

Die Geschichte der Besatzung der Junker 88 A1-54835/12 des Kampfgeschwaders 51/1- Edelweiss



Sonntag, den 2. Juni 1940

Von Lechfeld in das Tal von Ambin



Der 2. Juni 1940 ist genau die Mitte der Schlacht von Frankreich.

Sie hat vor zwei Wochen am 13. Mai mit dem Durchbruch von Sedan begonnen.

Sie wird in zwei Wochen am 17. Juni enden.

An diesem Tag hebt um 4 Uhr morgens die Bomberstaffel des Kampfgeschwaders I / KG51 „Edelweiss“ von der Basis Lechfeld in Bayern ab.

Der „Luftlagebericht“ –Tagebuch der Aktivitäten in der Luft, in dem sorgfältig die zugewiesenen Aufgaben dokumentiert sind, – beschreibt für diesen Tag, den 2. Juni, die Zielsetzungen des Geschwaders:

„Erstmalig wurden Eisenbahnen in Südost-Frankreich mit 35 He 111 und der Hafen von Marseille mit 18 Ju 88 angegriffen“

Die 35 Heinkel 111 des Kampfgeschwaders haben also als Ziel die Bahngleise, während die Formation der 18 Junker 88 den Hafen von Marseille bombardieren soll.

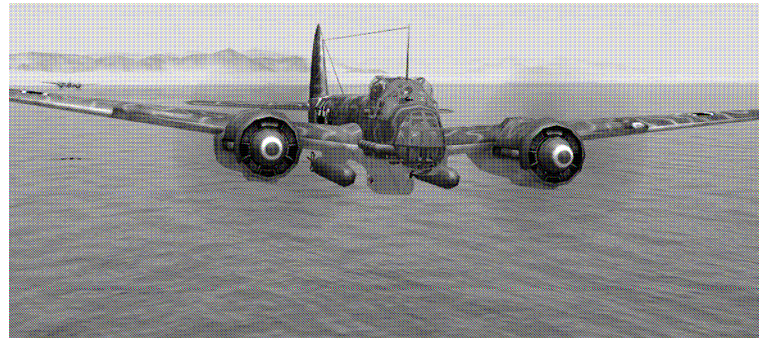
Zwischen diesen fliegt die Junker 88 A1 mit der Registriernummer 54835/12.

Ihre Mannschaft besteht aus:

KIBELE Paul	26 Jahre
BAUER Robert	25 Jahre
SCHULTZKI Max	29 Jahre
KOPPL Georg	29 Jahre



Abflug in der Nacht, entlang der Schweiz geflogen, dann ins Rhônetal gefolgt. Gegen 7 Uhr kommt sie auf Höhe von Marseille mit Sicht aufs Meer an.



Claude Antoine, der sich an diesem Tag in Marseille befand, beschreibt das Bombardement des Hafens in seinem Buch, das von seiner Kriegserfahrung erzählt, „Orage et Champagne (in etwa: Gewitter und Champagner)“:

„Am Sonntag, dem 2. Juni, kurz nach 7 Uhr, erlitt die Stadt einen Angriffsflug von Flugzeugen der Luftwaffe, die vom Meer zu kommen schienen, nachdem sie einen großen Umweg geflogen waren ...

Da kamen sie im Sturzflug über die Becken von Joliette und von Arenc, und sie erreichten die Hangars der Mole. Zwölftausend Tonnen für den Export bestimmte Ware sind vernichtet.

Die benachbarten Stadtteile werden auch getroffen. Man wird 15 Tote und 49 Verwundete finden.

Das englische Schiff „Hordford“ und das französische „Chellah“ gehen in Flammen auf. „Le Bamako“ und „El Biar“ werden leicht getroffen.

Nur drei DCA-Batterien (=Fliegerabwehrkanonen/FLAK) von 75 (geplanten?) waren im April und im Mai 1940 eingerichtet worden; eine einzige Feindmaschine wurde getroffen und stürzte in der Ebene von Crau ab.“



Nachdem der Bombardierungsauftrag erledigt war, fliegt das Geschwader wieder das Rhôneetal hoch.

