



DIE ABWEHR DER »OPERATION HUSKY«

Schmerzhaftes Nadelstiche

Sie waren nur wenige, demoralisiert vom Nordafrikafeldzug und dezimiert von alliierten Angriffen: Fw-190-Schlachtfieger im Mittelmeerraum. Doch trotz ihrer geringen Zahl hatten sie die Gegner noch lange nicht abgeschrieben, wie der Abwehreinsatz der Fw 190 bei der Invasion Siziliens zeigte

Es stand nicht gut um sie. Die beiden im Mittelmeerraum stationierten Fw-190-Verbände, das Schnellkampfgeschwader 10 (SKG 10) und das Schlachtgeschwader 2 (Sch.G 2), waren ausgepowert und benötigten dringend Erholung, Ersatzpiloten und neue Flugzeuge. Beide Verbände hatten bis in die letzten Tage des Nordafrikafeldzugs schwer für die Unterstützung der deutschen und italienischen Stellungen in Tunesien gekämpft. Nach vielen harten und verlustreichen Einsätzen mussten sie jedoch hastig ihre Standorte auf dem afrikanischen Kontinent Anfang Mai 1943 räumen und mehr als 170 Kilometer über das Mittelmeer auf Flugplätze im Süden Siziliens fliegen. Oft

mit mehreren »Passagieren« – Mechaniker und anderes Bodenpersonal, zusammengekauert im Rumpf der Fw 190. Einige Piloten unternahm tapfer mehrere dieser außerordentlich riskanten Evakuierungen.

Als der Nordafrikafeldzug am 13. Mai 1943 zu Ende war, erhielten die Fw-190-Verbände eine kurze, aber wohlverdiente Ruhepause. Doch die nächste Herausforderung wartete schon auf sie: Einsätze gegen den alliierten Schiffsverkehr in der Straße von Sizilien und entlang der tunesischen Küste. Das deutsche Oberkommando gab sich keinen Illusionen hin: Die Alliierten planten bereits den nächsten Schlag, nur wo und wann sie als Nächstes angreifen würden, das war die

Mechaniker der III./SKG 10 bereiten eine Fw 190 A-4 auf dem Flugplatz La Fauconerie in Zentraltunesien auf einen Einsatz vor. Das Foto entstand zwischen 26. März und 7. April 1943

Foto PK



Wappen der III./SKG 10
Foto Jessen



große Unsicherheit. Deshalb wurden die wenigen verfügbaren Fw-190-Verbände breit über die möglichen Invasionsbereiche verteilt, die Schlachtflieger auf Sardinien und die gesamte Südhälfte Siziliens. Die Auflockerung der lebenswichtigen Fw-190-Kräfte, die eine Invasion abwehren sollten, war notwendig, um eine bestmögliche Verteidigung des Gebiets der Achsenmächte zu gewährleisten.

Am 10. Juli 1943 war klar, wo die britischen und amerikanischen Truppen landen wollten: Sizilien. Mit der »Operation Husky«, so die Codebezeichnung, sollte die Befreiung Italiens eingeleitet werden. Doch aufgrund der völlig überdehnten Kräfte waren massive Schlachtfliegerangriffe in den Anfangsstunden der angloamerikanischen Invasion, in denen die sich bildenden Brückenköpfe noch am verwundbarsten gewesen waren, nicht möglich.



USAAF B-26 Marauder bei einem Einsatz über dem Mittelmeer 1943

Foto NARA II



Landungsschiffe und -boote beim Entladen in Scoglitti, dem östlichsten amerikanischen Invasionsstrand. Im Hintergrund LST-389, das später an den Landungsoperationen in Salerno und in der Normandie teilnahm

Foto NARA II

Noch ein weiterer Grund schwächte die Fw-190-Verbände ernsthaft. Im April 1943 hatte die alliierte Aufklärung angenommen, bei einer Invasion Siziliens auf etwa 800 Flugzeuge der Achsenmächte zu stoßen.

