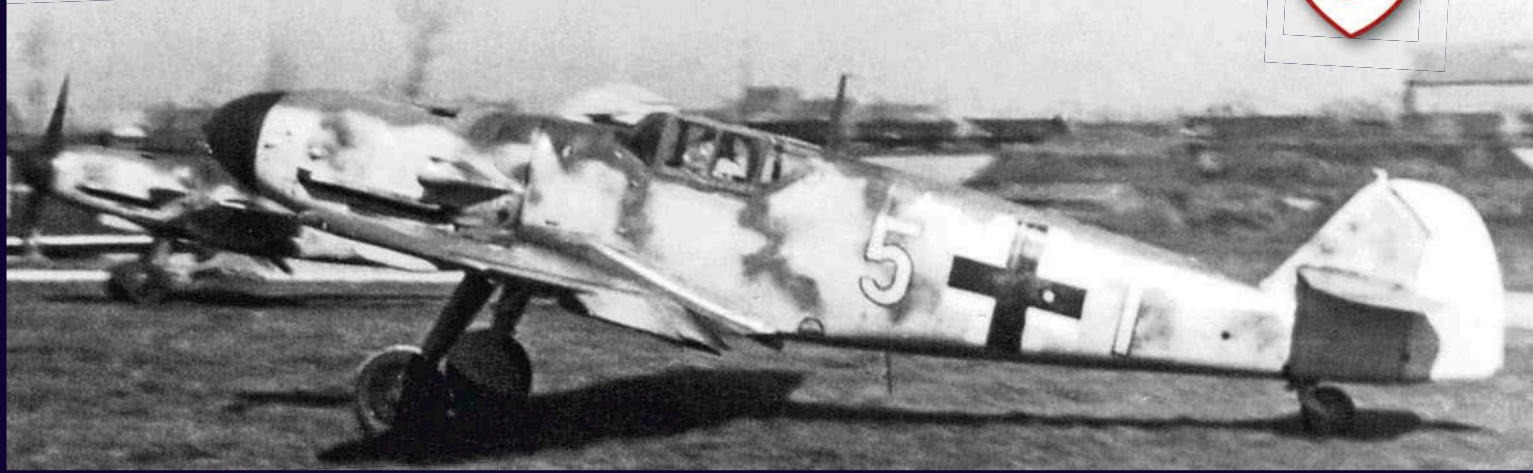




**Traum wird wahr
Mitflug in einer Bf 109**

SCHWEINFURT 1943

**Größte Niederlage
der US-Luftwaffe**



Seltene Fotos



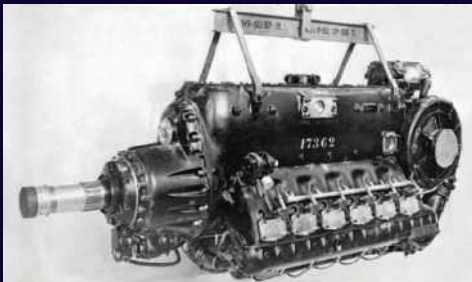
Blohm & Voss 222
Ihre unbekannt
Rolle als Airliner

SERVICE
Termine
2023



Fliegen unter Extremen!