Um nach Deutschland zu kommen, muss man an Lyon vorbeifliegen, eine wichtige Stadt, die durch mehrere Flugzeugbasen verteidigt wird, darunter die Base von Loyettes.

In Loyettes war das Geschwader ECN V-13 mit der Potez 631 ausgerüstet. Dieser Nachtjäger besaß zwei Motoren mit schwacher Leistung. Seine Maximalgeschwindigkeit von 440 km/h bei 4.500 m Flughöhe erlaubte ihm nicht, die deutschen Bomber wirkungsvoll anzugreifen.

Die Aktivität der Luftverteidigung der Base von Loyettes mit dem Datum vom 1. und 2. Juni 1940 ist zuverlässig in einer historischen Rückerinnerung in einem städtischen Bericht vom 5. Juni 1980 beschrieben.

„Am Samstag, dem 1. Juni 1940, greifen mächtige Formationen der Heinkel 111 die Stadt Chasse sur Rhône, Marseille und Grenoble an. Das Geschwader V/13 wird losgeschickt, um sie im Rhôneetal abzufangen; sein Eingriff bleibt wirkungslos, die Heinkel 111 ist schneller als die Pz 631.

Sonntag, 2. Juni, neuer feindlicher Angriff. Die Potez von Loyettes haben über Vienne Feindberührung. Eine Heinkel 111 wird getroffen. Sie sucht ihre Rettung, indem sie sehr tief fliegt, einzig verfolgt durch den Sergeant Fariol ...Der deutsche Bomber widersteht lange dem schwachen Maschinengewehrfeuer des französischen Jägers; er stürzt schließlich erst in der Umgebung von Culoz ab.



Ist die Junker 88 A 1/54835/12 auf dem Rückflug nach ihrem Bombardement von Marseille auch mit ihm zusammengetroffen, als die französischen Flugzeuge die Lyoner Region verteidigten? War sie auch bei dem Zusammentreffen des deutschen Geschwaders dabei, das das Rhôneetal hinaufflog?

Wir haben davon keine Spuren.

Aber es scheint wahrscheinlich, dass bei dem Flugzeug Probleme mit dem Motor auftraten, vielleicht durch das Ereignis mit der Flugabwehr im Hafen von Marseille, was die Mannschaft dazu veranlasst hätte, von der vorgesehenen Rückflugroute abzuweichen.

Man kann die Hypothese aufstellen, dass es sich wegen Schwierigkeiten bei reduzierter Geschwindigkeit und Flughöhe dazu entschieden hat, nach Osten abzubiegen, um die nahen Flugzeugbasen von Lyon zu vermeiden und möglichst schnell wieder nach Deutschland zu kommen, indem es von Chambéry und dann Genf die Schweiz überfliegt. Die deutschen Flugzeuge verletzten oft den Schweizer Luftraum, nicht ohne Risiko, da mehrere durch die Schweizer Flugabwehr abgeschossen wurden.

Auf diese Weise fliegt er entlang dem Vorgebirge der Alpen und schneidet gegen 9.30 Uhr Chambéry an.

Dieser Anfang des Monats Juni ist ein Tag voll intensivem Bombardement der französischen Städte durch die Luftwaffe. Am Folgetag, dem 3. Juni, verursachte das Bombardement von Paris 354 Opfer und wirbelte lebhaftes Emotionen auf. Die Ereignisse, die folgen, werden offensichtlich die Erinnerung an die Tage zuvor auslöschen.

Auch war die Luftabwehr in Alarmbereitschaft, weil deutsche Flugzeuge über ganz Frankreich gemeldet wurden.

Außerdem meldet die Lokalzeitung des Petit Dauphinois, dass am Vorabend ein Flugzeug die Stadt überflog und zwei Bomben abgeworfen hat, die zu zwei Leichtverletzten im Stadtteil Grand Verger geführt hat.