Um dieser ersten Gefahr zu begegnen, begannen die Briten und Amerikaner mit intensiven und gezielten Bombenangriffen auf deutsche und italienische Flugplätze in Sizilien und Sardinien. Dabei wurden viele deutsche Flugzeuge zerstört (24 Fw 190) oder beschädigt (47 Fw 190) und der größte Teil der Flugplätze unbenutzbar gemacht. Noch wenige Tage vor der Invasion wurde der größte Teil der Fw 190 des SKG 10 aus Sizilien auf Flugplätze am Festland verlegt, um den ununterbrochenen Angriffen zu entgehen. Wie wirkungsvoll die Bombenangriffe waren, zeigte der Morgen des 10. Juli: Die Luftwaffe konnte lediglich noch 79 einsatzfähige

Fw 190 im Mittelmeerraum melden, darunter eine Handvoll auf Sizilien selbst (theoretisch hätten die fünf Fw-190-Gruppen über insgesamt 200 einsatzfähige Flugzeuge verfügen müssen). Im Vergleich dazu standen RAF und USAAF 2510 einsatzfähige Flugzeuge im Mittelmeerraum zur Verfügung, von denen viele zur Unterstützung der Invasion abgestellt waren.

Letzter Trumpf im Ärmel?

Trotz der äußerst prekären Lage, in der sich die Fw-190-Verbände befanden, sahen die Befehlshaber der Luftwaffe in ihnen ein wichtiges Element bei der Abwehr der Invasion. Generalfeldmarschall Wolfram Freiherr von Richthofen, Oberbefehlshaber der Luftflotte 2, wollte die Invasion bereits an den Küsten stoppen und setzte großes Vertrauen in seine aus Fw 190 und Bf 110 bestehenden Schlachtfliegerkräfte, um dieses hochgesteckte Ziel zu erreichen.



Eine von vielen: Fw 190 A-5 der Sch.G. 2 in Brindisi, Italien, Mai 1943. Der abgebildete Pilot ist Lt. »Molli« Eckart von der I./Sch.G. 2. Unten die zeichnerische Umsetzung der Maschine

Foto P. Petrick

Doch den Briten und Amerikanern gelang es, trotz größter Anstrengungen der auf Sizilien, Sardinien und in Italien stationierten ausgebluteten Luftstreitkräfte der Achsenmächte, am 10. Juli 1943 Brückenköpfe zu bilden und zu halten. Am ersten Tag der Invasion flogen SKG 10 und Sch.G. 2 mindestens elf Angriffe und 44 Einsätze, versenkten dabei ein amerikanisches Panzerlandungsschiff und meldeten die Beschädigung zahlreicher britischer und amerikanischer Ziele an Land und auf See. Die Verluste von SKG 10 und Sch.G. 2 am 10. Juli betragen vier zerstörte und eine beschädigte Fw 190 sowie zwei gefallene Piloten und einen leicht verletzten. Wie bei der herrschenden Lage nicht anders zu erwarten, hielten sich die Schlachtfliereinsätze in sehr kleinem Rahmen, der größte umfasste 14 Fw 190 der Sch.G. 2.

Am 11. Juli erhielten Teile der auf Sizilien stationierten SKG 10 Befehl, ihre Anstren-

gungen durch Angriffe auf die Schifffahrt der Alliierten vom ersten Tageslicht an fortzusetzen, und ebenso wie am Tag zuvor waren die Fw 190 erfolgreich gegen die Schiffe der Invasionskräfte. Diesmal fiel das amerikanische Panzerlandungsschiff 158 (LST-158) zwei marodierenden Fw 190 zum Opfer, während es seine Ladung an einem der amerikanischen Invasionsbereiche an der Küste löschte. Dieser Angriff zeigte die Gefahr, der die alliierten Invasionskräfte durch die schnellen deutschen Schlachtfliere und deren Überraschungsangriffe ausgesetzt waren.

