

Neulen  
IMEL  
PAS  
tas

# IMMEL PAS PROFAS

Luftstreitkräfte an  
deutscher Seite  
1939-1945



*Harald Hougen og Aef Lii*

## Norweger

Der eigensinnige Norweger Vidkun Quisling, der ab 1. Februar 1942 unter deutscher Aufsicht als machtloser Ministerpräsident fungierte, hatte ein politisches Glaubensbekenntnis, von dem er während des gesamten Krieges nicht abwich. Er forderte von Hitler unermüdlich die Schaffung eines »germanischen Commonwealth«, eines Staatenbundes, in dem ein selbständiges und unabhängiges Norwegen eine privilegierte Rolle spielen sollte. Und dieses unabhängige Norwegen hatte nach Quislings Vorstellungen auch über eine eigene Wehrmacht zu verfügen.

Bereits in seiner Denkschrift vom 25. Oktober 1940 schlug Quisling ein nationales norwegisches Heer vor sowie eine gemeinsame »großnordische« Kriegsmarine und Luftwaffe.<sup>1</sup> Auch der Entwurf eines Vorfriedensvertrages, den Quisling Hitler am 13. Februar 1942 anlässlich eines Besuches überreichte, sah »eine gemeinsame germanische Kriegsmarine und Luftflotte, aber eine selbständige norwegische Armee«<sup>2</sup> vor. Mit seinen Vorstellungen und Visionen stieß Quisling in Berlin auf taube Ohren.<sup>3</sup> Es kam nie zu der Aufstellung einer norwegischen Nationalarmee oder einer gemeinsamen deutsch-norwegischen Kriegsmarine oder Luftwaffe. Quislings Jugendverband *Hirdens Flykorpset* durfte zwar mit Segelflugzeugen üben, entwickelte sich aber nie zur Vorstufe einer »nordischen« Luftwaffe.

Im Gegensatz zur Waffen-SS, zum NSKK und zur Kriegsmarine, die das Land mit großformatigen Werbeplakaten überzogen, um Freiwillige zu gewinnen<sup>4</sup>, enthielt sich die Luftwaffe auch jeder Werbekampagne in Norwegen. Gleichwohl gelangten einige Norweger aus eigener Initiative zur Luftwaffe. Ihre Zahl dürfte jedoch sehr klein gewesen sein und 75 Mann nicht überschritten haben<sup>5</sup>, wobei die wenigsten zum fliegenden Personal gehörten. Es ist zweifelhaft, ob die wenigen norwegischen Angehörigen der Luftwaffe von der Bürokratie des Dritten Reiches überhaupt gesondert statistisch erfaßt wurden. Ein Arbeitsbericht des Höheren SS- und Polizeiführers »Nord« vom 30. September 1944<sup>6</sup> etwa listet akri-

bisch die Zahl der Norweger in der Waffen-SS, der Germanischen SS, der Marine und beim Deutschen Roten Kreuz auf, enthält aber keine Aussage über die Luftwaffe.

Es blieb den Norwegern im Dienst der Alliierten vorbehalten, eigene Luftwaffenverbände aufzustellen. Im Mai 1945 verfügten die Norweger bei der *Royal Air Force* über insgesamt fünf Staffeln, darunter die 331 und 332 *Fighter Squadron* mit insgesamt 2582 Mann, unter ihnen auch einige Dänen. Weitere 1600 Norweger dienten in anderen Einheiten der *RAF*.<sup>7</sup>

Zu den wenigen Norwegern, die den Weg in die deutsche Luftwaffe fanden, gehörte der am 3. Mai 1922 geborene Harald Hougen. Nach Ablegung des Abiturs 1941 wollte er ein Maschinenbaustudium absolvieren. Das dafür nötige Praktikum leistete er bei der Weserhütte in Bad Oeynhausen ab und immatrikulierte sich anschließend an der Münchener Hochschule, an der zu diesem Zeitpunkt annähernd 100 junge Norweger studierten. Im Spätherbst 1942 begann sich Hougen wegen der militärischen Situation Sorgen zu machen. Er fürchtete die Sowjetunion und hoffte, die Westmächte würden ihre Waffen- und Ausrüstungslieferungen an Rußland einschränken, um es Europa zu ermöglichen, einen Damm gegen den Kommunismus zu errichten. Dieser ausgeprägte Antibolschewismus war ein Kennzeichen der Zeit und durchaus nicht auf bürgerliche Schichten und Norwegen beschränkt. So berichtet der Belgier André Leysen, der sich im Juni 1944 zur Ostfront melden wollte: »Wir sahen im Kommunismus den Erzfeind. In unserem jugendlichen Idealismus war für uns Deutschland ein Bollwerk gegen solche Strömungen ... Ich entsinne mich, daß ... der Sieg des »gottlosen Bolschewismus« mir so entsetzlich erschien, daß meine Vorstellungskraft sich weigerte, eine solche Möglichkeit in Betracht zu ziehen.«<sup>8</sup>