Die Junker muss Chambéry überfliegen und passieren, um nach Norden in Richtung Schweiz den Flug fortzusetzen.

Es scheint sicher zu sein, dass das Flugzeug in das Fadenkreuz der Flugabwehr geriet, weil mehrere Zeugen berichteten, dass es erfasst und getroffen wurde.

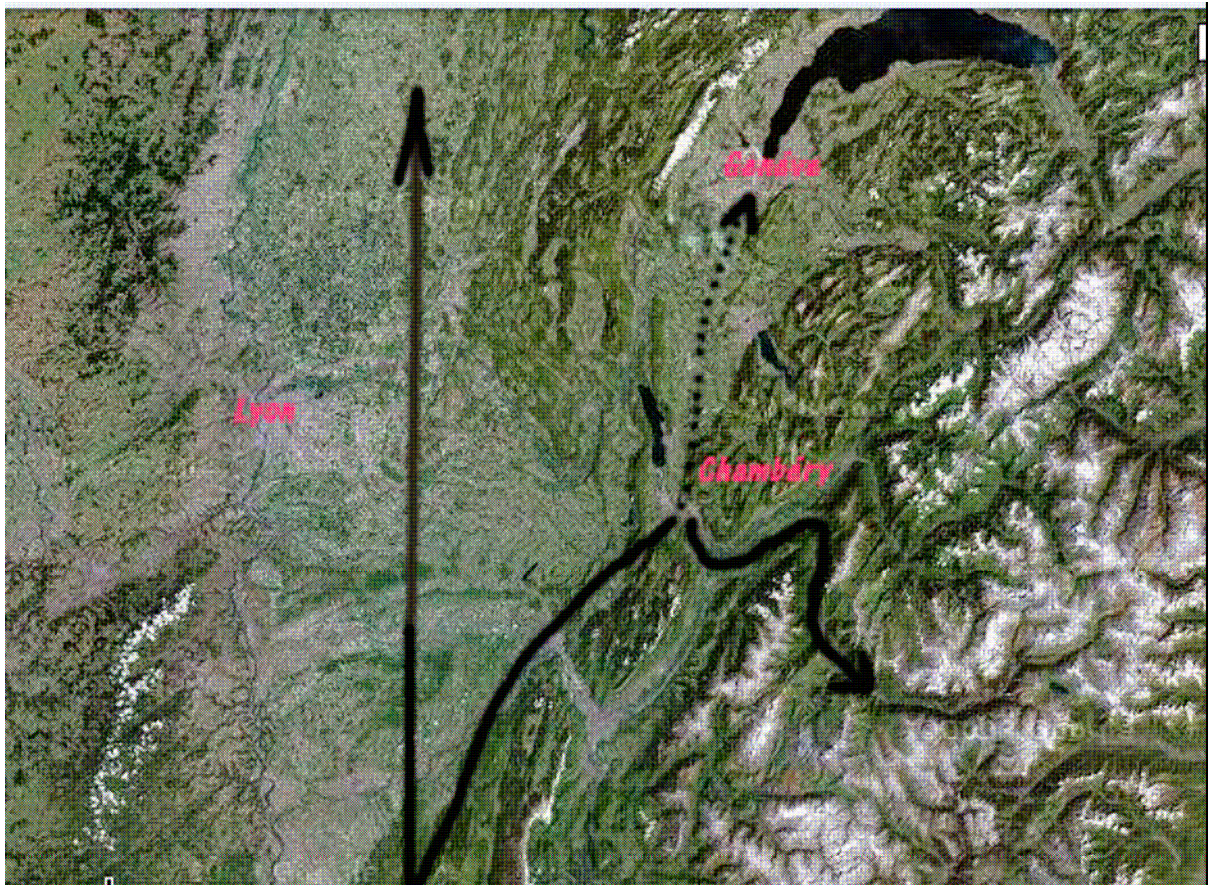
Durch die Schüsse desorientiert fliegt es die Stadt entlang nach Süden, verzichtet darauf, sie zu überfliegen und zieht nach Osten in Richtung Isère.