Nur eine Handvoll Fw 190

Die erfolgreiche Luftwaffeneinheit bei dem Angriff auf das Panzerlandungsschiff 158 war die von dem außerordentlich fähigen Ritterkreuzträger Hauptmann Fritz Schröter geführte III. Gruppe des Schnellkampfgeschwaders 10. Am Morgen des 11. Juli lag

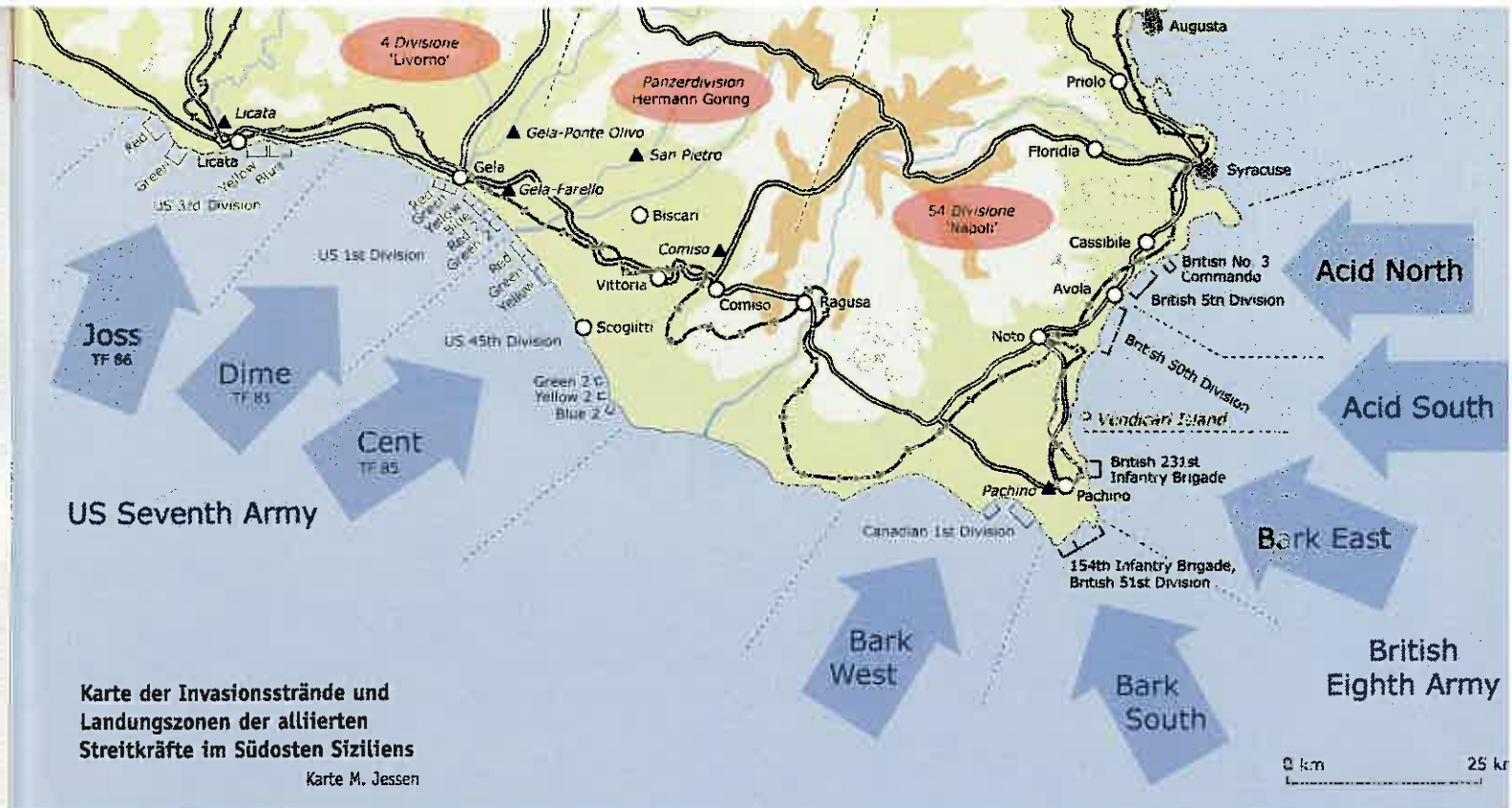
Schröters Gruppe auf zwei Flugplätzen in Sizilien. Hauptmann Schröter und der größte Teil seines Bodenpersonals befanden sich mit einer Handvoll einsatzklarer Fw 190 in San Pietro im Südosten der Insel, wo sie von gelandeten amerikanischen Fallschirmtruppen vom weiter nördlich auf dem Flugplatz Gerbini gelegenen Rest der Gruppe abgeschnitten worden waren. Die III./SKG 10 hatte die gleichen Probleme wie der Rest der Fw-190-Verbände: Die Wochen verlustreicher Einsätze sowie die verheerenden alliierten Bombenangriffe hatten ihren Tribut gefordert.