Bei der Wahl zwischen einer Fortsetzung des Studiums und einem Engagement auf seiten der Besatzungsmacht entschied sich Hougen Ende 1942 für den Eintritt in die deutschen Streitkräfte. Entscheidend hierfür waren sowohl seine politischen Vorstellungen als auch der Wunsch, einen aktiven Beitrag zur Verteidigung Europas zu leisten, das er als bedroht ansah.<sup>9</sup> Zu dieser Zeit kämpfte die deutsche 6. Armee im Kessel

von Stalingrad um ihr Überleben. Hougens Idealismus paarte sich mit einem Schuß Abenteuerlust, und so meldete er sich am 1. Januar 1943 als Freiwilliger beim deutschen Wehrbezirkskommando auf der Festung Akershus in Oslo. Der Empfang dort war recht kühl, als der 20jährige dem diensthabenden Offizier mitteilte, er fühle sich zu seiner Meldung auch wegen der sich verschlechternden Kriegsaussichten des Reiches veranlaßt. Nach der sehr gründlichen ärztlichen Untersuchung wählte Hougen als Waffengattung die Luftwaffe.

Seine Grundausbildung erhielt er in einer ehemaligen französischen Kaserne an der Maginotlinie. Die Ausbildungskompanie bestand aus etwa 120 Freiwilligen aus aller Herren Länder, unter ihnen Männer aus Südamerika, Rußland, Skandinavien – darunter vier bis fünf Norweger –, Frankreich und den Niederlanden. Die Ausbildung bezeichnet Harald Hougen rückblickend als »eine harte Zeit mit schwerem Dienst, wenig Essen und viel Schimpfen«. <sup>10</sup> Physische Übergriffe durch das deutsche Rahmenpersonal kamen jedoch nicht vor. Der überaus harte Drill und häufiges Strafexerzieren bis zur völligen Erschöpfung brachten einige Rekruten zum Weinen.

Nach Ende der Grundausbildung erhielt der junge Norweger seinen Marschbefehl zu einer Bordschützen- und Mechanikerschule rund 30 Kilometer westlich von Danzig. Er sollte zum Bordschützen ausgebildet werden und absolvierte einen sechswöchigen Intensivkurs mit theoretischem und praktischem Unterricht. Da die Lehrgangsteilnehmer, die die Abschlußprüfung nicht schafften, zur Bodenorganisation der Luftwaffe versetzt wurden, legten einige es darauf an, durchzufallen, um den Gefahren des Luftkrieges zu entgehen. Hougen ließ sich davon nicht beeinflussen und schloß die Bordschützenausbildung erfolgreich ab. Er wurde nach Aalborg in Dänemark versetzt, wo sich eine Transportabteilung der Luftwaffe aufhielt, aber auch die IV. Gruppe des Kampfgeschwaders 30 »Adler«. Hougen erinnert sich: »Das KG 30 war für seinen Einsatz als Sturzkampfabteilung, besonders gegen Schiffsziele, bekannt. Dort hinzukommen wurde als Todesurteil angesehen. Ich kam dorthin.« <sup>11</sup> Einen Namen gemacht hatte sich das Geschwader bei seinen Einsätzen gegen die alliierten Rußlandkonvois PQ 16, 17 und 18. Stürzte dabei

eine Maschine ins Eismeer, hatte die Besatzung kaum Überlebenschancen.