In diesem Moment haben mit Sicherheit die mechanischen Schwierigkeiten aufgrund des Beschusses der Flugabwehr die Leistung des Flugzeugs noch weiter beeinträchtigt. Daraufhin steckte der Pilot den Versuch auf, Chambéry aufs neue zu überfliegen, um zu seiner Basis über die Schweiz zurückzukehren.

Er entscheidet sich nun, zu versuchen, die etwa 100 km entfernte italienische Grenze zu erreichen, um nicht im feindlichen Territorium landen zu müssen. Zu diesem Zweck muss er einem Alpental folgen, das sich nach Italien hin öffnet. Dies erfordert eine heikle Navigation am Ende des Tals.

Tatsächlich gibt es keine weiteren Reserven mehr, die ihm erlauben würden, direkt auf über 4.000 m Höhe Richtung Grenze zu fliegen.



Nachdem er also Abstand davon genommen hat, Chambéry zu überfliegen, durchfliegt das Flugzeug das sehr lange Isèretal, dessen weiter Raum ihm die Möglichkeit zum Manövrieren bietet. Aber er bleibt dort nur fünf Minuten.

Auf der Höhe von Aiton angekommen haben der Pilot und sein Navigator das Tal der Maurienne ausfindig gemacht, das nach Italien führt. Er fliegt eine Kurve von 120 Grad, um nach dort zu gelangen.

Dieser sehr heftige Richtungswechsel erscheint wie eine bewusste Navigation: Er verlässt das weite und sichere Isèretal und fliegt in das eingeeengte Tal der Maurienne; das war wie eine Wette auf die nahe Zukunft.



Sofort verengt sich das Tal und die Gipfel erheben sich.

Das Flugzeug, eingeschränkt in seiner Leistung, hat nicht den notwendigen Raum um eine Kehrtwende zu versuchen, ohne auf dem Berg aufzuprallen. Er ist also dazu verurteilt, Italien zu erreichen.

Er fliegt also auf niedriger Höhe das Tal hinauf, wo er allen Militärposten angekündigt wird, die deshalb in Alarmbereitschaft sind.



Zwanzig Minuten nachdem er Chambery umgangen hat, fliegt er über den Bahnhof von Saint Michel-de-Maurienne, dann gelangt er schnell in die Gegend von Modane.

Welche Erwägungen hat die Besatzung des Flugzeugs während des kurzen Fluges gemacht?

Hoffte sie noch, die Alpen zu überqueren und nach Italien zu gelangen? Aber hatten sie schon genug Erfahrung für diese schwierige Navigation und verfügten sie über ausreichend genaue Karten, um Markierungspunkte für die Navigation zu finden?

Sie bemerkt sicherlich mit Unruhe das enge Talende, das für ein Flugzeug dieser Größe keine Möglichkeit für eine glückliche Landung bietet.

Modane (Höhe 1.000 m): ist ein Grenzbahnhof und effektiv mit Militär ausgestattet, das die Befestigungen bewacht, die die Übergangspässe nach Italien verteidigen.

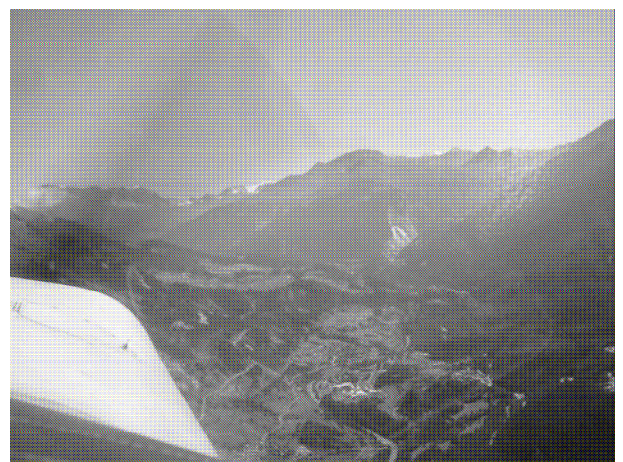


Der Flugabwehrposten des Forts von Replat, das die Stadt überragt, eröffnet das Feuer mit leichten Waffen, als das Flugzeug über den Bahnhof fliegt (Maschinengewehr von 13,2 mm).



