FLUGZEUG CLASSIC

Alles aus der Welt der historischen Luftfahrt

FLUGZEUG CLASSIC JAHRBUCH 2021

JAHRBUCH 2021

SERVICE
Termine 2021

FLUGZEUG CLASSIC

€ 9,95 Österreich € 11,60 Schweiz sFr. 19,00 BeNeLux € 11,80

4 198312 609953 09

Rommels bester Jagdflieger

Marseille – Der Stern von Afrika

Erstflug vor 50 Jahren

F-14 Tomcat
Das Erfolgsgeheimnis der Jet-Legende

Exklusiver Fotoschatz!
Nach Jahrzehnten aufgetaucht: Alexander Stöckers Bildsammlung

»Kiwi-Bomber« Avro Anson
Weltweit einzigartig: Der Airshowstar aus Neuseeland

Geheimtipp in Finnland!
Seltene Warbirds im Museum

Nur Fliegen ist schöner

JETZT VORBESTELLEN

192 Seiten · ca. 180 Abb.
ISBN 978-3-96453-089-9
€ [D] 45,–

Dieser beeindruckende Bildband zeigt Flughäfen unterschiedlicher Größe aus aller Welt, zwischen Metropolen-Hub und karibischem Miniflughafen. Luftfahrtexperte Andreas Fecker nutzt diese Fotoweltreise dazu, in den ausführlichen Begleittexten die Geschichte der Flughäfen und all die Besonderheiten der verschiedenen Airports vorzustellen. Mit Übersichtskarten.

© trekandphoto - stock.adobe.com

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

NEU

Auch als e-BOOK

NEU

Weitere Luftfahrttitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE

JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIRECT UNTER **GERAMOND.DE***

* Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

GeraMond

Jahrbuch 2021

FLUGZEUG CLASSIC vereinigt mit FLUGZEUG

So erreichen Sie uns

ABONNEMENT/ NACHBESTELLUNG VON ÄLTEREN AUSGABEN

Flugzeug Classic ABO-SERVICE; Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
Tel. 0180 5321617* oder 08105 388329 (normaler Tarif)
Fax: 0180 5321620*
E-Mail: leserservice@flugzeugclassic.de
www.flugzeugclassic.de/abo; www.flugzeugclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,90 (D), € 10,90 (A), € 11,40 (BeNeLux), sFr. 19,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)

Erscheinen und Bezug Sie erhalten *Flugzeug Classic Jahrbuch* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in den Benelux-Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

REDAKTIONSANSCHRIFT

Flugzeug Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 89 1306 99-720; Fax: +49 89 1306 99-700
E-Mail: redaktion@flugzeugclassic.de

ANZEIGEN

rita.necker@verlagshaus.de

Impressum

Flugzeug Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 89 1306 99-720; Fax: +49 89 1306 99-700; E-Mail: redaktion@geramond.de
Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Stefan Krüger
Produktion/Chef vom Dienst Christian Ullrich
Mitarbeiter Peter W. Cohausz, Wolfgang Mühlbauer, Kurt Braatz, Alexander Nüßlein, Christian König, Dr. Andreas Zeitler, Helene Heldt, Michael Hase, Michael Dodsworth, Phillip Berg, Wladimir Blinov
Layout Karin Vierheller
Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer
Mediaberatung *Flugzeug Classic*
Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de
Anzeigendisposition *Flugzeug Classic*
Rita Necker
Tel. +49 (0) 89 13 06 99-552; Fax: +49 (0) 89 13 06 99-100; rita.necker@verlagshaus.de
Es gilt die **Anzeigenpreisliste** Nr. 30, gültig ab 1.1.2020
Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich
Druck Severotisk, Usti nad Laberm, Tschechien
Verlag
GeraMond Verlag GmbH; Infanteriestraße 11a, 80797 München; www.geramond.de
Geschäftsführung Clemens Scüssler, Henry Allgaier
Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim
© 2020 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Bernhard Willer; beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISSN 1617-0725