Wie die DC-3 der Antarktis ihre
letzten Geheimnisse entlockte



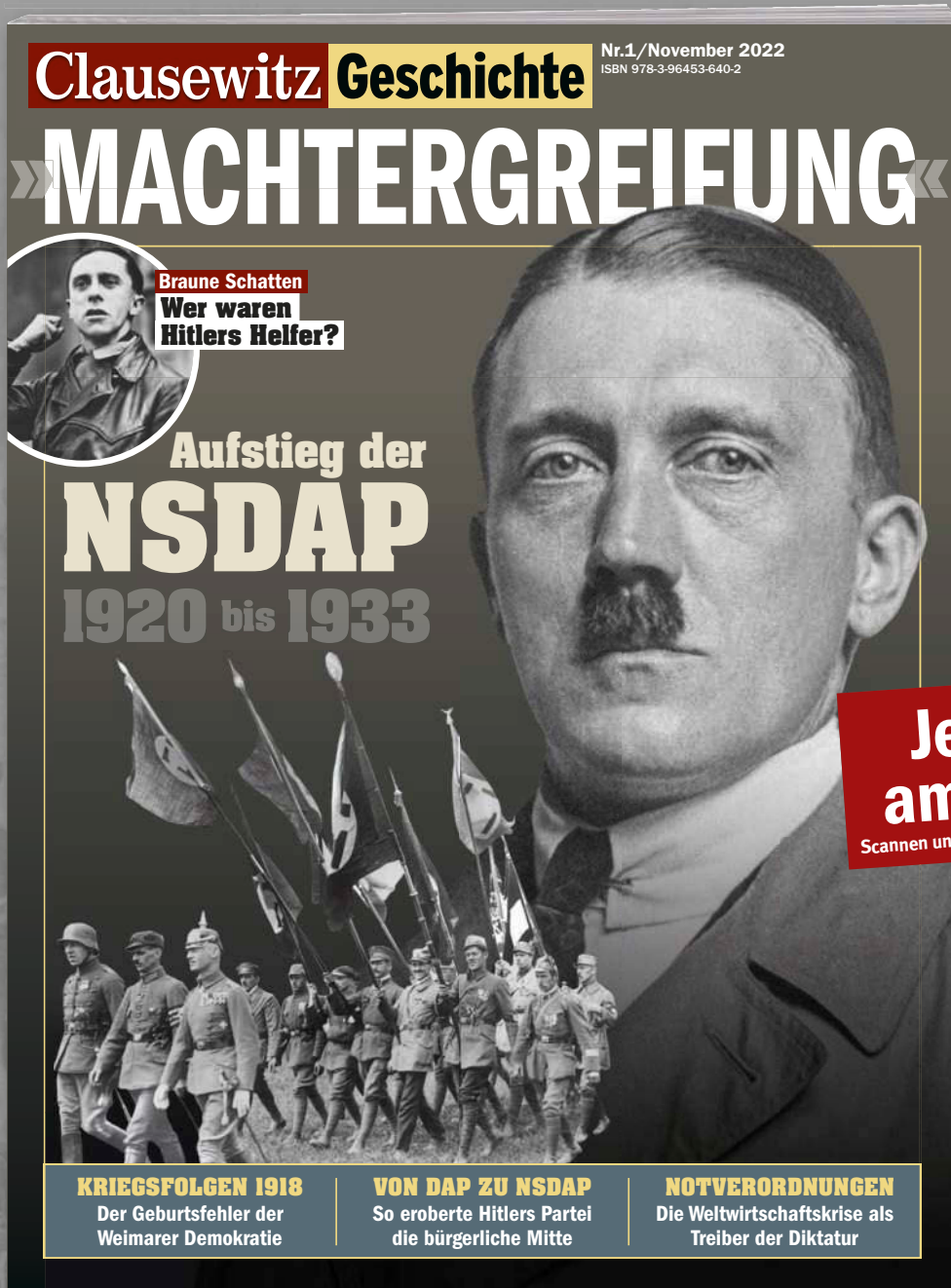
DB 603: Daimlers Bester
Das Erfolgsgeheimnis des
leistungsstarken Boliden

Notgelandet in der Schweiz
Spektakuläre Bilder vom
Schicksal der US-Bomber

Clausewitz Geschichte

NEU

Weimarer
Republik
im Visier



Jetzt neu
am Kiosk!

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!



Clausewitz Geschichte
gewährt einen Einblick
in die Entstehung und
Geschichte des NS-Staats.
Das Heft beleuchtet den
Aufstieg Hitlers und der
NSDAP an die Macht.

KRIEGSFOLGEN 1918

Der Geburtsfehler der
Weimarer Demokratie

VON DAP ZU NSDAP

So eroberte Hitlers Partei
die bürgerliche Mitte

NOTVERORDNUNGEN

Die Weltwirtschaftskrise als
Treiber der Diktatur

Oder portofrei online bestellen unter
www.clausewitz-magazin.de/spezial



IMPRESSUM

Editorial Director (Bereich Militär): Markus Wunderlich (Lt. d. R.)

