

Ein Fliegerschicksal im Zweiten Weltkrieg

Kurierflieger im Fieseler Storch



Der Fieseler Storch gilt bis heute als das beste Beobachtungs- und Kurierflugzeug überhaupt. Der junge Polizist Josef Kolmer konnte sich seinen Traum erfüllen und wurde 1939 Flugzeugführer im Heinkel-Bomber. Nach einer Verwundung flog er in einer Kurierstaffel auch den Storch. 1943 kehrte er von einem Flug über dem Mittelmeer nicht zurück.

Uwe W. Jack

Angehörige der C-Schule in Perleberg vor einer Junkers Ju 52 im Jahr 1938. Josef Kolmer ist der Zweite von rechts.



Foto und Dokument: wenn nicht anders vermerkt - Sammlung Peter Kolmer

Um den deutschen Nachschub für die Truppen in Nordafrika zu sichern, wurde die Luftflotte 2 mit ihrem Befehlshaber Generalfeldmarschall Albert Kesselring im November 1941 aus den Kämpfen der Heeresgruppe Mitte beim Überfall auf die Sowjetunion herausgelöst und nach Italien verlegt. Kesselring führte als Oberbefehlshaber Süd der Luftwaffe jetzt alle

fliegenden Verbände im Mittelmeerraum. Vorrangige Aufgabe war die Niederhaltung der britischen Luftstreitkräfte, die von Malta aus gegen die deutschen Nachschublinien zu Wasser und in der Luft operierten.

Der Befehlshaber Luftflotte 2 und sein Storch

Zwar verfügte Kesselring über eine eigene Reisemaschine vom Typ Siebel Fh 104, die er oft selbst flog, für seine Truppenbesuche in Italien und Nordafrika nutzte er jedoch einen Fieseler Storch, der ihm mit einem Piloten zur Verfügung gestellt wurde. Das Mittelmeer überquerte er dabei an Bord von Bombern Heinkel He 111 oder Dornier Do 17, seiner Siebel 104 oder dem Fieseler Storch fehlten dafür die notwendige Reichweite.

Der Fieseler Storch für Albert Kesselring wurde von der Flugbereitschaft der Luftflotte 2 gestellt. Einer der Flugzeugführer, die den Generalfeldmarschall in Afrika durch die Luft chauffierten war Oberfeldwebel Josef Kolmer. Sein Sohn hat Unterlagen und Fotos für diese Dokumentation zur Verfügung gestellt. Diese zeigen exemplarisch, welchen Weg ein junger Flieger zurückgelegt hat, um als Kurierpilot einen Fieseler Storch zu steuern.

Oberfeldwebel Josef Kolmer

Am 11. Juli 1914 wurde Josef Peter Kolmer in Furth im Wald als Sohn eines Landwirts geboren. Nach dem Besuch der Volksschule von 1920 bis 1928 absolvierte der junge Mann eine Lehre als Schreiner. Nebenbei half er seinem Bruder in dessen Elektrowerkstatt aus, um sich auch Kenntnisse im Elektrohandwerk anzueignen. Nach der Gesellenprüfung und einer kurzen Gesellenzeit als Schreiner bewarb er sich bei der Bayerischen Landespolizei und wurde am 4. April 1934 in den Polizeidienst aufgenommen. Etwa ein halbes Jahr später ließ er sich nach Speyer versetzen.

Nach der offiziellen Enttarnung der neu aufgestellten Luftwaffe verpflichtete sich Josef Kolmer am 26. Juni 1935 bei der Fliegergruppe Gablingen bei Augsburg für den viereinhalbjährigen Dienst in der Luftwaffe. Seine bisherige Dienstzeit von etwas über einem Jahr bei der Polizei wurde ihm dabei mit angerechnet. Seine Verpflichtung endete darum schon mit dem 4. Oktober 1938.

Josef Kolmer anlässlich der Hochzeit mit seiner Frau Elisabeth Elfriede





Josef Kolmer als Flugzeugführer in einer Heinkel He 111 ist auf dem Bild rechts zu sehen.

Die meiste Zeit wurde er bei der Luftwaffe als Kraftfahrer und schließlich als Fahrlehrer eingesetzt. Unter den Fliegern muss er sich wirklich wohl gefühlt haben, denn keine zwei Jahre später, am 2. April 1937, verlängerte er seine Verpflichtung bei der Luftwaffe um weitere acht Jahre auf eine Dienstzeit von insgesamt zwölf Jahren bis zum 4. April 1946.

Da er am 15. Juli 1937 die Fliegertauglichkeitsprüfung bestand, muss Kolmer schon längere Zeit mit dem Gedanken geliebäugelt haben, Flugzeugführer zu werden.

Fliegerische Ausbildung

Am 19. Januar 1938 war es endlich soweit, er trat bei der Flugzeugführerschule Kaufbeuren als Flugschüler an, vermutlich beim Fliegerausbildungsregiment 23. Der Fliegerhorst war im September 1935 eingeweiht worden und wurde seither auch für die Ausbildung von Flugschülern aus befreundeten Ländern genutzt. Josef Kolmer wird dort auf Fliegerkameraden aus Spanien, Bulgarien oder Rumänien getroffen sein.

Zu seinem ersten Schulflug startete er am 26. Februar, sicher ein aufregender Tag. Bei den A-Schulen wurde mit den kleineren Schulmaschinen, wie mit dem Doppeldecker Focke-Wulf 44 oder der

Links: Verpflichtungserklärung über den zwölfjährigen Dienst in der Luftwaffe

Unten: Flugplanung des Flugschülers Kolmer vor einen Dreiecksflug für den A-Schein

Verpflichtungsschein

Josef Kolmer
(Vor- u. Familienname)

geboren am 11. Juli 1914

zu Dieberg
(Ort, Kreis, Land)

verpflichtet sich - unter voller Anrechnung der Polizeidienstzeit - auf die ununterbrochene Dauer von 12 Jahren zu allen Dienstleistungen in der Luftwaffe auf Grund der für die Luftwaffe gültigen Gesetze, Verordnungen und Bestimmungen.

Gablingen, 2. April 1937
(Ort und Tag)

Gablingen, 2. April 1937
(Ort und Tag)

Major (E) u. Fliegerhorstkdt.
(Dienstgr. Truppenteil)

Ausfertigungsmerk.

Eine Ausfertigung des Verpflichtungsscheines habe ich am 5. 6. 1937 erhalten.