Die Zugehörigkeit zu diesem Geschwader empfand Hougen als Auszeichnung, denn »Ausländer wurden selten zur fliegenden Mannschaft zugelassen, aber in meinem Fall wurde eine Ausnahme gemacht, weil ich Norweger und Akademiker war«. <sup>12</sup> Nach erneuten ärztlichen Untersuchungen erhielt der norwegische Freiwillige eine »Privatausbildung« zum Beobachter durch die Besatzung eines Schulungsleiters. Die normale Ausbildungszeit von drei bis fünf Monaten wurde dabei erheblich gestrafft und gekürzt. Die Phase der praktischen Übungen – Navigationsflüge bei Tag und bei Nacht, Funknavigation und Bedienung des Flugzeuges vom Typ Ju 88 beim Bombenabwurf im Horizontal- und im Sturzflug – behielt Hougen als »spannende Wochen« in Erinnerung. Nur der erste Sturzflug entwickelte sich für ihn zu einem Fiasko: »Beim ersten Flug verlor ich vollkommen die Fassung. Die ungewohnte Stellung – hängend in den Gurten –, der Motorenlärm und der Fahrtwind, der wilde Sturz mit ca. 200 m pro Sekunde und die Angst, alles könnte auseinanderbrechen, versetzten mich in Schrecken.« <sup>13</sup> Nach wenigen weiteren Versuchen aber erledigte er seine Aufgaben bereits routiniert. Die Ju 88 trug bei den Übungen jeweils zwei Zementbomben von je 250 Kilogramm unter jedem Flügel. Der Sturzflug begann aus rund 3500 Meter Höhe, und die Besatzung hatte etwa 15 Sekunden Zeit für den Abwurf, dann mußte das Flugzeug wieder abgefangen werden. »Die Zentrifugalkraft war so groß, daß wir den Kopf nicht bewegen konnten, und die Unterkiefer wurden so lang und kraftlos wie die Lefzen eines Boxerhundes.« <sup>14</sup>

Seinen ersten Frontflug absolvierte Hougen im Spätherbst 1943 von Oldenburg aus. Es ging gegen die Londoner Docks. Der Nachtangriff verlief planmäßig, aber die Massierung eigener Kampfflugzeuge in der Luft brachte größere Probleme mit sich als die Gefahr durch feindliche Flak und Nachtjäger. Der Verband flog derart auf Tuchfühlung, daß der junge norwegische Beobachter eine Kollision in der Luft befürchtete: »Das einzige, was man sehen konnte, war ein schwacher Lichtschein vom Auspuff der vorausfliegenden und von den selbstleuchtenden Instrumenten der seitlich fliegenden Maschinen. Es

entstand auch ein schwaches Schütteln, falls man einem anderen Flieger zu nahe kam – nur konnte man nichts dagegen tun, sondern es lediglich zur Kenntnis nehmen.«<sup>15</sup>

Nach weiteren Englandflügen und zwischenzeitlichem Einsatz in Italien, bei dem Hougens Flugzeug getroffen wurde und sich die Besatzung mit dem Fallschirm retten mußte, wurde Hougens Verband im März 1944 kurzfristig nach München beordert. Am 19. März lief deutscherseits das Unternehmen *Margarethe* an – die Besetzung Ungarns. Im hektischen Wechsel wurden an Hougens Ju 88 Bomben angebracht, wieder entfernt und durch Container mit Flugblättern ersetzt, die wiederum entfernt und durch Bomben ersetzt wurden. Dies wiederholte sich mehrere Male. Die nervöse Spannung löste sich, als Ungarn dem deutschen Einmarsch keinen Widerstand entgegensetzte.

Einige Wochen vor der Invasion der Alliierten in Frankreich startete Hougen mit seinem Flugzeugführer Hans Hutz von einem Platz nahe Orléans zu einem Nachtangriff auf Bristol. Die Maschine hatte Brandbomben geladen und war schwer zu steuern. Nahe Cherbourg wurde die überladene Ju 88 von einem Nachtjäger angegriffen und geriet ins Trudeln. Die Besatzung warf das Kabinendach für den Notausstieg ab und kämpfte um ihr Leben. Hougen gelang es, die Maschine, in die der Fahrtwind schlug, sicher auf einen Flugplatz in der Nähe von Paris zu lotsen. Ende Mai startete Hougen mit zwölf weiteren Besatzungen wieder von Orléans aus. Seine Ju 88 flog zwei Sturzangriffe mit panzerbrechenden Bomben auf Schiffsziele in Portsmouth. Die Invasionsflotte ließ sich durch solche Nadelstiche nicht aufhalten, am 6. Juni landeten die Alliierten in Nordfrankreich.