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

EDITORIAL

Von Lappland bis Afrika

Stefan Krüger

Die Finnen sind schon ein eigentümliches Volk. Geduldig stand ich an der Theke, während der massige finnische Wirt so gar keine An-stalten traf, mir mein Lapin Kulta zu bringen. Stattdessen streckte er sich ausgiebig und schien in Gedanken erst mal durchzugehen, was er später noch einkaufen muss … Vermutlich war dieselbe unerschütterliche Ruhe am Werk, als die Finnen ihr Luftwaffenmuseum gründeten und mit seltenen, weltweit einzigartigen Flugzeugen bestückten. »Lapin Kulta« meint so viel wie »das Gold Lapplands«, und nichts weniger ist in diesem Museum zu finden: wahre Schätze. Unser Autor Michael Hase war vor Ort.

Einen »Schatz« glaubte auch die NS-Propaganda gefunden zu haben, als der hochdekorierte Jagdflieger Hans-Joachim Marseille der Wochenschau sein juveniles Lächeln präsentierte. Im Jahr 2021 wird sich der Beginn seiner Einsatzzeit in Afrika nun zum 80. Mal jähren. Der Luftfahrtexperte und Erfolgsautor Kurt Braatz hat das Leben dieses außergewöhnlichen Fliegerasses für Sie, liebe Leser, in unserer Titelgeschichte zusammengefasst. »Ich hatte eine Gänsehaut, als ich den Bericht gelesen habe«, sagte unser Chefredakteur Markus Wunderlich, als er die Druckfahne auf dem Schreibtisch hatte. Dem kann ich mich nur anschließen und hoffe, dass Sie die Schätze, die das *Flugzeug Classic Jahrbuch* mit dieser Ausgabe für Sie bereithält, ebenfalls als solche empfinden.

Ihr Stefan Krüger

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA
Der Jagdflieger Hans-Joachim Marseille
Der Unfassbare 6
Marseille war der beste Jagdflieger des Afrikafeldzuges. Für seinen Erfolg zahlte er jedoch einen hohen Preis

JUBILÄEN
Rekorde, Erstflüge, Pionierleistungen
Vom Ärmelkanal ins Meer der Ruhe 16
Ein Überblick über die Jubiläen der Luftfahrtgeschichte, die man 2021 im Kopf haben muss

OLDTIMER TITELTHEMA
Avro Anson – ein neuseeländisches Unikat
Der Kiwi-Bomber 22
Die in Neuseeland beheimatete Anson ist nicht nur extrem selten, sie bietet auch eine außergewöhnliche Geschichte

DOKUMENTATION TITELTHEMA
Das Archiv für deutsche Luftfahrttechnik
DNS der Luftwaffe 28
Udo Hafner hat in jahrzehntelanger Arbeit das Genom der deutschen Luftwaffe entschlüsselt

OLDTIMER
Rundflug mit Zeppelin NT
Auf den Spuren Graf Zeppelins 34
Wer schon immer mal mit einem Zeppelin fliegen wollte, hat in Friedrichshafen Gelegenheit dazu!

ZEITGESCHICHTE
Der Luftfahrtfotograf Alex Stöcker
Ein Leben mit der Kamera 40
Seltene Fotoschätze aus den 1920er- und 1930er-Jahren

OLDTIMER
Mit der DC-3 in den Dschungel
Buschpiloten in Kolumbien 50
Sie sind die letzten Abenteurer der Lüfte: die Dschungelpiloten in Südamerika. *Flugzeug Classic* war mit an Bord!