Die Dienstverpflichtung läuft ab am 4. April 1946

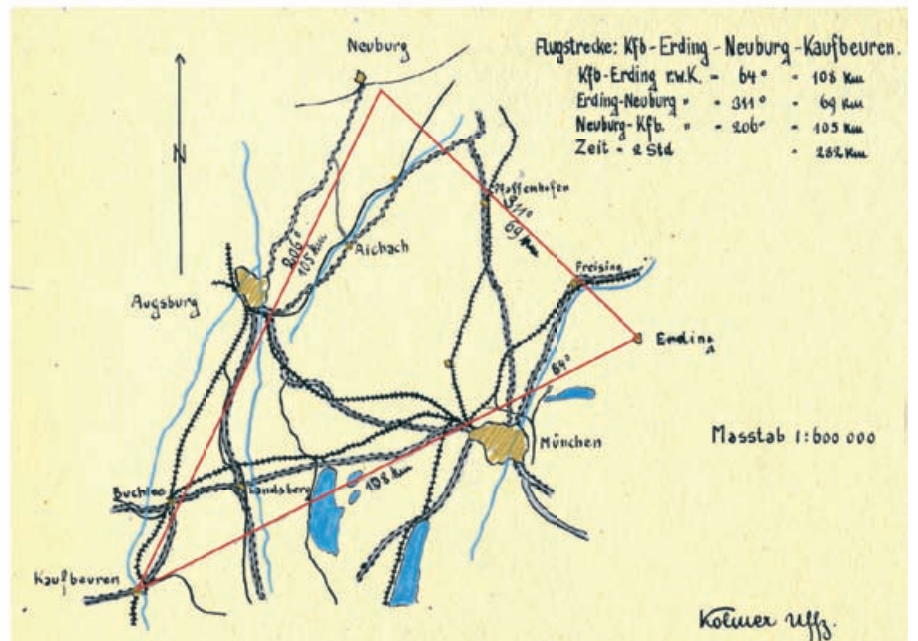




Foto: Bundesarchiv

Eine He 111 des KG 1 wirft
im September 1939 ihre
Bomben über Polen ab.

Bücker 131 geflogen, in Kaufbeuren auch mit dem eleganten Tiefdecker Klemm 25. Vermittelt wurde den Herren Flugschülern natürlich auch das theoretische Rüstzeug der Fliegerei, wie Aerodynamik, Meteorologie, Technik des Flugzeugs und des Motors, Navigation, Funkverkehr und Morseschulung sowie Luftfahrtrecht und Flugverfahren. Nach etwa 60 Platzrunden und Einweisungsflügen mit einem Fluglehrer erfolgte dann der erste Alleinflug, dem Überlandflüge, Außenlandungen und simulierte Notlandungen folgten. Dabei sollten die Flugschüler alle an der jeweiligen Schule vorhandenen Muster geflogen haben, um sich auf verschiedene Flugzeuge einstellen zu können. Dieses Pflichtprogramm wird auch Josef Kolmer durchlaufen haben und er bekam schließlich seinen A2-Schein am 28. April 1938 ausgehändigt. Damit war er offiziell Flugzeugführer, wenn auch „nur“ auf einmotorigen kleineren Flugzeugen bis zu einer Startmasse von 2200 kg.

Danach kehrte er Kaufbeuren den Rücken und fand sich ab dem 1. Juni in Halberstadt bei der dortigen Flugzeugführerschule B ein. Hier wurde auf kräftigeren und anspruchsvolleren Maschinen geschult. Die schon veralteten Heinkel He 51 Jagdflugzeuge, Henschel 123 und sogar die kleinen Transporter Junkers W33 oder W34 wurden hier verwendet. Bei seinen Flügen wird er auch auf den Außenplätzen der Schule in Goslar, Bromberg oder Wernigerode im Harz gelandet sein.

Schon vier Wochen später erwarb Kolmer den B1-Schein, gefolgt vom B2-Schein am 26. Juli. Damit hatte er den begehrten Luftwaffen-Flugzeugführerschein in der Tasche, er war endlich Pilot. Entweder auf eigene Entscheidung oder abkommandiert, war die nächste Station der Ausbildung die C-Schule 4 in Perleberg. Als zukünftiger Jagdflieger wäre er jetzt zu einer Jagdfliegerschule versetzt worden, hier in Perleberg wurden Kampf- und Transportflieger ausgebildet. Ab dem 1. Dezember 1938 wurde er nun auf zweimotorigen Mustern und im Blindflug unterrichtet. Nach dem C2-Zwischenschein wurde die Fliegerische Ausbildung für Josef Kolmer am 10. Mai 1939 mit Erhalt des Luftwaffen-Flugzeugführerabzeichens abgeschlossen.

Seine nächste Kommandierung führt ihn nach Fassberg. Hier lag schon fast ein richtiger Einsatzverband, die Kampffliegerschule. Dort wurden die „Frischlinge“ von den C-Schulen auf das eigentliche Einsatzgeschwader hin, seine Flugzeuge, das Fliegen im Verband und den Bombenwurf im Horizontal- und Tiefangriff geschult. Mit der Ankunft bei der 3. Staffel des Kampfgeschwaders 1 in Kolberg war Josef Kolmer ab dem 3. August 1939 ein Einsatzpilot der Luftwaffe.

Angriff auf Polen und im Westen

Sicherlich wird er es nicht gleich bemerkt haben, dass sich die Wehrmacht und auch sein KG 1 gerade auf einen Krieg vorbereitete. Mit seinen Bombern Heinkel He 111 H flog das KG 1 dann ab dem 1. September Angriffe auf polnische Stellungen im Nordabschnitt der Offensive. Obwohl im Verband ein Neuling, startete Josef Kolmer schon am zweiten Tag des Überfalls zu seinem ersten Fronteinsatz. Hauptsächlich wurden Eisenbahnziele und polnische Truppenkonzentrationen bombardiert. Die Staffel wurde am 4. September nach Ziethen und am 9. nach Breslau verlegt. Hier griffen die Staffeln der ersten Gruppe in die Entscheidungsschlacht vor Warschau am Fluß Bzura ein. Unbemerkt von den deutschen Truppen hatten sich dort zwei polnische Armeen vereinigt und setzten ab dem 9. April zu einem starken Gegenstoß an. Die Lage wurde für die Wehrmacht kritisch, bis es gelang die polnischen Streitkräfte durch massive Bombenangriffe an der Bewegung zu hindern und schließlich einzukesseln. Am 16. wurde die 3. Staffel nach Krosno zur Unterstützung der Gegenoffensive und am 21. schließlich aus dem Kampf genommen und zurück zum Heimathorst nach Kolberg verlegt.

