Charlie Brown“, <https://www.snopes.com/fact-check/charlie-brown/>
- [10] Brown, Charles Lester, Lt. Col., Documentation on the site <https://airforce.togetherweserved.com/usaf/servlet/tws.webapp.WebApp?cmd=ShadowBoxProfile&type=Person&ID=114019> download 2019-12-16

Impressum

Die Greiffenberger Notizen sind eine private Veröffentlichung auf www.joerg-berkner.de
Alle bisherigen Ausgaben finden Sie auf: www.joerg-berkner.de/GN/Greiffenberger_Notizen.html

Fotos: Jörg Berkner, soweit nicht anders angegeben
Version 2020-01-19u

¹⁹ Foto mit freundlicher Genehmigung von „together we served“ [10]