Die Maschine scheint aufs Neue getroffen zu sein. Sie macht ein schroffes Manöver mit einem Sturzflug auf die Stadt, um dem Beschuss auszuweichen, dann richtet sie sich wieder auf und nimmt ihren ausweglosen Flug wieder auf.

Es ist schwierig, wieder die notwendige Höhe zu erreichen, um die natürliche Schwelle von Esseillon zu überfliegen, die den Eintritt der Haute Maurienne markiert und das Tal einige Kilometer von Modane entfernt absperrt.



Das Tal verengt sich weiter und die Mannschaft, die sich hier zum ersten Mal voll einsetzen muss, entdeckt nach und nach ihre Fähigkeiten der Navigation.

In der Ferne macht das Tal einen Bogen, was dem Piloten die Einmündung verdeckt: Er sieht nichts als das Massiv der Vanoise, das ihm den Blick versperrt. Auf jeder Seite und vor ihm bilden die Berge eine nahe Barriere und steigen auf mehr als 3.000m Höhe an.



Nach zwei Minuten überfliegt er in 300m Höhe das Dorf Bramans (Höhe 1.200 m).

Es ist 10 Uhr an diesem Sonntag, dem 2. Juni 1940.

An diesem Tag hat der Pfarrer von Bramans eine Prozession organisiert, die wegen dieses tieffliegenden Flugzeugs, das in großer Gefahr ist, aufgeregt und erschrocken auseinander läuft.

Emilien, der heute noch seinen Garten gegenüber dem Rathaus bestellt, nahm an dieser Zeremonie teil und war Zeuge des Flugs.

Möglicherweise unter sehr starker Anspannung bemerkt der Pilot direkt hinter Bramans auf seiner Rechten ein sehr enges Seitental mit einer weiß leuchtenden Gipsflanke. Angezogen durch diese Falle denkt er an eine Passage, die nach Italien münden könnte.

Er hatte für diese Entscheidung nur einige Sekunden Zeit.



Er dreht abrupt ab und fliegt so in den engen Korridor, der ihn in das Hochtal von Ambin führen wird. Die Kurve und der notwendige Höhengewinn haben alle verbliebenen Kräfte der Motoren beansprucht.



Er fliegt eine Zeitlang die weiße Gipswand am Fuße des Montfroid entlang, dann erscheint die senkrechte Wand der Spitze des Bellecombe.

In diesem Moment fliegt er 300 m zu niedrig, um den Pass des kleinen Mont Cenis wahrzunehmen und um dorthin zu fliegen, der sich links von ihm gezeigt hätte und der einzige Ausweg gewesen wäre.

Er folgt also dem hohen Tal von Ambin.

Das ganze Tal ist besetzt von militärischen Abordnungen, die eine italienische Offensive erwarten. Der Hauptfeldwebel Fondère, der einen vorgelagerten Posten zur italienischen Grenze hält, genannt La Planay, sieht das Flugzeug sehr nahe vorbeifliegen.

Wie alle militärischen Posten war er über die Passage eines Flugzeugs vorgewarnt und hatte eine Batterie Maschinengewehre aufgestellt. Aber er schießt nicht, weil der Nebel die Identifizierung des Nationalitätenkennzeichens des Flugzeugs verhindert.

Tatsächlich hatte die Sonne zu dieser Morgenzeit den Höhennebel noch nicht vollständig aufgelöst.