Inmitten des gerade angezettelten Zweiten Weltkriegs bekam der frischgebackene Pilot Heimaturlaub – der damalige Unteroffizier Josef Kolmer konnte am 14. September 1939 in Halberstadt seine Verlobte Elisabeth Elfriede Ohlemann standesamtlich heiraten.

Die Staffel wurde ab dem 10. November in Richtung Westen, nach Giessen, nördlich von Frankfurt am Main verlegt. Das KG 1 positionierte sich schon mit seinen Heinkel-Bombern für den



dabei auch nach München. Diese Gelegenheit nutzte der junge Pilot, um seiner Familie auf dem heimatischen Bauernhof einen Kurzbesuch abzustatten. Am 13. August 1941 landete Josef Kolmer seine Bf 108 mit dem Kennzeichen 8I+ AC auf einer Wiese beim Ort Dieberg. Ein Risiko, denn rechtlich gesehen konnte diese Eigenmächtigkeit als Fahnenflucht ausgelegt werden. Auf dieses Vergehen konnte unter Kriegsrecht auch die Todesstrafe verhängt werden. Um 15.40 in Erding gestartet, wird die Landung in Cham um 16.25 Uhr verzeichnet. Dazwischen hatte der familiäre Kurzbesuch stattgefunden. Schon am nächsten Tag ging es wieder an die Ostfront.

Mit dem 1. Dezember 1941 wurde der Kurierpilot zurück nach Deutschland beordert. In München-Riem musste er sich bei der Flugbereitschaft O.B.S. (Oberbefehlshaber Süd) melden. Dieser Verband war dafür zuständig, hochrangige Persönlichkeiten zu befördern. Dafür wurden nur bewährte und erfahrene Flugzeugführer ausgewählt.

Kurierflieger Kolmer in seinem Storch in St. Ingelvert in Frankreich

Mit dem Storch in Sizilien und Nordafrika

Kolmer blieb aber nicht in Deutschland, als Kurierflieger ging es nach Italien, genauer zum Flugplatz Catania an der Ostküste Siziliens. Der

Flugbucheinträge mit Flügen in Nordfrankreich von St. Ingelvert aus

Opf. Nr. des Flugab.	Führer	Begleiter	Wetter	St.-Lage-Nr.	Zweck des Fluges	Abflug	
						Ort	Zeit
1682	Kolmer	1/2	Fi 150	VM+EA	Kurierflug	Katania	
83	"	1/2	"	"	"	Katania	
84	"	"	"	"	"	Katania	
85	"	"	"	DM+H	"	Katania	
86	"	1/2	"	"	"	Katania	
87	"	1/2	"	VM+EA	"	Katania	
88	"	1/2	"	"	"	Katania	
89	"	1/2	"	DM+H	"	Katania	
90	"	1/2	"	"	"	Katania	
91	"	1/2	"	"	"	Katania	
92	"	1/2	"	"	"	Katania	
93	"	1/2	"	VM+EA	"	Katania	

Stg								Bemerkungen
Landung				Abflug				
Tag	Zeitpunkt	Ort	Zeitpunkt	Tag	Zeitpunkt	Ort	Zeitpunkt	
23.8.42	1600	Katania	22.8.42	1600	20	50	55	
1	1600	Katania	"	1600	20	50	50	
"	1600	Katania	"	1600	20	50	50	
23.8.42	1400	Katania	23.8.42	1405	25	50	50	
"	1500	Katania	"	1505	25	50	50	
25.8.42		Katania	25.8.42		28	50		Die Richtung der Flugbahn.
"		Katania	"		25	50		gute Sicht unter Wolken
26.8.42	1300	Katania	26.8.42	1300	30	50		1500 bis 1600
"	1300	Katania	"	1300	35	50		beim Flug
"	1300	Katania	"	1300	30	50		Stark bewölkt
"	1300	Katania	"	1300	25	50		Stark bewölkt
"	1300	Katania	"	1300	25	50		Stark bewölkt

Erfolg durch langsames Fliegen

Der Fieseler Storch



Dieses Foto aus dem Pilotenhandbuch der Fi 156 C-2 zeigt sehr schön den Aufbau des Flugzeugs.

Als der internationalen Luftfahrtgemeinde die Meldung einer Maschine des deutschen Flugzeugherstellers Gerhard Fieseler zum Flugmeeting 1937 in Zürich angekündigt wurde, erwartete man selbstverständlich eine Kunstflugmaschine. Der erfolgreiche Jagdflieger des Ersten Weltkrieges hatte sich Anfang der 1930er-Jahre in Europa einen Namen als Kunstflieger gemacht und etliche Preise gewonnen. Doch das präsentierte Fieseler-Flugzeug mit dem Namen Storch sah nicht nach Kunstflug aus. Die anfänglich eher mitleidigen Kommentare der Fachbesucher wandelten sich in pures Erstaunen, als sie den Storch starten und in der Luft sahen.

Kaum angerollt, hob das Flugzeug schon ab und konnte bei mittelstarkem Wind sogar in der Luft stehen. Die Landerollstrecke betrug oft nur wenige Meter. So etwas hatte man noch nicht gesehen und ein gleichartiges Flugzeug gab es bis zum Aufkommen der Ultraleicht-Flieger auch nicht wieder. Als Winston Churchill 1944 die Strände in der Normandie unmittelbar nach der Invasion inspizierte, flog er mit einem erbeuteten Storch. Genauso machten es auch Befehlshaber aller deutschen Gegner, der Fieseler-Storch war das Beobachtungsflugzeug der ersten Wahl bei Freund und Feind.

In Zürich hatte Flugkapitän Hanna Reitsch den Besuchern atemberaubende Kunstflüge in ihrem Weihe-Segelflugzeug gezeigt und wurde anschließend von Ernst Udet zu einem Flug mit dem neuen Storch eingeladen. Britische Journalisten beobachteten belustigt, wie Hanna Reitsch mit beiden Händen nach Halt suchte, als der Storch nach einem kurzen Anlauf von Udet fast senkrecht in die Luft gerissen wurde.

Firmengründung mit Kunstflugzeugen

Der 1896 geborene Gerhard Fieseler hatte 1930 den Schritt in die Selbständigkeit als Flugzeughersteller durch Kauf der Firma Segelflugzeugbau Kassel gemacht. Das erste erfolgreiche Flugzeug der jetzt Gerhard Fieseler Flugzeugbau Kassel GmbH genannten Firma war 1932 eine Kunstflugmaschine, die F-2 mit dem Namen Tiger. Diese Maschine nutzte auch der Chef selbst bei vielen Kunstflug-

wettbewerben. Die mit der Tiger erfliegenen Preisgelder investierte Gerhard Fieseler wieder in seine Firma. Es folgten wenig erfolgreiche Sportflugzeuge, bis mit der F-5 endlich der wirtschaftliche Durchbruch gelang. Von dem schnittigen Eindecker für zwei Personen wurde eine richtige Serie gefertigt und auch ein verbesserter Nachfolger als F-6 aufgelegt.