OLDTIMER
Battle of Britain Memorial Flight
Britische Urgesteine 56
Die BBFM ist die Seele der historischen Luftfahrt Großbritanniens und im Besitz vieler flugfähiger Warbirds

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA
Die F-14 als Kinostar
Hollywoods Überflieger 60
Die F-14 ist der Inbegriff von Amerikas Luftmacht. Dabei verlief ihr Start alles andere als erhaben

ZEITGESCHICHTE
Der Bombenangriff auf Potsdam
Die Nacht von Potsdam 68
Es war einer der tragischsten und sinnlosesten Luftangriffe des Krieges: die Bombardierung Potsdams

OLDTIMER TITELTHEMA
Das Luftwaffen-Museum in Zentralfinnland
Rare Schätze 74
Tief in Finnland steht ein echter aviatorischer Geheimtipp: das Finnische Luftwaffen-Museum

ZEITGESCHICHTE
Schießfilm-Auswertung vor Norwegen
Den Tod geknipst 80
Eine Mosquito-Einheit schoss während ihrer Einsätze an Norwegens Küste spektakuläre Fotos

ZEITGESCHICHTE TITELTHEMA
Ein TB-7-Bomber auf diplomatischer Mission
Molotows Tupolew 84
Wie gelangte man 1942 von Moskau nach Washington, wenn dazwischen das »Dritte Reich« und ein Meer liegen?

ZEITGESCHICHTE
Die westdeutsche Luftfahrtindustrie 1954–1974
Wie Phönix aus der Asche 90
Die deutsche Luftfahrtindustrie lag nach 1945 am Boden. Ihr Wiederaufstieg grenzt an ein Wunder

OLDTIMER TITELTHEMA
Nachtrag zur Hahnweide
Letzter Hahnenschrei 96
Ein nostalgischer Blick zurück in die Zeit vor Corona, als das Fliegerleben auf der Hahnweide pulsierte

RUBRIKEN
Editorial 3
Termine 32
Rückflug 98

TITELBILD
Bf 109: p-a/akg-images
Profil: Predag Dobrjevic
Marseille, F-14: Archiv *FC*
G.91: Bundeswehr
Anson: Andreas Zeitler
Hafner: Christian König
TB-7: Wladimir Blinov

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Avro Anson 22
Avro Lancaster 69
Brewster Buffalo 76
Bristol Blenheim 77
de Havilland Mosquito 70
de Havilland T10 59
Douglas C-47 59
Fiat G.91 93
Fieseler Fi 156 14
Fouga Magister 90
Gordou-Leseurre GL.22 75
Grumman F-14 60
Hawker Hurricane 56
Messerschmitt Bf 109 6
Messerschmitt Bf 110 13
Nord-Aviation N 2501 92
Petljakow Pe-8/TB-7 84
Supermarine Spitfire 56
Transall C-160 95
VL Pyörremyrsky 79

6 Marseille wurde von dem Ehrgeiz getrieben, sich ständig zu verbessern. Seine Abschussbilanz bestätigt ihn eindrucksvoll

34 Reisen wie in den Goldenen 1920er-Jahren – mit dem Zeppelin!

50 Auf ins Abenteuer! Mit Kolumbiens Buschpiloten erlebt man Luftfahrtromantik der alten Schule

60 Ikone einer Generation: Die F-14 prägte das Bild von Amerikas Militär nachhaltig

74 In Finnland findet sich eines der interessantesten Luftfahrtmuseen der Welt

HANS-JOACHIM MARSEILLE IN AFRIKA

Der Unfassbare

Marseille war eine der schillerndsten Figuren der deutschen Jagdwaffe, gelobt für seine Erfolge, getadelt für sein unorthodoxes Verhalten. Hier ist er im Februar 1942 neben einer von ihm abgeschossenen Hurricane zu sehen Foto Bundesarchiv

Im April 1941 landete Hans-Joachim Marseille in Nordafrika. 15 Monate darauf hatte er die Stärke von zehn britischen Squadrons vernichtet. Kurt Braatz porträtiert den Mann, der bis heute als Inbegriff des Jagdfliegers gilt Von Kurt Braatz