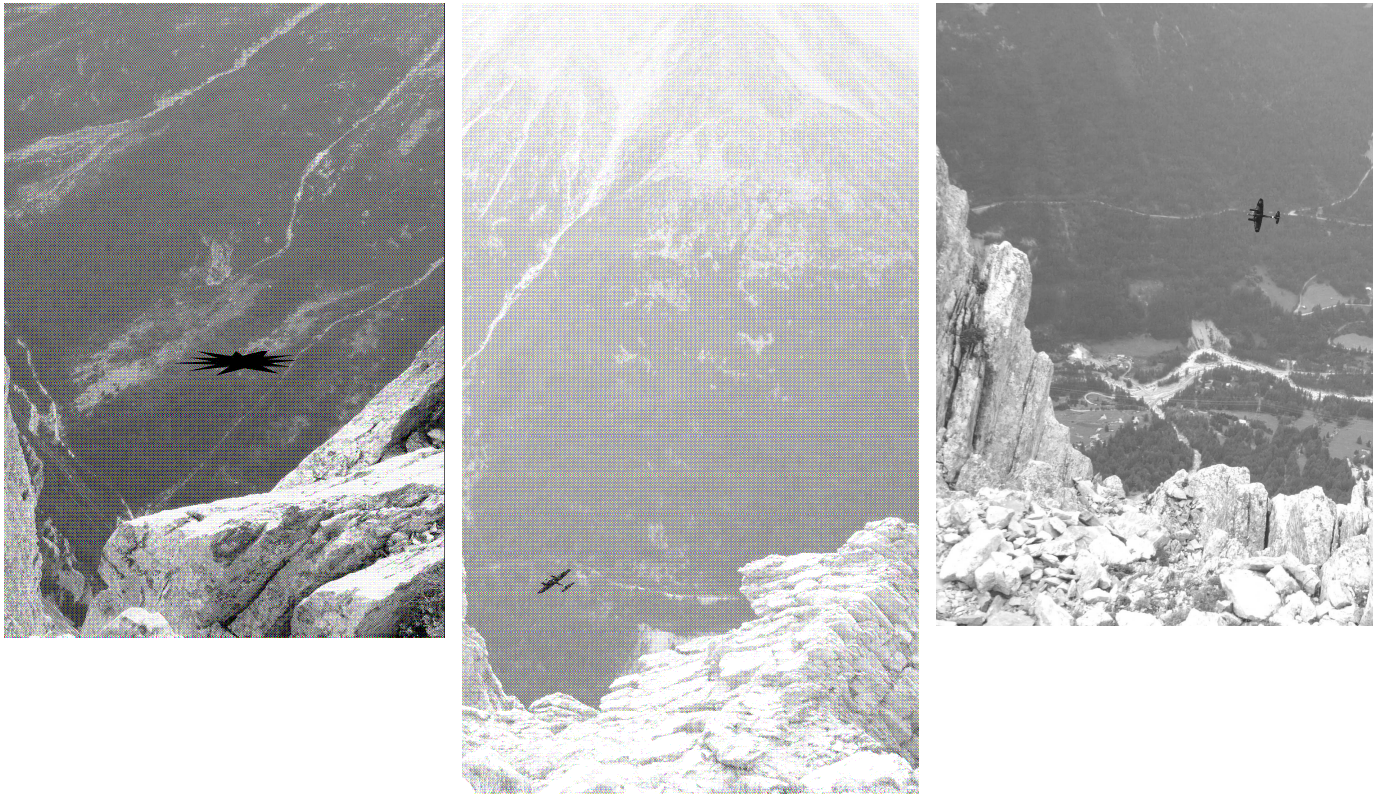
Der Sergeant wusste jedenfalls, dass das Flugzeug, das in dieser Höhe flog, verloren sein wird, weil das Tal d'Ambin sieben Kilometer weiter durch eine Barriere von 3.300m Höhe verschlossen ist. Diese bildet die Grenze zu Italien.

Das Flugzeug hat nicht die ausreichende Steiggeschwindigkeit, um das Hindernis zu überfliegen. Es fliegt 200 m über dem engen Talboden, der in einem schroffen Bogen nach rechts führt. Die Sicht ist schlecht, und die schwere Zweimotorige ist nicht manövrierfähig genug.