Der nächste Entwurf trug schon die Bezeichnung, die durch das neu gegründete Reichsluftfahrtministerium RLM festgelegt wurde: Fieseler Fi 97. Das viersitzige Kabinen-Reiseflugzeug war vom RLM beauftragt, gleich lautende Anforderungen waren auch an Klemm und Messerschmitt gegangen. Daraus entstand die berühmte Messerschmitt Bf 108 Taifun. Gerhard Fieseler, der nur die grundlegende Auslegung seiner Flugzeuge mit bestimmte, sonst aber den Konstrukteuren freie Hand ließ, legte hier großen Wert auf hervorragende Start-/Lande- und Langsamflug-Eigenschaften. Dazu erhielt die Fi 97 einen Vorflügel und an der Hinterkante der Flügel große Landeklappen, jeweils über die gesamte Spannweite. Wegen der Landeklappen konnten die Querruder ungewöhnlicherweise nur nach oben ausschlagen. Bei internationalen Wettbewerben hielt sich die Fi 97 ganz gut, war jedoch nicht zu verkaufen. Gegen die elegante Bf 108 als Ganzmetallflugzeug mit Einziehfahrwerk, sah das in Gemischtbauweise gefertigte Fieseler-Flugzeug mit Festfahrwerk wenig fortschrittlich aus.

Fieseler's Flugzeuge für das Militär

Mit beginnender deutscher Wiederaufrüstung beteiligte sich Fieseler 1934 an der Ausschreibung für einen Sturzflugbomber. Ernst Udet hatte in den USA die Idee eines Bombers kennen gelernt, der ohne aufwendiges Zielgerät senkrecht auf sein Ziel stürzt und seine Bombe auslöst, die dann sehr treffgenau weiter senkrecht ins Ziel fällt. Bei seinen Kunstflugvorführungen hatte Udet dies selbst mit seinem eigenen Flugzeug vom Typ Curtiss Hawk erprobt und wollte nun für die zukünftige deutsche Luftwaffe diesen neuen Bombertyp einführen. Das erste Ganzmetallflugzeug von Fieseler war ein robust gebauter Doppeldecker, die Fi 98. Nach guter alter Sitte waren die



Foto: Sammlung Uwe W. Jock

Tragflächen durch je zwei N-Stiele gestützt und heftig verspannt. Das Konkurrenzmodell der neugegründeten Firma Henschel, die Hs 123, war technisch fortschrittlicher und leistungsstärker. So endete der erste Versuch der Firma Fieseler sich im Markt der Militärflugzeuge zu etablieren mit einem Fehlschlag.

Anfang 1935 suchte das RLM nach einem Flugzeug mit extremen Kurzstartfähigkeiten und hervorragender Sicht nach unten für Flugzeugführer und Begleiter. Die interne Bezeichnung „Fliegender Feldherrenhügel“ umschreibt, was das Flugzeug leisten sollte. Die Führer von Infanterie-, Panzer- oder Artillerieverbänden sollten sich von ihrem Gefechtsstand aus mit dem Beobachtungsflugzeug einen schnellen Überblick über die Lage verschaffen können. Dafür sollten sie nicht erst zum nächsten Flugplatz fahren müssen, eine ebene, unvorbereitete Wiese in der Nähe musste als Flugfeld reichen.

Jetzt konnte Fieseler die Erfahrungen aus der Fi 97 gewinnbringend einsetzen. Ein (leicht zu fertigender) rechteckiger Flügel wurde über die ganze Spannweite mit einem festen Vorflügel versehen. Große Landeklappen senkten die Start-/Landegeschwindigkeit auf unglaubliche etwa 35 bis 50 km/h ab. Der Fehler, dass sich Landeklappen und Querruder gegenseitig behinderten, wurde nicht wiederholt, diesmal blieben die Querruder außen frei beweglich. Diese Auslegung des Storchs hatte der neue Konstruktionsleiter Dr.-Ing. Hermann Winter entscheidend beeinflusst. Um den Transport des Flugzeugs zu erleichtern, ließen sich die Flügel mit wenigen Handgriffen nach hinten abklappen. Ein stoffbespanntes Aluminiumrohr-Fachwerk als Rumpf senkte die Flugzeugmasse auf ein Mindestmaß. Für die unvorbereiteten Flugfelder wurden Fahrwerksbeine mit extrem langen Federwegen entworfen, so konnte das Flugzeug auch grobe Unebenheiten gut überrollen. Der Storch war geboren.

Suche nach Kunden für den Storch

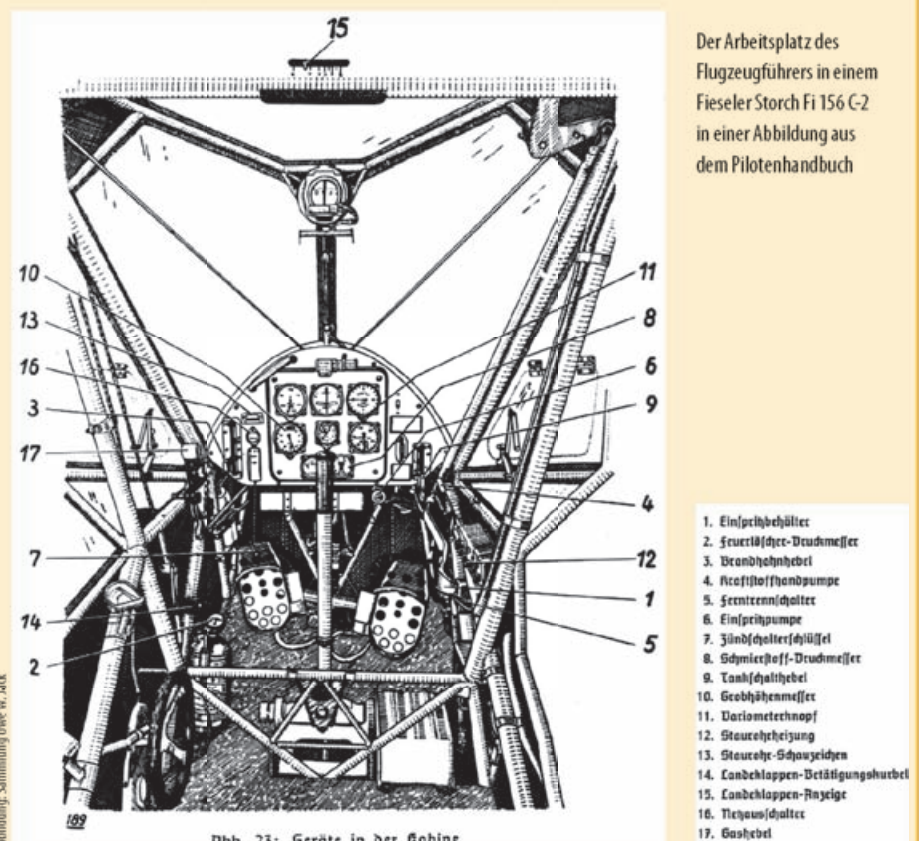
Wie bei den anderen Flugzeugen seines Werkes auch, führte Gerhard Fieseler den Erstflug mit dem ersten Prototyp, der Fi 156 V1, am 10. Mai 1936 selbst durch. Bis Ende des Jahres kamen noch zwei Prototypen dazu, 1937 noch zwei weitere, sodass die Erprobung zügig