Chefredakteur: Markus Wunderlich (V.i.S.d.P.)

Stellvertr. Chefredakteur: Jens Müller-Bausenik M. A.

Redaktion: Stefan Krüger M.A.

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Peter Cronauer, Wolfgang Mühlbauer, Herbert Ringlstetter, Holger Steinle, Andreas Zeidler, Christian König

Schlussredaktion: Michael Suck (fr)

Redaktionsassistent: Brigitte Stuibler

Layout: Karin Vierheller (fr)

Leitung Produktion Magazine: Sandra Kho

Herstellung/Produktion: Benedikt Bäumler

Kartografie: Frühwald Schlaich (fr)

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München www.geramond.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler

Geschäftsleitung Marketing: Josef Linus Stahl

Gesamtleitung Media: Bernhard Willer (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen) bernhard.willer@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf: Armin Reindl armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition: Rita Neckar rita.neckar@verlagshaus.de

Leitung Abomarketing: Florian Rupp

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Zeitschriftenhandel, Bahnhofsbuchhandel: MZV, Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead

© 2022 by GeraMond Media München

ISSN: 1617-0725

Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild-Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ Flugzeug Classic Abo-Service
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

☎ +49 (0) 89 46 22 00 01

Unser Kundenservice ist Mo.–Fr. 8.00–18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

✉ leserservice@flugzeugclassic.de

🌐 www.flugzeugclassic.de

Preise: Einzelheft 12,90 € (D), 14,20 € (A), 19 sFr (CH), 14,80 € (B, NL, Lux) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten).

Erscheinen und Bezug: Flugzeug Classic erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten Flugzeug Classic (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Italien) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag. Händler in ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE UND BERATUNG

✉ Flugzeug Classic
Infanteriestraße 11a
80797 München

☎ +49 (0) 89 13 06 99-720

✉ redaktion@flugzeugclassic.de

🌐 www.flugzeugclassic.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

✉ anzeigen@verlagshaus.de

Mediadaten: media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.12.2022



Warbirds als Friedenstauben



Stefan Krüger

Der Krieg in der Ukraine tobt nun schon viele Monate und seit er ausgebrochen ist, beschäftigt mich unter anderem eine Frage: Wo sind die russischen Luftstreitkräfte? Schaut man sich die Vorkriegsarsenale an, wird deutlich, wie turmhoch die russische Überlegenheit in der Luft ist. Doch warum ist die russische Luftwaffe so passiv? Wieso schaltet sie nicht systematisch die ukrainische Artillerie aus, die den Bodentruppen offenkundig so massive Probleme bereitet? Es kann nur eine Antwort geben: Die ukrainische Luftabwehr ist zu schlagkräftig und Russland kann nicht riskieren, seine wertvollen Maschinen in einem Abnutzungskrieg zu verschleißern. Das ist ein bemerkenswerter Unterschied zum Zweiten Weltkrieg, als die Effektivität der Luftabwehr noch weit von dem schützenden Dach entfernt war, das sich heute in der Regel über die Bodentruppen spannt. Ohne eigene Abfangjäger war es im Weltkrieg nicht möglich, den eigenen Luftraum zu schützen und eben hier tat sich die deutsche Luftwaffe meist sehr schwer, mit einer bemerkenswerten Ausnahme: Schweinfurt. Am 14. Oktober 1943 versuchten die Amerikaner, die kriegs-

wichtigen Kugellagerwerke der bayerischen Stadt zu zerstören und erlitten eine katastrophale Niederlage. Der Luftfahrtexperte Peter Cronauer erzählt in unserer Titelgeschichte die Geschichte dieses Luftangriffs, der als »Schwarzer Donnerstag« in die Geschichte der US-Luftwaffe eingegangen ist. Heute, gut 80 Jahre nach der Luftschlacht von Schweinfurt, gibt es Bilder, die damals undenkbar gewesen wären. So gibt es in Großbritannien einen Anbieter namens Ultimate Warbird Flights, der Mitflüge in historischen Flugzeugen anbietet – darunter in der Bf 109 und der Spitfire, die regelmäßig in trauter Zweisamkeit auf den Plätzen des Landes zu sehen sind. Lutz Lohse hat im Cockpit der Bf 109, eigentlich eine Buchón (Tauben), Platz genommen und teilt seine Erfahrung mit uns. Hoffen wir, dass in Zukunft friedliche Bilder wie diese bald wieder die Presselandschaft dominieren!