Die 1950er-Jahre-Schnulze *Der Stern von Afrika* zeichnete ein stark idealisiertes Bild des Jagdfliegers Foto picture-alliance/akg-images

Walter Krupinski war nicht gerade begeistert. Nun hatten sie ihn schon mit einer vorzüglichen Beurteilung von der Luftkriegsschule Gatow auf die Jagdfliegerschule 5 kommandiert, aber hier – in Wien-Schwechat – schien der Krieg in diesem Sommer 1940 noch nicht so recht angekommen zu sein. Schulkommandeur Eduard von Schleich hatte die Herren Fähnriche zwar begrüßt und ihnen ihre Stuben zugewiesen, aber dann hieß es erst einmal: Urlaub bis zum Wochenende. An einem Mittwoch! Seine drei Stubenkameraden und er befürchteten, dass sie gar nicht mehr an der Front gebraucht würden, ehe sie überhaupt zum ersten Mal eine Bf 109 geflogen hatten. Missmutig stapften die vier mit ihren Habseligkeiten durch den langen Flur ihrer Unterkunft.

Oh, merkwürdig: Eine der Stuben schien noch belegt zu sein. Nachdem sie um die Tür gelugt hatten, erhob sich tatsächlich ein schmaler, dunkelblonder Oberfähnrich mit großen Augen und einem frechen Grinsen von seinem Bett, um ihnen erfreut die Hand entgegenzustrecken: »Ich bin Jochen Marseille. Und wer seid ihr?« – »Walter Krupinski« – »Paul Galland!« – »Walter Nowotny!« – »Peter Göring!«

Der Oberfähnrich, so stellte sich heraus, war vom vorangegangenen Lehrgang übrig geblieben, aber anscheinend nicht, weil er schlecht flog. Die wahren Gründe führte er Krupinski sehr bald vor.

Warum zu Fuß gehen?

Marseille war einmal als OvH – als Offizier vom Horstdienst – eingeteilt und hatte damit eine unbeliebte Aufgabe, weil sie den Diensthabenden vom Flugbetrieb fernhielt. Zur Mittagszeit war für den OvH die Wachrunde fällig, eine Pflicht, die auf dem weitläufigen Areal lange Fußmärsche erforderte. Die Jagdschüler hatten sich gerade auf den Weg zum Essen begeben, da hörten sie, wie jemand hinter ihnen den Schwungkraftanlasser einer Messerschmitt Bf 109 hochdrehte. Ein kurzes Ruckeln, zwei, drei Zündungen, und das Triebwerk des Jägers röhrte los. In seiner Kabine erkannten sie das unverwechselbare Profil des Kameraden Marseille.

Marseille in einer Hundertneun? Um diese Zeit – und ohne Flugauftrag? Der Berliner wollte gar nicht in die Luft gehen. Er rollte mit der Messerschmitt quer über den Platz zu den Munitionsbunkern, um dort die Wachen zu kontrollieren, verließ das Flugzeug bei laufendem Motor – was streng verboten war –, sah nach dem Rechten und kehrte zurück, um seinen Teil vom Essen zu bekommen. Das trug ihm umgehend eine Disziplinarmaßnahme ein.

Immerhin hatte ihn sein außerplanmäßig langer Aufenthalt auf Ritter von Schleichs Pilotenschmiede zu einem brauchbaren Wien-Kenner gemacht, und so fuhren die Jagdschüler unter Marseilles kundiger Leitung in die Donaumetropole, wo er genug gut aussehende Mädchen für nette Tanzabende kannte. Aber nicht nur die Damenwelt, auch das ältere Establishment fand Gefallen an den jungen Flugzeugführern. Krupinski im Rück-

Die Wüstenflugplätze stellten Jagdflieger wie Marseille vor ganz neue Herausforderungen. Die Aufnahme entstand während eines Sandsturms im Oktober 1942