durchgeführt werden konnte. Die Fi 156 V1 D-IBXY wurde zwar im November 1936 bei einem Unfall beschädigt, aber die Testflüge waren insgesamt so erfolgreich, dass im Frühjahr 1937 schon die Nullserie von zehn Maschinen ausgeliefert werden konnte.

Der Entwurf von Fieseler für das gewünschte Beobachtungsflugzeug überzeugte so deutlich, dass etwa die Firma Messerschmitt verärgert alle Unterlagen und Fotos ihres Konkurrenzentwurfs Bf 163

Ein früher Storch wird etwa 1938 von einer Gruppe Angehöriger des Nationalsozialistischen Fliegerkorps NSFK besichtigt. Beachtenswert ist die damalige Dienstmütze.

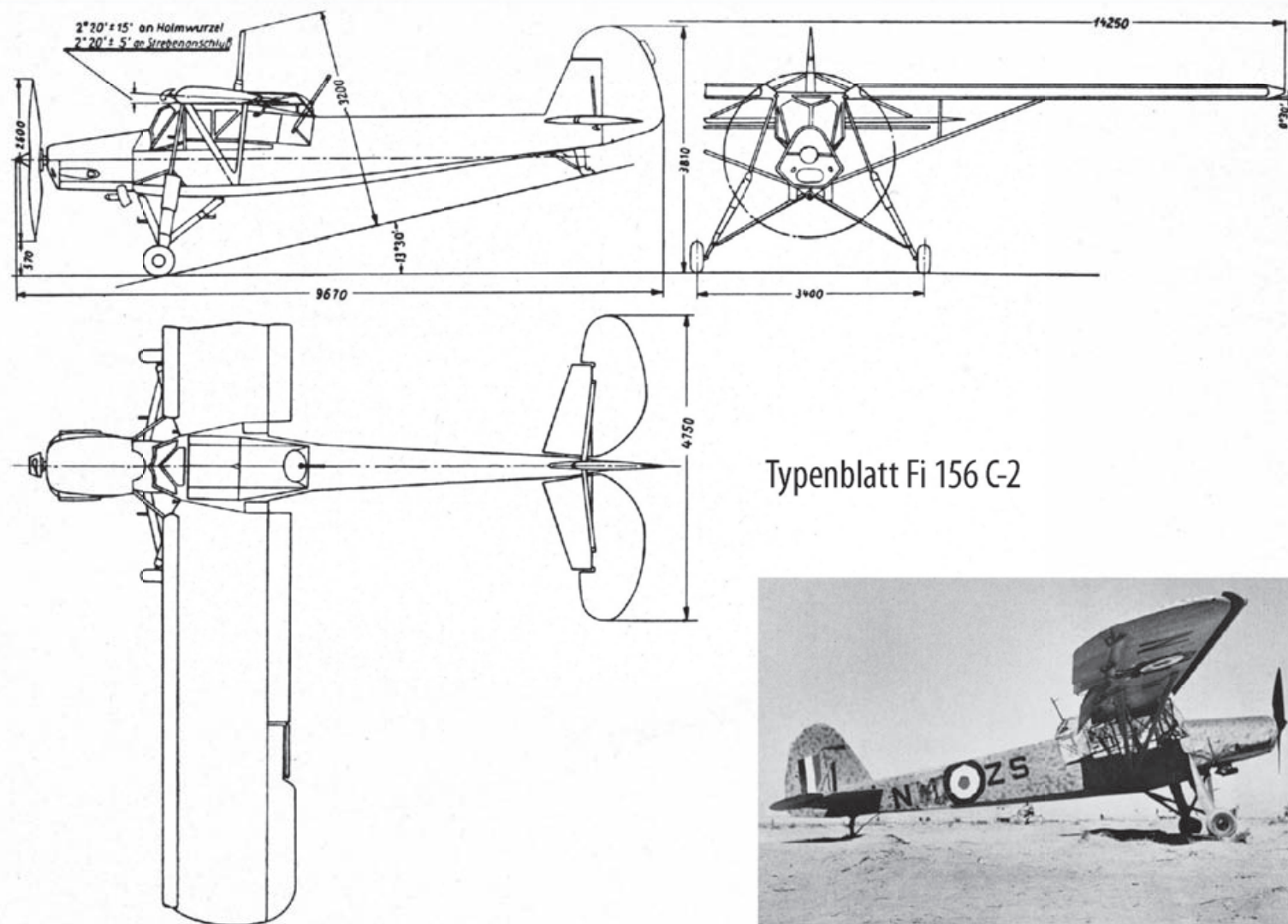
Der Arbeitsplatz des Flugzeugführers in einem Fieseler Storch Fi 156 C-2 in einer Abbildung aus dem Pilotenhandbuch



1. Einflughelmlüftung
2. Feuerlösch-Druckmesser
3. Brandlöschhebel
4. Acrofluff-Handpumpe
5. Feuertrennhalter
6. Einflughelmlüftung
7. Jügendhalter-Schüssel
8. Schmieröl-Druckmesser
9. Tankdruckhebel
10. Geschwindigkeitsmesser
11. Variometer
12. Steuerheizung
13. Steuerhebel-Schaltzeichen
14. Landeklappen-Druckmesser
15. Landeklappen-Anzeige
16. Treibstoffdruck
17. Gashebel

Abb. 23: Geräte in der Kabine.