Nachdem das Flugzeug den Weiler Planay passiert hat, wird das Flugzeug zu sehr nach rechts abgedrängt, um seine Kurve zu schaffen und nähert sich auf 2.000 m den letzten Lärchen, die auf dieser Höhe wachsen.

Es stürzt auf einen sehr steilen Abhang an der Flanke des Berges. Die Reste des Wracks sind auf 400 m verstreut.



Das Ende des Flugs der Junker 88, gesehen von der Spitze des Bellecombe.

Die vier Flieger werden getötet; ihre Leichen sind im Feuer verkohlt, das durch den Aufprall des Flugzeugs entstand.

Am nächsten Tag beerdigen die Soldaten der 1. Kompanie des 281. Infanterieregiments die Toten vor Ort in den hohen Bergen. Der Sergeant Guy, Schreiner von Beruf, stellt die Holzkreuze her, die die Stätte der Gefallenen kennzeichnet.

Die fünf Maschinengewehre des Flugzeugs werden in mehr oder weniger gutem Zustand geborgen.

Zwei Monate später, am 28. Juli, lassen die italienischen Behörden, die das Tal besetzen, die Gefallenen aus den Gräbern in der Höhe ausgraben, um sie im Tal auf dem Soldatenfriedhof beizusetzen, der neben der Kirche von Bramans eingerichtet wurde. Dieser Friedhof nahm schon vorher Dutzende von italienischen Soldaten auf, die bei der Offensive am Mont Cenis am 20. Juli getötet wurden.

Ein Propellerblatt ist vor dem Friedhof zur Ehre der Flieger aufgestellt. Es wird noch einige Jahre dort bleiben.



Ein Gemeindebrief berichtet, dass an einem Sonntag im Sommer 1941 die Familien der Flieger gekommen sind und sich dort zusammen mit dem deutschen Konsul von Turin versammelt haben. Ein Teil der schwer zugänglichen Reste des Flugzeugs sind von Italienern abgeholt worden, um die zu der Zeit seltenen Metalle zu verwerten.

Jahre später hat die Gemeinde die Reste des Wracks ausgegraben.

Es wurde auf den schwer zugänglichen Abhängen mit freundlicher Unterstützung der Einwohner gesucht, die dort das Andenken gehütet haben. Man kann heute noch den Absturzort des Flugzeugs feststellen, weil dort noch durch den Aufprall zerbeulte Aluminiumbleche vorhanden sind.

Eine Registrierungsplakette wurde vor Ort gefunden, wodurch das Flugzeug identifiziert werden konnte.

Sie trägt folgende Aufschrift:

Best Nr 54835 / 12

Zeichn Nr 88.651-74

Typ U Grp JU 88A-1

Heute ruhen die Überreste der Flieger auf dem deutschen Militärfriedhof Dagneux im Departement Ain, wo man die Grabstätten der deutschen Soldaten zusammenlegte, die im Südosten von Frankreich getötet wurden.



Kibele Paul	<i>Oberleutnant</i>	17.04.1914-02.06.1940	Block 19, Grab 407
Köppl Georg	<i>Feldwebel</i>	30.11.1911-02.06.1940	Block 19, Grab 408
Schultzki Max	<i>Oberfeldwebel</i>	29.10.1911-02.06.1940	Block 19, Grab 409
Bauer Robert	<i>Unteroffizier</i>	18.04.1915-02.06.1940	Block 19, Grab 410



In Memoriam

Dm.duperier@laposte.net

Dominique Dupérier

Dank an:

Gilbert Rosaz, Einwohner von Bramans
 Laurent Demouzon, Historiker des Militärs von Savoyen
 Gerhard Rother, verantwortlich für die Pflege des deutschen
 Militärfriedhofs von Dagneux
 Jérôme Mollard, Präsident der Luftfahrtclubs Haute-Maurienne
 Gisela Kibele, Übersetzung