Im Abwehrkampf gegen die Invasionsstreitkräfte schmolz das KG 30 dahin. Hougens Gruppe (III./KG 30) mußte aus der Front genommen werden: »Nach großen Verlusten in Nordfrankreich war unsere Gruppe fast ausgelöscht. Nur einige wenige der Besatzungen hatten überlebt, und der Maschinenpark war nahezu völlig vernichtet.«<sup>16</sup> Im Juli mußte die III./KG 30 aufgelöst werden. Hougens Besatzung wurde nach Nordhausen in Oldenburg verlegt, wo sie in Rekordzeit aus Rekruten Flieger machen sollte.

Im Herbst kam es zu einer erneuten Verlegung in die Nähe von Prag für einen Sondereinsatz. Harald Hougen übernahm die anspruchsvolle Aufgabe eines Lehrers für die »Beethovenflieger«. Eine bemannte Bf 109 wurde auf eine mit Sprengstoff gefüllte Ju 88 ohne Besatzung montiert, sollte »huckepack« das Ziel ansteuern, sich kurz vor dessen Erreichen von der Ju 88 absprenge, die vom Autopiloten gesteuert das Angriffsziel zerstören sollte, während das Führungsflugzeug zurück hinter die eigenen Linien fliegen konnte. Für diese »Misteleinsätze« waren die I. und II. Gruppe des KG 30 einsatzmäßig dem KG 200 unterstellt worden. Der Einsatz im Gespann barg zahlreiche Risiken: »Das Steuern dieser Konstruktion war äußerst schwierig und grenzte an das Unmögliche, deshalb wurden nur sehr erfahrene Mannschaften für diesen Dienst ausgesucht.«<sup>17</sup> Unfälle mit Verlusten an Menschen und Material gehörten zur Tagesordnung. Zwar gelang es den Ausbildern, zahlreiche Piloten mit dem Huckepack-Gespann vertraut zu machen, der geplante Angriff auf Kraftwerke im Raum Moskau und hinter dem Ural (Unternehmen *Eisenhammer*) konnte jedoch nicht mehr realisiert werden.<sup>18</sup>

Im Frühjahr 1945 wurde Hougen auf einen Flugplatz nordöstlich von Berlin versetzt. Er hatte einen verständnisvollen Kommandeur, der ihm vor dem Durchbruch der Roten Armee an der Oder einen Marschbefehl in die Heimat zum norwegischen SS-Skijägerbataillon ausstellte. Am 6. Mai kam Hougen in Oslo an. Nach der deutschen Kapitulation veränderte sich plötzlich das Verhalten seiner Landsleute ihm und seiner Familie gegenüber. Harald Hougen versuchte, einer Verhaftung zu Hause zu entgehen und das Problem, daß er nun ein »gefährlicher Landesverräter« war, pragmatisch zu lösen: »Ich packte ein paar Bücher und das Nötigste an Kleidung in den Rucksack und nahm auch meine Waffen, bestehend aus einem Armeegewehr, einer Dienstpistole, zwei Handgranaten und etwas Munition, mit. Dann fuhr ich mit der Straßenbahn in die Stadt und meldete mich bei der Polizei in der Möllergate Nr. 19. Dort berichtete ich, wer ich sei und wo ich gedient hatte, lieferte die Waffen ab und wurde aufgefordert, im Flur zu warten.«<sup>19</sup> Kurze Zeit später wurde Unteroffizier Hougen, der rund 25 Frontflüge überlebt hatte, ins Lager Ilebu gebracht

und zu drei Jahren Gefängnis verurteilt. Seine Papiere und speziell sein Flugbuch hatte er vernichtet: »Sonst hätte ich mindestens zehn Jahre bekommen wegen meines Einsatzes gegen England.«<sup>20</sup>

Ein anderer Norweger, der in das Räderwerk der Nachkriegs- und Säuberungsjustiz geriet, war Alf Lie.<sup>21</sup> Bei der deutschen Besetzung Norwegens im April 1940 war er 19 Jahre alt. Seine Mutter stammte aus Deutschland, und seine Familie hielt enge Kontakte zum Reich. Lie hatte von August 1937 bis Sommer 1938 eine Höhere Handelsschule in Göppingen besucht und sah Deutschland als sein zweites Vaterland an. Im Norwegen der Vorkriegszeit verstanden sich im übrigen weite Bevölkerungskreise als deutschfreundlich. Deutsch war Pflichtfach an den weiterführenden Schulen, der Kulturaustausch äußerst rege, und bei den Geistes- und Naturwissenschaften dominierte der deutsche Einfluß ebenso wie bei der technischen Entwicklung. Zudem hatten zahlreiche norwegische Künstler und Literaten ihre Ausbildung in Deutschland erhalten oder verdankten ihre Geltung dem Erfolg beim deutschen Publikum. Die norwegische Auffassung von den Deutschen als dem führenden Kulturvolk schlug bei der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung ins Gegenteil um, als Reichskommissar Terboven das Land unter die Knute des nationalsozialistischen Besatzungsregimes zwang.