Abbildung: Sammlung Uwe W. Jock



Typenblatt Fi 156 C-2

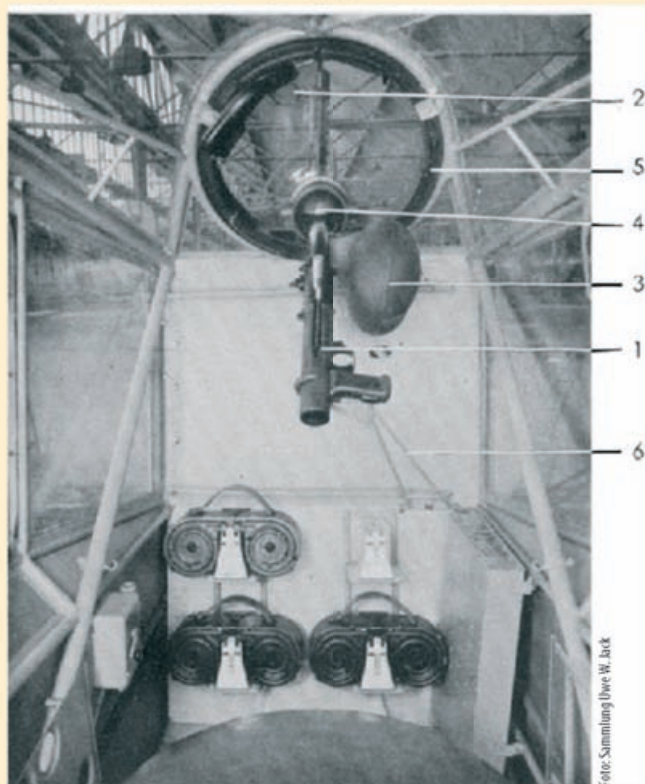


Foto: Sammlung Uwe W. Jack

Oben: Risszeichnung der Fi 156 C-2 aus dem Handbuch..

vernichtete und die Typennummer später für ihren Raketenjäger neu vergab, so als hätte es den Versuch, ein Messerschmitt-Beobachtungsflugzeug zu schaffen, nie gegeben.

Rechts: In Nordafrika fiel dieser Storch den Briten in die Hände und wurde gleich weiter benutzt.



Die Abwehrbewaffnung des Storchs bestand aus einem MG 15 hinten in der Kabine:

- 1 - MG 15
- 2 - Visiereinrichtung V.65
- 3 - Hülsensack
- 4 - MG-Lagerkugel
- 5 - Kleine Linienlafette
- 6 - Zurrvorrichtung

Foto: Sammlung Uwe W. Jack

Nach dem erfolgreichen internationalen Auftritt des Storchs im Spätsommer 1937 in Zürich und nach der ab Ende 1936 geflogenen Erprobung durch die Luftwaffe, bewies die Fi 156 beim Herbstmanöver 1937 der Wehrmacht erstmals ihre Fähigkeiten bei Einsätzen, die dem geplanten Zweck sehr nahe kamen. Den wirklichen Ernstfall lernte der Fieseler Storch dann im Spanischen Bürgerkrieg kennen – einige Flugzeuge wurden Ende 1937 der Legion Condor überstellt. Bei der Firma Fieseler sucht man auch in anderen Ländern Abnehmer für den Storch und schickte die D-IKVN erst auf eine Tour durch die Niederlande und dann auf eine Balkan-Rundreise, die auch in die Türkei führte. Eine Skandinavientour schließlich brachte den erhofften Erfolg, den Erwerb von Störchen durch Schweden. Die kurzfristige deutsch-sowjetische Partnerschaft ließ auch einen Storch in die Sowjetunion gelangen. Dort baute man die Maschine mit leichten Änderungen als Antonow 38 nach, ohne allerdings eine Lizenz erhalten zu haben. Während des Krieges wurden Störche auch in der Tschechoslowakei, in Rumänien und in Frankreich gebaut. Diese Produktionen gingen sogar über das Ende des Krieges hinaus.

Die in Spanien erworbenen Erfahrungen bestätigten die Richtigkeit der Auslegung der Fi 156. Beim deutschen Überfall auf Polen waren Störche mit einer der Faktoren, die das schnelle Vorstoßen der deutschen Truppen ermöglichten.

Wenig bekannt ist der Offensiv-Einsatz von Störchen im Westfeldzug, bei dem von etwa 100 Störchen 400 Soldaten hinter den belgischen Linien abgesetzt wurden um den Vorstoß der Panzertruppen beim Beginn der Offensive zu sichern. Beim „Unternehmen Niwi“ landeten die Störche in zwei Wellen etwa 15 km tief im belgischen Hinterland. Dort nahmen die deutschen Truppen Kreuzungen oder Brücken und sabotierten belgische Fernmeldeverbindungen.



Foto: Sammlung Uwe W. Jack

In Nordafrika ist Generalfeldmarschall Albert Kesselring gerade mit seinem Storch mit dem Kennzeichen TH+AF gelandet.

Den ganzen Krieg hindurch blieb der Storch ein Flugzeug, das erfolgreich Aufgaben erfüllte, die heute von Helikoptern wahrgenommen werden: Kurierflüge direkt zu den Gefechtsständen, Absetzen von Stoßtrupps, Ausfliegen von Besatzungen, die hinter den gegnerischen Linien landen mussten, Gefechtsfeldaufklärung, Verwundetentransporte oder Suche nach Vermissten. Neben dem „Unternehmen Niwi“ waren spektakuläre Einsätze des Storch die Befreiung von Benito Mussolini 1943 oder bei der geplanten Gefangennahme des jugoslawischen Partisanenführers Tito im Mai 1944.

Nordafrika

Als die ersten deutschen Truppen zur Unterstützung des verbündeten Italiens im Februar 1941 in Norditalien landeten, wurde dem Befehlshaber der deutschen Truppen in Libyen, Generalleutnant Erwin Rommel, ein eigener Storch mit Piloten zur Verfügung gestellt. Aus der Luft verschaffte sich Rommel einen ersten Überblick über die Örtlichkeit und landete immer wieder bei den Stäben einzelner Verbände, um sich nach der Lage zu erkundigen. Bei den anfänglichen schnellen deutschen Vorstößen war der Fieseler Storch für Rommel das Werkzeug, um bei einzelnen Einheiten zu landen, diese anzufeuern oder bei geänderter Lage, persönlich umzudirigieren.