Marseille besucht die Messerschmitt-Werke: links Willy Messerschmitt, in der Mitte Testpilot Fritz Wendel Foto ullstein bild

Der Pilot dieser Hurricane rettete sich nach einem verlorenen Luftkampf mit einer Bruchlandung

Foto SZ Photo/Süddeutsche Zeitung Photo

blick: »So erinnere ich mich an den Ratskeller und eine lustige Schauspielergruppe – mittendrin Paul Hörbiger –, die alles, was an unserem Tisch gegessen und getrunken wurde, bereits bezahlt hatte, bevor wir überhaupt ans Bezahlen dachten …«

Ratlose Vorgesetzte

In keinem Gespräch, das je über Hans-Joachim Marseille geführt worden ist, fehlen solche Anekdoten. Während seiner Ausbildung soll er einmal mit einer Bf 109 auf einer Autobahn gelandet sein, weil er dringend pinkeln musste. Auch als er endlich am 10. August 1940 zu seinem ersten Frontverband – dem Lehrgeschwader 2 an der Kanalküste – versetzt worden war, trieb er Vorgesetzte zur Verzweiflung.

Sein Gruppenkommandeur Herbert Ihlefeld attestierte ihm ratlos: „Offener, ehrlicher Charakter. Steht geistig über dem Durchschnitt. Gutes soldatisches Auftreten. Fliegt mit viel Schneid … Zeigte ein jungenhaftes, frisches, dabei selbstbewußtes Auftreten. Sein freier und offener Charakter veranlaßte ihn leicht zu vorlauten Bemerkungen, die ihm bei älteren Kameraden manche Zurechtweisung eintrugen … Bei seinen Englandflügen zeichnete er sich durch eine ausgezeichnete Rottenkameradschaft und Einsatzfreudigkeit aus … In den letzten Einsätzen hat er sich als Rottenführer ausgezeichnet bewährt. Entsprechend seiner charakterlichen Haltung ist er geistig äußerst beweglich. Er besitzt eine gute Allgemeinbildung und hat sehr gute Anlagen …“

Den sieben Luftsiegen jedoch, die Hans-Joachim Marseille bald über England und dem Kanal erzielt hatte, stand der Totalverlust von vier eigenen Maschinen gegenüber, die er dabei geflogen hatte. Sein direkter Vorgesetzter Johannes Steinhoff versuchte vergebens, ihn zu bändigen; Marseille reagierte auf jede Ermahnung einfach mit einem weiteren Abschuss. Steinhoff mochte solche Fliegertypen schon damals nicht und hat sie auch Jahrzehnte später als Luftwaffen-Inspekteur in der Starfighter-Krise rigoros verfolgt. Mar-

Fliegerführer Afrika

Dem »Fliegerführer Afrika« waren alle deutschen Luftstreitkräfte auf afrikanischem Boden unterstellt. Ihr Auftrag war es, taktische Luftunterstützung für die Bodentruppen zu leisten. Im Juni 1941 umfasste die Kommandostelle folgende Kräfte:

- III./Lehrgeschwader 1
- I./Sturzkampfgeschwader 1
- II./Sturzkampfgeschwader 2
- III./Zerstörergeschwader 26
- I./Jagdgeschwader 27
- 7./Kampfgeschwader 26
- 1./Nachtjagdgeschwader 3
- 1.(F)/123
- Wüstennotstaffel Afrika
- Kurierstaffel Afrika

Marseille als Oberleutnant. Er trägt hier bereits das Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern

Foto Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo

Die Bf 109 war den frühen britischen Mustern in Afrika überlegen, was mit ein Grund für Marseilles Erfolge war

Foto picture-alliance/akg-images

Die seltene Bildfolge zeigt den Absturz einer in Brand geschossenen Bristol Blenheim in Nordafrika 1941 – so oder so ähnlich könnten auch Marseilles Luftsiege ausgesehen haben. In diesem Fall konnte sich der Pilot mit dem Fallschirm retten