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

**Der Luftangriff auf Schweinfurt, Oktober 1943
Der Schwarze Donnerstag**..... 6

Im Herbst 1943 erlebte die US-Bomberwaffe das größte Debakel ihrer Geschichte

JUBILÄEN

**Rekorde, Erstflüge, Pionierleistungen
Vampire und Walrösser** 18

Das Jahr 2023 bietet wieder ein bemerkenswert buntes Potpourri an denkwürdigen Jahrestagen und Jubiläen der Luft- und Raumfahrtgeschichte. Wie gewohnt filtern wir hier die interessantesten davon für Sie heraus

ZEITGESCHICHTE

**Recherchen zur Geschichte der deutschen Fliegertruppe 1914–1918
Graue Adler**..... 24

Bruno Schmaling recherchierte über viele Jahre hinweg die Geschichte der deutschen Fliegertruppe des Ersten Weltkriegs – und hatte sogar die Gelegenheit, mit Veteranen zu sprechen

TECHNIK

**Die Geschichte des DB 603
Daimlers Bester**..... 32

Der DB 603 versprach schon bei der Entwicklung großes Potenzial. Die Probleme, die dem Boliden drohten, kamen ausgerechnet von den Leuten, die ihn am dringendsten benötigten

ZEITGESCHICHTE

**Das Geheimnis der Cockburn-Bilder
Zu scharf, um wahr zu sein**..... 40

Nach dem Ersten Weltkrieg tauchten wie aus dem Nichts spektakuläre Fotos auf, die dramatische Luftkämpfe zeigten. Die bange Frage lautete: Sind die Aufnahmen echt?

ZEITGESCHICHTE

**Amerikanische Bomber in der Schweiz
Heimat fern der Heimat**..... 46

Da staunten die Eidgenossen nicht schlecht, als plötzlich moderne B-17-Bomber mitten im Krieg bei ihnen notlandeten. In der Folge entbrannte ein dramatisches Tauziehen um die Maschinen und die Männer, die sie geflogen haben

LESERALBUM

**Die Passagierräume im Langstrecken-
Transocean-Flugboot BV 222
Fliegen wie im Luftschiff** 58

Die BV 222 versprach einen außergewöhnlichen Luxus auf Langstreckenflügen. Seltene Bilder belegen die üppige Ausstattung

ZEITGESCHICHTE

**Antarktischforschung mit der DC-3
Eiskalt am Limit**..... 66

Die Erforschung der Antarktis war schon immer ein kühner Menschheitstraum. Erst leistungsfähige Flugzeuge ließen ihn wahr werden – nicht ohne Risiko

OLDTIMER

**Mitflug in der Bf 109 Rote 11
»Das ist heftig!«** 72

Lutz Lose nahm im Cockpit der Bf 109 Platz und er bringt nicht nur eine einmalige Erfahrung, sondern auch spektakuläre Bilder von dem Flug mit

ZEITGESCHICHTE

**Kampfhubschrauber-Absturz an der
innerdeutschen Grenze
Ein tödliches Spiel**..... 80

Während des Kalten Krieges kam es häufig zu Schaukämpfen zwischen NATO- und Ostblock-Piloten. Eines dieser Aufeinandertreffen endete tödlich

TECHNIK

**Die Saab J 29 Tunnan
Nachhilfestunde von Messerschmitt**..... 88

Nach dem Krieg war der Wettlauf um die Jet-Technologie eröffnet. Unerwartet machte Schweden mit seiner Tunnan von sich reden – mit deutscher Hilfe