Die Luftwaffe hatte bald eigene Verbände zur Unterstützung von Rommels Truppen nach Afrika entsandt. Schnell wurde das Problem akut, dass Maschinen weit entfernt von den eigenen Linien in der Wüste notlanden mussten und ihre Besatzungen Hilfe benötigten. Die Aufstellung der 1. Wüstennotstaffel 1 mit Störchen durch den Fliegerführer Afrika sollte dem abhelfen. Von den acht Störchen der Staffel waren aber jeweils kaum die Hälfte einsatzbereit. Der feine Wüstensand und die schlechte Versorgung mit Ersatzteilen setzten den Flugzeugen zu. Das eigene Operationsgebiet der Wüstennotstaffel musste zudem noch um das küstennahe Mittelmeer erweitert werden, da immer häufiger deutsche Flugzeuge durch britische Jäger über dem Meer abgeschossen wurden. Nach Hilferufen über Funk von Besatzungen, die notwassern mussten, flogen die Störche oft weit auf das Meer hinaus, um Schwimmwesten oder Schlauchboote abzuwerfen. Diese sollten die schiffbrüchigen Besatzungsmitglieder so lange über Wasser halten, bis Rettungsschiffe eintrafen.

Bald musste ein weiterer Verband als 2. Wüstennotstaffel 1 aufgestellt werden um der Menge der Einsätze Herr zu werden. Bekannt wurden die Wüstennotstaffel 1 durch den letzten Einsatz des Verbandführers Hauptmann Heinz Kroseberg. Dieser hatte in wagemutigen Einsätzen unzählige vermisste Besatzungsmitglieder,

ob Freund oder Feind, aus der Wüste oder dem Meer geborgen, bis er zu einem Rettungseinsatz am 12. Mai 1942 mit seinem Storch weit auf das Mittelmeer hinaus flog. Mehrere Truppentransporter Junkers Ju 52 waren von britischen Jägern abgeschossen worden. Über 100 km vor der Küste trieben viele Soldaten im Wasser. Kroseberg warf alle Rettungswesten ab, die er vorsorglich eingeladen hatte. Auf dem Rückweg überflog er einen einsamen Schwimmer der ohne Schwimmweste um sein Leben kämpfte – er warf auch seine eigene Weste ins Meer. Der Soldat konnte später gerettet werden, Hauptmann Kroseberg ist jedoch seitdem verschollen.

Ein Schicksal, das sich ebenfalls über dem Mittelmeer erfüllte, war das des Storch-Piloten und Kurierfliegers Josef Kolmer.

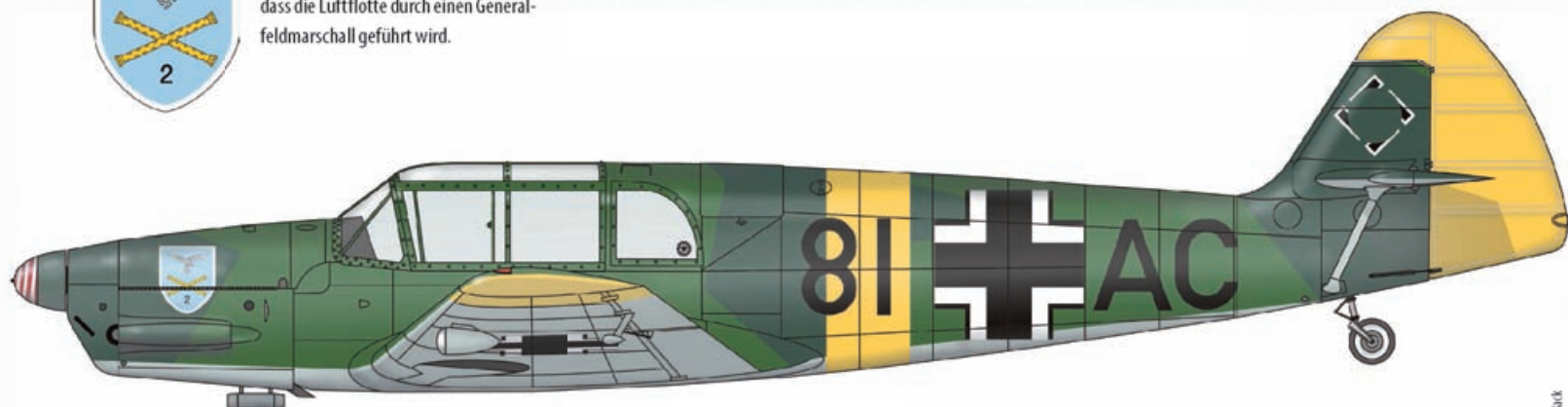


Bei einer anderen Gelegenheit verläßt Albert Kesselring seinen Storch, der hier das Abzeichen der Kurierstaffel der Luftflotte 2 trägt.

Foto: Sammlung Uwe W. Jack



Wappen der Kurierstaffel der Luftflotte 2.
Die beiden gekreuzten Marschallstäbe zeigen,
dass die Luftflotte durch einen General-
feldmarschall geführt wird.



Messerschmitt Bf 108 Taifun der
Kurierstaffel der Luftflotte 2

Grafik: Uwe W. Juck



Die schnittige Bf 108 Taifun der Kurierstaffel der Luftflotte 2. Mit dieser 81+AC landete Josef Kolmer verbotenerweise nahe dem Bauernhof seiner Eltern.

rege Kurierflugbetrieb wurde hier hauptsächlich mit dem Fieseler Storch durchgeführt. Ständig angeflogene Plätze waren Catania, Taormina und Trapani auf Sizilien und Tunis jenseits des Mittelmeers. Ab dem 23. August 1942 finden sich die ersten Einträge im Flugbuch mit Generalfeldmarschall Kesselring als Passagier. Die Rundflüge des Oberbefehlshabers Süd werden wohl der Organisation des Nachschubs für Rommels Truppen in Nordafrika durch Transportflugzeuge der Luftflotte 2 gedient haben. An manchen Tagen wollte der Generalfeldmarschall zu fünf verschiedenen Zielen geflogen werden. Dies zeigt die Hektik, welche die Luftwaffenführung an den

Tag legte, um den durch die Briten stark behinderten Lufttransport in Gang zu halten.

Wegen der starken britischen Angriffe auf den Transportverkehr wurden die Flüge nach Afrika immer mehr in die Dämmerungsstunden oder sogar nachts verlegt. Da Josef Kolmer wichtige Kurieraufträge zu erledigen hatte und auch Transporter auf der Route Sizilien-Tunesien fliegen musste, war vermutlich eine Nachschulung im Blindflug angesetzt worden. Vom 7. Januar 1943 bis zum 4. März befand er sich jedenfalls bei der Blindflugschule 7 im ostpreußischen Insterburg. Wieder zurück im Mittelmeerraum war seine alte Einheit inzwischen in Flugbereitschaft des Luftwaffenkommandos 2 umbenannt worden.

Die deutschen Verluste bei der Nachschubfliegerei stiegen stetig an. Allein im Monat April 1943 gingen insgesamt 93 Luftwaffen-Transportflugzeuge auf dem Weg nach Nordafrika oder zurück verloren. In einer Ju 52, die nicht an ihrem Ziel ankommen sollte, saß Josef Kolmer.