Der erste Einsatz der III./SKG 10 an jenem Tag begann von einem als Marsa del Oro bekannten Gerbini-Ausweichplatz. Es sollte ein kleiner Überraschungsangriff sein, typisch für die von dem Geschwader gegen die Landeunternehmen in Sizilien geführten. Angeführt wurden die beiden Fw 190 diesmal von Oberleutnant Ottmar Simon,



So sieht die farbliche Rekonstruktion der oben abgebildeten Fw 190 A-5 der Sch.G. 2 aus

Zeichnung Sundin



Karte der Invasionsstrände und Landungszonen der alliierten Streitkräfte im Südosten Siziliens

Karte M. Jessen

Simon und Kulpa: ihr Schicksal

Ottmar Simon blieb bei der III./SKG 10, nachdem diese im Oktober 1943 in III. Gruppe, Schlachtgeschwader 4, umbenannt worden war, und wurde zum Staffelführer der 9./SG 4 ernannt. Am 12. März 1944 wurde er jedoch bei einer Bruchlandung auf dem Flugplatz Clastres in Nordfrankreich verletzt. Er brach sich dabei den rechten Arm und das Schulterblatt. Acht Tage nach dem Unfall wurde ihm der Ehrenpokal verliehen. Oblt. Simon kehrte im späteren Verlauf des Jahres zur 9. Staffel zurück. Sein weiteres Schicksal ist nicht bekannt.

Horst Kulpa wurde im Laufe des Sommers 1943 zum Leutnant befördert und danach zur II./SG 4 versetzt. 1943 und 1944 errang er vier Luftsiege in Italien, drei davon über Spitfire. Im Frühjahr 1944 wurde er zum Staffelführer der 6./SG 4 ernannt. Am 21. Mai 1944 wurde er im Bereich von Viterbo, nördlich Roms, von britischen Spitfire der 145 Squadron abgeschossen und kam dabei ums Leben.

Ein Foto aus den Tagen in Tunesien: Fw 190 A-4 der III./SKG 10 werden Anfang Januar 1943 auf Sidi Ahmed für den Einsatz vorbereitet. Die Maschine im Vordergrund ist mit einer 500-kg-Bombe beladen

Foto PK



einem Veteranen in der Einheit, der bereits in der Sowjetunion, in Frankreich und in Tunesien eingesetzt gewesen war. Er war seit Ende April 1943 Staffelführer der 11./SKG 10. Begleitet wurde er vom 19-jährigen Oberfähnrich Horst Kulpa, der kaum einen Monat zuvor, am 6. Juni, seinen ersten Kampfeinsatz geflogen hatte. Die beiden hatten gemeinsam am Tag zuvor bei einem Angriff auf den alliierten Brückenkopf ein amerikanisches Schiff versenkt, und auch an diesem 11. Juli sollten sie den anrennenden Alliierten einen herben Schlag versetzen. Oberleut-

nant Simon und Oberfähnrich Kulpa hatten vor, die Schifffahrt im Bereich von Gela und Licata anzugreifen, wo die 1. und 3. Infanteriedivision der Amerikaner gelandet war.

Sie starteten um 08:02 Uhr mit ihren Fw 190 A-5; jede Maschine trug eine SC-500-Trialen-Bombe. Die Bezeichnung Trialen besagte, dass diese 500-kg-Bomben speziell für die Schiffsbekämpfung vorgesehen waren. Jagdschutz war für kleinere Einsätze wie diesen nicht vorgesehen, deshalb gingen die beiden sofort auf eine Höhe von 3500 Metern und nahmen direkten Kurs auf ihr Ziel, das

lediglich 80 Kilometer west-südwestlich Gelinis lag. Die Küstenbereiche von Gela und Licata wurden von amerikanischen Jägern geschützt, Gela durch Spitfire der 31st Fighter Group und Licata durch Curtiss P-40 der 33rd Fighter Group. Doch in diesem Fall wichen die beiden Deutschen den Patrouillen aus – was bei der Invasion Siziliens zur großen Frustration der US-Navy häufig gelang.