Foto picture-alliance/Sammlung Berliner Verlag Archiv

Der Afrikafeldzug, Februar 1941 bis Mai 1943

Dem deutschen Engagement in Afrika ging im Herbst 1940 eine Offensive Italiens voraus, die jedoch in einem Debakel endete. Hitler reagierte, indem er noch im Dezember 1940 zunächst das X. Fliegerkorps ins Mittelmeer verlegte. Diesem Verband war unter anderem das Jagdgeschwader 27 unterstellt, dem Marseille ab dem 21. Februar 1941 angehörte. Ebenfalls im Februar trafen erste deutsche Bodentruppen in Afrika ein. Ursprünglich hatte das Afrikakorps unter Generaloberst Erwin Rommel einen rein defensiven Auftrag mit dem Ziel, den italienischen Zusammenbruch in Nordafrika zu verhindern. Der »Wüstenfuchs« aber ergriff eigenmächtig die Initiative und drängte die vorrückenden Briten rasch Richtung Ägypten zurück. Die Kriegführung in Afrika krankte allerdings an den unsicheren Nachschubwegen. So versenkten die Alliierten rund zwei Drittel der Mittelmeerkonvois und damit mehr Material, als je in Afrika zum Einsatz gekommen war. Erst als die Luftwaffe Anfang 1942 massiv eingriff und insbesondere den britischen Inselstützpunkt Malta sturmreif bombte, entspannte sich die Nachschubsituation spürbar. Als Kardinalfehler erwies es sich jedoch, dass Hitler darauf verzichtete, Malta zu erobern, solange es in der ersten Hälfte 1942 noch möglich war. Rommels größter Erfolg war die Einnahme von Tobruk am 20. Juni 1942 und der darauffolgende Vorstoß zur ägyptischen Grenze. Der britische Gegenangriff im Oktober und die Landung starker alliierter Kräfte in Marokko und Algerien besiegelten jedoch die Niederlage der Achsenmächte in Afrika. Die letzten deutsch-italienischen Truppen kapitulierten im Mai 1943. ■

Das Deutsche Afrikakorps erzielte nicht zuletzt dank seiner Panzertruppen beeindruckende Erfolge Foto Sammlung Berliner Verlag/Archiv/Süddeutsche Zeitung Photo

seille hatte bei ihm bald mehr Strafen als Luftsiege: einen strengen Verweis, drei Tage gelinden Arrest und fünf Tage Stubenarrest. Steinhoff beschloss, sich bei nächster Gelegenheit von ihm zu trennen.

Eine gute Schule

Als Hitler 1933 zum Reichskanzler ernannt wurde, war Hans-Joachim Marseille gerade 13 Jahre alt geworden. Wie konnte sich in einem Führerstaat, der jeden auf Gleichschritt drillte, noch derart ungestüme Individualität entwickeln? Da ist zunächst Marseilles Elternhaus zu nennen: Vater und Mutter hatten sich schon in seiner frühen Kindheit getrennt; die wieder verheiratete Mutter ließ ihm und seiner älteren Schwester die Zügel schießen, seinen leiblichen Vater – einen Heeresoffizier – sah er kaum und lehnte er innerlich ab.

Er erzog sich im Wesentlichen selbst, wobei ihm jedoch seine Schule – das Schöneberger Prinz-Heinrich-Gymnasium – entscheidende Impulse gab. Die Lehranstalt zählte beispielsweise den Dichter Hans Fallada, den Psychologen Hans-Jürgen Eysenck und den Schauspieler Klaus Kinski zu ihren Absolventen: ausgeprägte Einzel- und Grenzgänger, die auf ihren Gebieten Großes geleistet haben. Der Brite Eric Hobsbawm, Mitschüler Marseilles und später Geschichtsprofessor, resümiert in seinen Memoiren: »Das Prinz-Heinrich-Gymnasium war keine Nazi-Schule. Ein Freund,