Brennend abgeschossen

Am 11. April startete die Junkers Ju 52 mit dem Kennzeichen KG+FJ vom Flugplatz Catania in Sizilien zum Flug nach Tunis. Josef Kolmer führte die Maschine als Pilot, neben dem Copiloten waren auch drei weitere Besatzungsmitglieder vermutlich als Bordschützen im Laderaum, der mit Nachschubgütern beladen war. Das Flugzeug mit der Werknummer 6072 muss noch die Zahl 88 als zusätzliches Kennzeichen getragen haben, so vermerkt es jedenfalls die Verlustliste des Luftflottenkommandos 2. Derartige Kennziffern waren üblich, um dem entstandenen Chaos des aus verschiedenen Verbänden stammenden Flugzeugbestands des Transportkommandos Herr zu werden. Meistens waren diese Kennziffern groß am Seitenleitwerk aufgemalt.

Die Maschine erreichte ihr Ziel Tunis nie. Die Verlustmeldung der Luftwaffe gibt lapidar an: „Es ist beobachtet worden, dass das Flugzeug brennend abgeschossen wurde.“ An Bord befanden sich Ofw. Josef Kolmer, Fw. Robert Damelhart, Fw. Walter Wienecke, Fw. Hermann Eisenberger und Uffz. Heinz Sommer. In einem Gerichtsbeschluss vom 8. Dezember 1948 wird Josef Kolmer schließlich für tot erklärt: „Die Maschine ist über dem Mittelmeer abgeschossen. Einige Männer der Besatzung sind tot angeschwemmt. Von dem Vermissten fehlt seitdem trotz Inanspruchnahme von Suchstellen pp. jegliche Nachricht. Es muss angenommen werden, dass der Verschollene bei diesem Einsatz ums Leben gekommen ist. (§ 6 Verschollenheitsgesetz). Der Zeitpunkt des Todes ergibt sich aus § 9 Verschollenheitsgesetz.“ Der Todeszeitpunkt wurde durch diesen Beschluss des Amtsgerichts Halberstadt auf den 11. April 1943 um 24 Uhr festgelegt.



Stippvisite auf dem Bauernhof der Eltern: Frau Kolmer steht links, Sohn Peter schaut aus dem Kinderwagen und Vater Josef Kolmer rechts stehend.



Foto: Sammlung Uwe W. Jack

Transporter Junkers Ju 52 über dem Mittelmeer auf dem Weg nach Nordafrika. Wie im Hintergrund sichtbar, schlossen sich die Maschinen zu engen Verbänden zusammen, um sich bei Angriffen gegenseitig Feuerschutz zu geben.

Mit diesem Schreiben erfuhr die Ehefrau und Mutter seines Sohnes vom Fliegtod von Josef Kolmer.

Der Ehefrau Elisabeth Elfriede Kolmer wurde der Tod ihres Ehemannes durch den Verbandsführer mit einem Schreiben vom 19. April mitgeteilt. Ein gleichlautendes Schreiben ging auch an die Familie des Fw. Eisenberger und vermutlich auch an die Angehörigen der anderen Besatzungsmitglieder. Bei einer Verlustrate von etwa drei Transportern am Tag war offenbar keine Zeit mehr für individuelle Formulierungen. Ein bemerkenswertes Schlaglicht auf die Einstellung einiger Verbandsführer wirft die Aufforderung an die Witwe in der Schlussformel der Todesmitteilung: „... denn Sie müssen und werden bei aller Trauer um den Verlorenen die Kraft finden zum weiteren Kampf für das Recht unserer Idee.“

Mit Datum vom 1. September 1944 erhielt Frau Kolmer noch die Mitteilung, dass die Flugbereitschaft des Luftflottenkommandos 2 aufgelöst sei. Der Sohn des Flugzeugführers Josef Kolmer war, als sein Vater über dem Mittelmeer abgeschossen wurde, gerade zweieinhalb Jahre alt. Er hat die Unterlagen über seinen Vater zusammengetragen und für diesen Bericht zur Verfügung gestellt. Damit ist ein Fliegerschicksal von vielen dem Vergessen entrissen. Den Propeller eines Fieseler Storch hat Peter Kolmer erworben und ihn zur Erinnerung an seinen Vater im Wohnzimmer an der Wand hängen.



Der Sohn Peter hat als Erinnerung an seinen Vater den Propeller eines Storchs erworben.

M u e l l e r ,
Major u. Einheitsführer.
L. 10 428 (Fl),
LGFA. München II.

H.Qu., den 19.4.43.

Sehr geehrte Frau Kolmer!

Ich habe Ihnen leider die sehr betriebl. Mitteilung zu machen, dass Ihr Mann, der Oberfeldwebel J o s e f K o l m e r , von einem Flug nach Tunis nicht zurückgekehrt ist. Ihr Mann hatte am 11.4.43 den Auftrag, mit einem Flugzeug, Ju 52, von Sizilien Marktenderwaren fuer die kampfenden Truppen in Afrika nach Tunis zu bringen. Auf halber Strecke ist das Flugzeug - wie wir annehmen muessen - von englischen Jaegern angegriffen und abgeschossen worden. Seitdem fehlt jede Spur. Mit einer Bergung der Vermissten ist kaum noch zu rechnen. Ich habe von einer Mitteilung an Sie bisher Abstand genommen, um ein einigermaßen klares Bild ueber den Vorfall geben zu koennen.

Wir haben in Ihrem Mann wiederum einen vorbildlichen und einsatzfreudigen Kameraden und Soldaten verloren. Das Opfer ist schmerzlich und unermesslich gross fuer Sie. Ich bringe Ihnen, auch im Namen meiner Offiziere und Mannen, mein tiefempfundenes Beileid zum Ausdruck. Der Kampf um den Fortbestand unseres Volkes ist schwer und hart. Wir muessen, um die Trauer um unsere Gefallenen leichter ertragen zu koennen, das grosse Ziel vor Augen behalten, das uns unser Fuehrer vorgezeichnet hat und das wir erreichen muessen, wenn wir in der Welt weiterbestehen wollen. Sie, liebe Frau Kolmer, haben mit dem Verlust Ihres Mannes mehr zur Erreichung dieses Zieles beigetragen als wir, die wir noch im Einsatz stehen, denn Sie muessen und werden bei aller Trauer um den Verlorenen die Kraft finden zum weiteren Kampf fuer das Recht unserer Idee.

In tiefem Mitgefuehl gruesse ich Sie

at Thr *Müller*