In Küstennähe gerieten Ottmar Simon und Horst Kulpa unter Flakfeuer aller Kaliber und wichen Sperrballonen in Strandnähe aus, bevor sie ihre Bombenangriffe began-



Zwei Fw 190 der III./SKG 10 zwischen den Bäumen auf dem Flugplatz San Pietro. Die vordere Maschine ist mit einer 500-kg-Bombe beladen, die im Hintergrund wird gerade beladen. Am vorderen Flugzeug fehlen die Verbandsmarkierungen

Foto Leproni

nen. Unter den zahlreichen Zielen wählten sie zwei mittelgroße Schiffe aus, die östlich von Licata nebeneinander lagen und gerade entladen wurden. Sie führten einen flachen Sturzangriff durch und beschossen bei der Annäherung ihr Ziel mit ihren Bordwaffen.

Oberleutnant Simon meldete, dass seine Bombe einen der 4000 Tonnen großen Frachter mittschiffs getroffen habe, der sofort sank. Dies wurde Simon später offiziell von der Luftwaffe bestätigt. Im Gegensatz dazu richtete Horst Kulpas Bombe keine Schäden an. Mit hoher Geschwindigkeit machten sich die beiden auf den Heimflug und landeten bereits 25 Minuten nach dem Start. Oberfähnrich Kulpas Fw 190 war von der leichten Flak durchlöchert, Kulpa selbst hatte leichte Splitterverletzungen. Trotzdem gelang es ihm, auf seinen Heimatplatz zurückzukehren. Über dem Zielgebiet kreisten zwar vier Lockheed P-38 als zusätzlicher Schutz des neuen Brückenkopfs, doch den gefährli-

chen zweimotorigen Jägern war es nicht gelungen, die tief fliegenden Fw 190 abzufangen.

Die Szene, die die beiden deutschen Piloten zurückließen, war chaotisch. Die amerikanischen Küstenabschnitte nahe Licata waren die westlichsten bei der Invasion Siziliens und bereits Ziel mehrerer Luftangriffe am 10. Juli und eines weiteren am Morgen des 11. Juli geworden.

Ohne Vorwarnung

LST-158 war mit dem Löschen seiner Fracht in Blue Beach, einige Kilometer östlich Licatas, beschäftigt, als die beiden Piloten der III./SKG 10 ohne Vorwarnung angriffen. Wie Oblt. Simon berichtete, erhielt LST-158 mittschiffs einen Volltreffer, begann sofort zu brennen, und kurz darauf kam es zu einer katastrophalen Explosion. Unter der hoch brennbaren Ladung des Schiffs befanden sich Fahrzeuge des Combat Command »A« der US 3rd Infantry Division. Ein Be-

satzungsmitglied des LST-158, Verdell Jacobsen, erinnerte sich an die Augenblicke vor und nach dem Bombentreffer: »Meine Crew sollte unser Boot zu Wasser lassen und ein Tau vom Bug auf das Pontondeck reichen, damit wir beginnen konnten. Wir waren gerade im Begriff, wieder an Bord gehoben zu werden, als eine Me 109 das Schiff angriff und eine zweite zwei Bomben abwarf. Eine davon fiel neben unserem Schiff im Meer. Die andere traf mittschiffs, durchschlug ein Halbkettenfahrzeug, eine Ladeluke und traf im Panzerdeck unmittelbar auf drei Lkw-Ladungen Benzin. Die Explosion war direkt über dem Hilfsmaschinenraum. Die gesamte Stromversorgung fiel aus, so auch die für die Winden, die uns in der Luft hielten. Es kam zu einem schrecklichen Inferno. Unser Boot stürzte im freien Fall zurück ins Wasser. Glücklicherweise erlangten meine Crew und ich innerhalb weniger Minuten wieder das Bewusstsein.«