OLDTIMER

**Schnappschüsse restaurierter Kostbarkeiten
Sturmvoegel und Mosquitos**..... 94

Bilder zum Schwelgen aus der Welt der historischen Luftfahrt

RUBRIKEN

Editorial..... 3
Termine 56
Rückflug..... 98

TITELBILD

Bf 109: Slg. H. Ringlstetter
Buchón: Lutz Lohse
BV 222: Holger Steinle
DC-3: Andreas Zeitler
DB 603: Daimler-Benz
B-17: Hans-Heiri Stapfer

Flugzeuge in dieser Ausgabe

Arado Ar 23419	Ilyuschin Il-297
Blohm & Voss BV 222.....58	Junkers Ju 5298
Boeing B-176	Lockheed L-04919
De Havilland DH.9896	Messerschmitt Bf 10915
De Havilland DH.10019	Messerschmitt Bf 11012
Dornier Do 21739	Messerschmitt Me 309.....42
Dornier Do 33545	Messerschmitt Me 410.....41
Douglas DC-119	Mil Mi-2480
Douglas DC-366	Polikarpov I-1618
Focke-Wulf Fw 190.....42	Saab J 29.....90

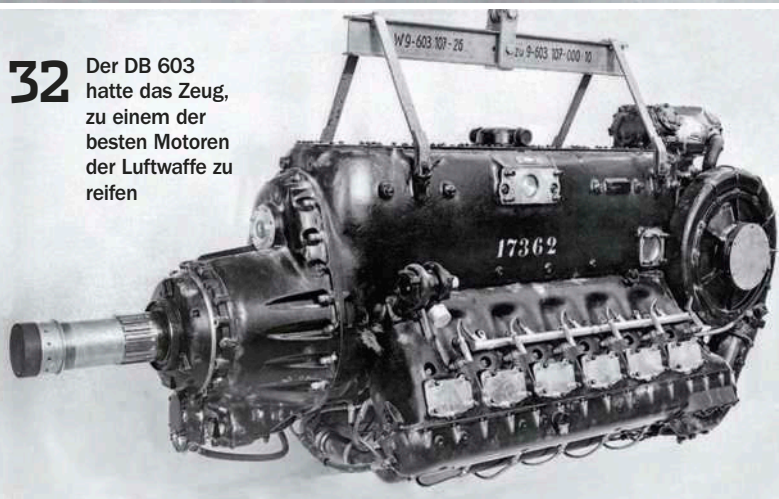
6 Mit der neuen F-Version der B-17 hofften die Amerikaner, einen sicheren Erfolg beim Luftangriff auf Schweinfurt im Oktober 1943 erringen zu können



58 Symbol des Vorkriegs-Luxus: die BV 222. Seltene Aufnahmen zeugen von der zeitlosen Eleganz an Bord



32 Der DB 603 hatte das Zeug, zu einem der besten Motoren der Luftwaffe zu reifen



88 Messerschmitts schwedische Nachfahren: Die Saab J 29 war ein Meilenstein



72 Die »Rote 11« lässt den Traum vieler Luftfahrt-Freunde wahr werden: ein Flug in der Bf 109



LUFTANGRIFF AUF SCHWEINFURT, OKTOBER 1943

Der Schwarze Donnerstag



Der Luftkrieg über Deutschland verschärfte sich 1943 enorm und insbesondere die Amerikaner witterten die Chance, mit einem gezielten Luftschlag gegen sensible Rüstungszentren eine kriegsentscheidende Wirkung zu erzielen

Von Peter Cronauer

Auf den diversen Flugplätzen in Großbritannien kletterten die US-Bomberbesatzungen am Morgen des 14. Oktober 1943 mit überaus gemischten Gefühlen in ihre Boeing B-17. Das Tagesziel hieß »Schweinfurt« und schon der Name weckte düstere Erinnerungen.