Lie kämpfte beim deutschen Einmarsch als Sanitäter gegen die Invasoren, machte noch 1940 sein Abitur und begann das Studium der Sozialökonomie an der Universität Oslo. Als im Januar 1941 Freiwillige für das SS-Regiment Nordland gesucht wurden, fühlte er sich nicht angesprochen. Schließlich kam er mehr durch Zufall zur Freiwilligen-Legion Norwegen, die nach dem deutschen Angriff auf die Sowjetunion entstand. Lie kannte den ersten Kommandeur der Einheit, Jørgen Bakke, der ihn am 29. Juli 1941 argumentativ unter Druck setzte und darauf hinwies, wie wichtig ein norwegischer Kriegsbeitrag an der finnischen Front sei. Der überrumpelte Student fand sich als Rekrut auf dem Truppenübungsplatz Fallingbostal wieder.

Im Januar 1942 wurde der norwegische Verband nach Stettin verladen, von dort gelangte er im Lufttransport an die Leningradfront. Von einem Einsatz in Finnland war nicht

mehr die Rede. Bei der Auflösung der Freiwilligen-Legion Norwegen im Mai 1943 wurde Lie, inzwischen Oberscharführer, in das SS-Panzer-Grenadier-Regiment Norge überführt. Anfang 1944 erlitt er an der Front drei schwere Verwundungen. Nach Betreuung in verschiedenen Lazaretten kam er in ein Krankenhaus nach Regensburg. Während seines Genesungsurlaubs im August 1944 reichte er ein Gesuch auf Entlassung aus dem deutschen Militärdienst ein, das nicht genehmigt wurde. Aber Lie, der erkannt hatte, daß der Krieg verloren war, wollte weg von der Ostfront. Ein Ausweg war die Meldung zur Luftwaffe. Diesem Ersuchen wurde stattgegeben und Lie am 3. November 1944 zum Flieger-Ersatz-Bataillon VII nach Nagold versetzt.

Zum Fliegen kam er jedoch nicht. Bereits im Dezember mußte er als Angehöriger der 4. Kompanie der II. Lw. Brigade Oberrhein für vier Wochen in den Infanterieeinsatz bei Müllheim in Baden. Es folgte eine strenge und harte Fliegerausbildung auf der Flugzeugführer-Doppelschule A 43/I in Crailsheim. Lie schaute sehnsüchtig den dort stationierten Maschinen nach, denn er hatte Spaß am Fliegen. Der chronische Treibstoffmangel ließ jedoch nur noch theoretischen Flugunterricht zu. Im März versetzte man Lie zur Fallschirmjägerschule in Crailsheim. Lie entging einem erneuten Fronteinsatz durch ein Versetzungsgesuch nach Oslo-Fornebu. Er hatte wiederum Glück. Die letzten Kriegstage verbrachte Feldwebel Alf Lie bei der Fliegerhorst-Kompanie Fornebu. Sein Soldbuch trug den Aufdruck: »Gehört zum fliegenden Personal und ist auf Anforderung vom OKL wieder freizugeben.« Dazu sollte es nicht mehr kommen. Statt dessen strengte die norwegische Nachkriegsjustiz einen Prozeß gegen Lie an, wegen »Unterstützung des Feindes«.

Die norwegischen Frontfreiwilligen traf die anlaufende Säuberungskampagne mit voller Härte. Es wurden 14 729 Gefängnisstrafen ausgesprochen, hinzu kamen 25 Todesurteile und 2489 Verfahren, in denen sich Belastete ohne einen Strafprozeß mit einer Gefängnisstrafe einverstanden erklärten.<sup>22</sup> Lie wurde zu einer Gefängnisstrafe von drei Jahren und einem Monat verurteilt und nach Verbüßung von zwei Dritteln der Strafe auf freien Fuß gesetzt.