Fw 190 A-5 »Gelbe B + I«
der 11. Staffel, SKG 10

Zeichnung Sundin



LST-158 brennend in Blue Beach, östlich Licatas, am Morgen des 11. Juli 1943

Foto NARA II

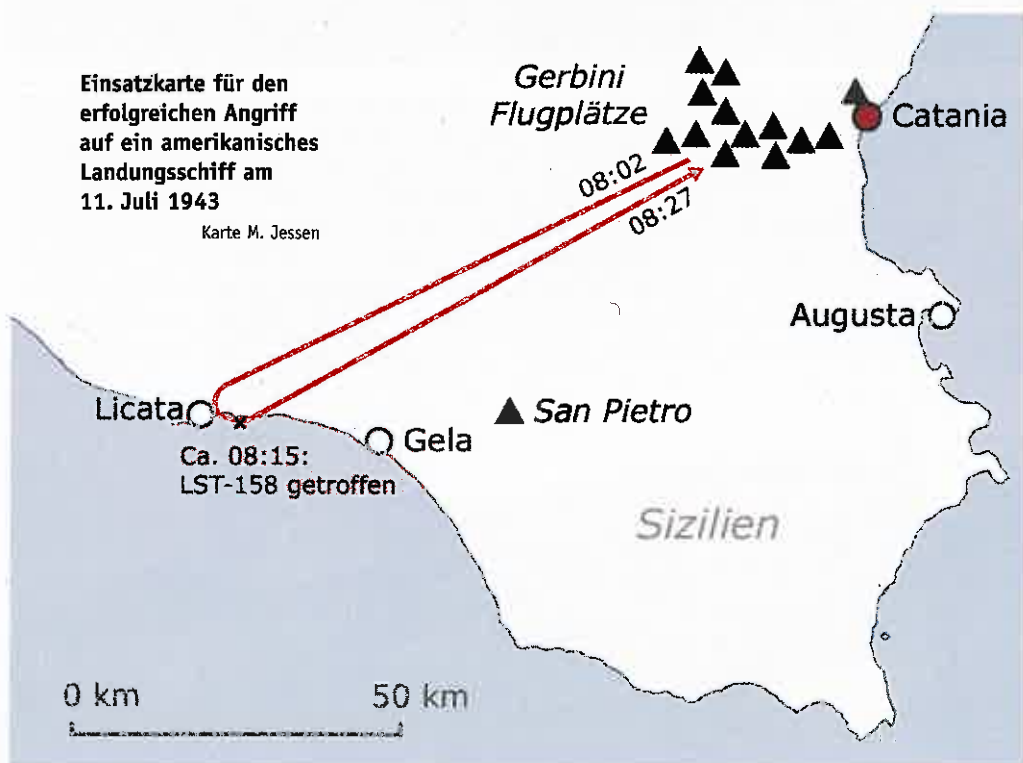


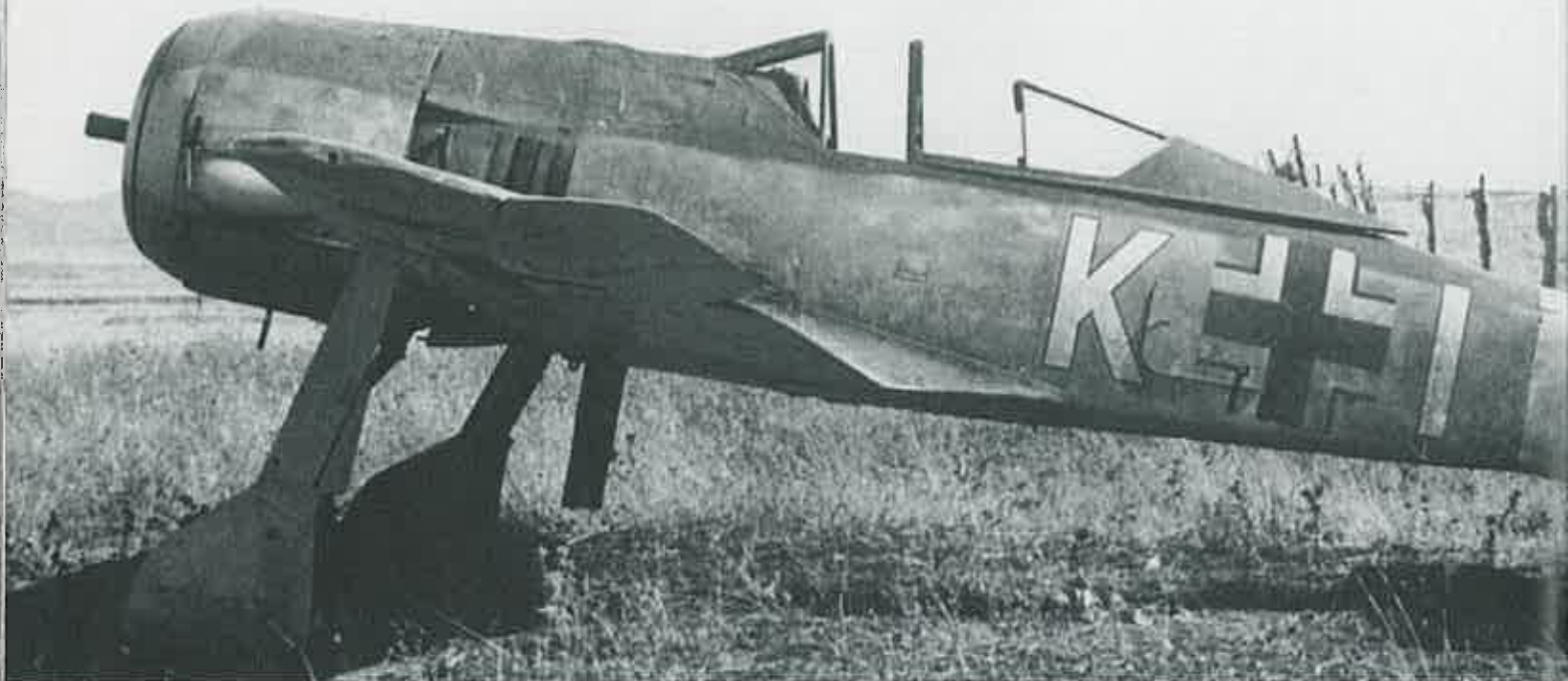
Hubert Johns befand sich an Bord des Landungsbootes Flak 12 (LCF-12), das sich an diesem Morgen ebenfalls in Licata befand: »Es gab eine Stelle, genau unterhalb eines Berges, wo große Panzerlandungsschiffe zum Entladen an den Strand gelangen konnten. Wenn die deutschen Flugzeuge um diesen Berg herumkamen und sahen, was dort vor sich ging, kehrten sie sofort um und griffen an. Diesmal war es ein amerikanisches LST, das seine großen Bugtore öffnete, um entladen zu werden. Bevor man damit beginnen konnte, war das Flugzeug zurück, bombardierte und beschoss das Schiff. Die Folgen waren verheerend. Sprengladungen detonierten und Feuer breitete sich über die Decks aus. Die Besatzung und die Soldaten sprangen über Bord, wo immer sie sich gerade befanden, vom Deck aus und sogar von höher gelegenen Stellen der Aufbauten, um dem Inferno zu entkommen. Es war unmöglich, in die Nähe des Schiffs zu gelangen. Es war ein schrecklicher Anblick, den man nie vergisst.«

Es war offensichtlich, dass LST-158 nicht mehr zu retten war, und die Amerikaner ta-

Einsatzkarte für den erfolgreichen Angriff auf ein amerikanisches Landungsschiff am 11. Juli 1943

Karte M. Jessen





Die von den amerikanischen Truppen bei der Einnahme des Flugplatzes Gela-Ponte Olivo am 12. Juli 1943 um 08:45 Uhr vorgefundene Fw 190 A-5 »Weiße K+ I« der 9./SKG 10. Die Maschine war zwar intakt, aber ausgeplündert worden. Unten ...

Foto Crow

ten nun alles in ihrer Macht stehende, so viele Menschen wie möglich von dem schwer getroffenen Schiff zu retten. Zwei Angehörige der 1st Engineer Special Brigade näherten sich mit ihren DUKW-Amphibienfahrzeugen dem brennenden Schiff, um von Bord gesprungene Männer zu bergen. Dafür wurden sie später mit dem Silver Star ausgezeichnet. Die glücklichen Überlebenden der Besatzung des LST-158 wurden mit einem anderen LST nach Bizerta im Norden Tuniens gebracht.