Knapp zwei Monate zuvor, am 17. August 1943, hatten die Bomber der 8. USAAF dieses Ziel schon einmal angegriffen. Zum ersten Mal drangen sie so tief auf deutsches Reichsgebiet vor und der Einsatz endete in einer Katastrophe. Was war geschehen? An jenem Dienstag war der Himmel über Süd- und Mittelengland wolkenverhangen, dichter Nebel breitete sich über dem Land aus, vielerorts lag die Wolkendecke auf. Dennoch registrierte der deutsche Horchdienst auf den US-amerikanischen Flugplätzen in Großbritannien bereits in den frühen Morgenstunden rege Aktivität. Schon die große Zahl der Funkgeräte, die »drüben« aufeinander abgestimmt wurden, ließ auf einen bevorstehenden Großeinsatz schließen. Tatsächlich bereitete sich die 8. US-Luftflotte auf »Mission 84« vor, einen Doppalangriff, der einerseits die Messerschmitt-Werke in Regensburg ins Visier nehmen sollte und andererseits die Kugellagerfabrikation in Schweinfurt.

Die Boeing B-17 konnte schwere Schäden überstehen – und beim Angriff auf Schweinfurt gab es davon reichlich

Foto Sammlung Peter Cronauer

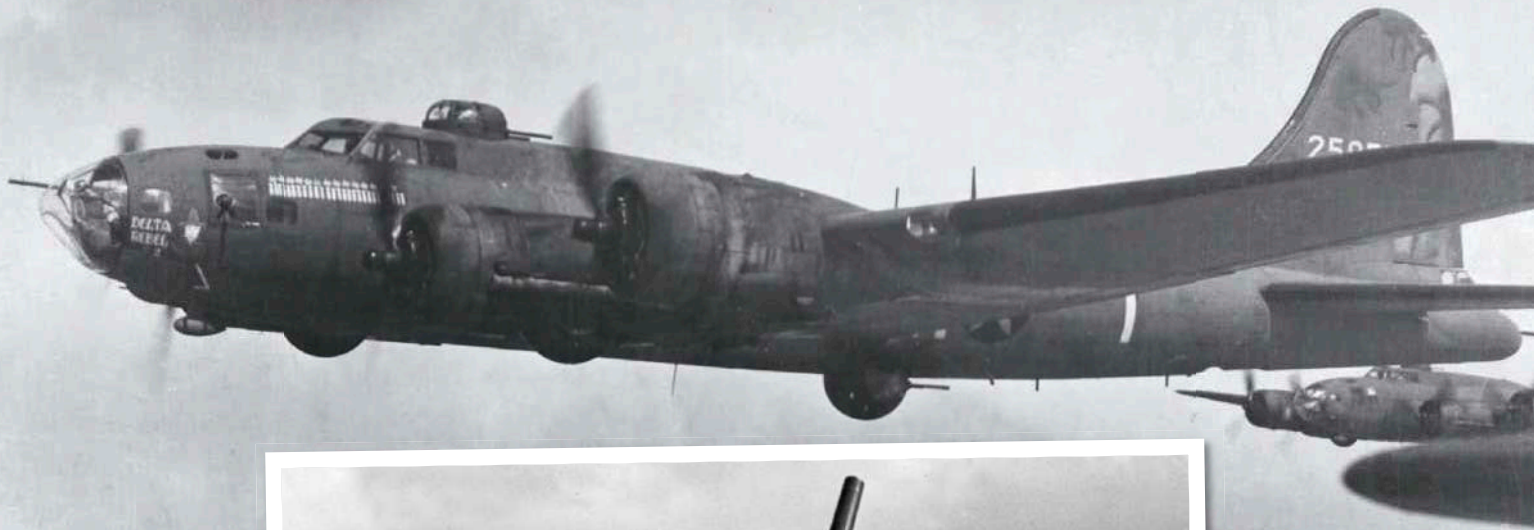


Fatales Konkurrenzdenken

Beim ersten Ziel handelte es sich um die zweitgrößte Flugzeugproduktionsstätte des gesamten Deutschen Reiches und das zweite galt als kriegsentscheidend: Auch laut Albert Speers nach dem Krieg veröffentlichten Erinnerungen war die in Schweinfurt konzentrierte Kugellagerproduktion eine von zwei Achillesfersen der deutschen Rüstungsindustrie. Allen Dezentralisierungsbemühungen zum Trotz entstand dort der Löwenanteil an

Boeing B-17F über dem verwüsteten Schweinfurt am 14. Oktober 1943. Es war der zweite Schlag gegen die unterfränkische Stadt und ihre Industrieanlagen – und der mit Abstand verlustreichste für die Amerikaner