Die Versenkung des LST-158 war ein erschreckendes Ereignis für alle am Strand und an der Küste vor Licata. Die riesige Rauchwolke des dem Untergang geweihten Schiffes war Kilometer weit zu sehen. Eine amerikanische Flakereinheit nahe Licatas berichtete, dass nach der Versenkung der LST-158 übernervöse Schützen auf alliierten Schiffen auf jedes Flugzeug über Licata schossen – ohne Rücksicht auf dessen Nationalität.

Bei dem Angriff auf die LST-18 war es den Fw 190 gelungen, mit hoher Geschwindigkeit einzudringen, ihren Angriff durchzuführen und anschließend zu entkommen, unbehelligt von US-Flugzeugen, die auf der Lauer lagen. Dies war etwas, womit sich die amerikanischen Marine- und Landstreitkräfte in Gela und Licata während der ersten Tage der Invasion konfrontiert sahen, wie aus einem Gefechtsbericht hervorgeht, der nach der Invasion Siziliens vom amerikanischen Marine-Einsatzverband abgegeben wurde:

Wie der Fw 190 Herr werden?

»Ein Großteil der Probleme beruhte auf feindlichen Angriffen mit Bordwaffen und Bomben auf die Küsten und die dort liegenden Landungsschiffe. Die Angriffe wurden aus sehr geringer Höhe durch die Täler und über die Hügel auf die Strände durchgeführt. Da die Flugzeuge vom Radar nicht erfasst werden konnten und Beobachter in den

Flugzeugen durch Rauchentwicklung und Dunst beeinträchtigt waren, kamen die Angriffe stets überraschend. Diese Angriffe waren häufig ...«

Auch wenn die deutschen und italienischen Flugzeuge nur wenige der Invasionschiffe versenkten, waren Vice Admiral Henry K. Hewitt, Befehlshaber der an der Invasion beteiligten US-Navy-Kräfte, und viele seiner Kameraden von der US-Navy sehr unzufrieden mit der von USAAF und RAF während der ersten Tage der Landungen geleisteten Unterstützung. Ein großer Teil ihrer Unzufriedenheit war auf die Schwierigkeiten zurückzuführen, die alliierte Jäger mit dem Abwehren der von den Fw 190 des Sch.G. 2 und des SKG 10 in kleinerem Maßstab durchgeführten Überraschungsangriffe hatten.

Auch wenn die Luftwaffe einige beachtliche Erfolge erzielte, so fehlten den Achsenmächten doch die Ressourcen an Luftstreitkräften, um die alliierte Invasion an den

... eine Zeichnung, die die Maschine vollständig zeigt

Zeichnung Sundin





Anspannung vor dem Start: Eine typische Szene aus den Julitagen des Jahres 1943 auf Sizilien, als sich die Fw-190-Verbände einer vielfachen Übermacht stellen mussten

Foto: P. Petrick



Hauptmann Fritz Schröter, Kommandeur III./SKG 10, im Jahr 1943, als er noch Oberleutnant war

Foto: PK

Küsten zu stoppen oder zu verhindern, dass sich Brückenköpfe bildeten. Ohne Zweifel stellte die Fw 190 ihren Wert als Antiinvasionswaffe unter Beweis, doch wie einer der beteiligten deutschen Piloten nach dem Krieg bemerkte: »Unsere Einsätze [...] waren zwar erfolgreich, doch sie waren lediglich Nadelstiche angesichts der überwältigenden Übermacht des Gegners.« Die Schlacht um Sizilien sollte noch weitere fünf Wochen andauern und die Fw 190 dabei eine wichtige Rolle spielen. Doch davon in einer späteren Ausgabe von FLUGZEUG CLASSIC.

MORTEN JESSEN / ANDREW ARTHY /
MARKUS WUNDERLICH



Schreckliche Mahnung: Die Rauchfahne des getroffenen Landungsschiffs war kilometerweit zu sehen

Foto: NASA II