Fotos, soweit nicht anders vermerkt, Sammlung Herbert Ringlstetter



OBEN B-17F der 91st Bomb Group, die am 14. Oktober 1943 an der Schweinfurt-Mission beteiligt war

LINKS Auch die Schweinfurter Flak setzte den US-Bombern massiv zu, hier eine 8,8-cm-Flak 36
Foto Scherl/SZ Photo

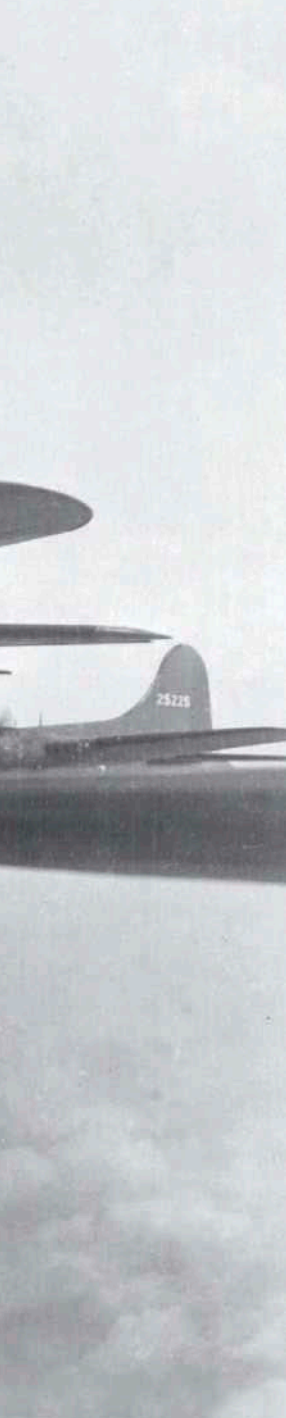
Kugellagern, was nicht nur der »Reichsminister für Bewaffnung und Munition« wusste, sondern auch die Führung der 8. USAAF.

Und die wollte über die rein militärstrategische Bedeutung der beiden Einsätze hinaus ein Zeichen setzen – gegenüber dem Feind, aber auch gegenüber der Heimat, der man Erfolge melden wollte, und nicht zuletzt auch gegenüber den Verbündeten. Denn trotz aller Waffenbrüderschaft herrschte zwischen den britischen und US-amerikanischen Luftstreit-

kräften auch eine mehr oder weniger unterschwellige Rivalität. Und hier hatte die Royal Air Force zuletzt deutlich vorgelegt.

Ob die Zerstörung der Talsperren an Eder und Möhne, die Flächenbombardierungen von Städten an Rhein und Ruhr oder die weitgehende Vernichtung Hamburgs zwei Wochen zuvor militärisch wirklich sinnvoll waren, war dabei gar nicht mal so wichtig. Die moralische und propagandistische Wirkung jener Einsätze war es dafür umso mehr.

Dabei zeigte auch die USAAF in Europa zunehmend Präsenz, obwohl auch sie an vielen anderen Fronten im Einsatz stand. Allerdings hatten die Kriegsschauplätze im Pazifikraum sowie in Nordafrika bislang Vorrang. Doch exakt ein Jahr zuvor, am 17. August 1942, setzte das Bomberkommando der 8. US-Luftflotte erstmals schwere Viermots über europäischem Boden ein, wobei zwölf Flying Fortresses den Rangierbahnhof von Rouen/Sotteville bombardierten, während sechs



Der Lufangriff auf Schweinfurt am 14. Oktober 1943. Die Karte verdeutlicht, dass der Bomberstrom pausenlos angegriffen wurde. Das einzelne Bombersymbol oben steht für den Ablenkungsangriff, der die deutschen Kräfte zersplittern sollte

Grafik Anneli Nau

UNTEN Geordnetes Prozedere: Boeing B-17 der 305th Bomb Group rollen in Chelveston/England zum Start



weitere ein Ablenkungsmanöver flogen. Und seither baute die spätere »Mighty Eight« ihre Basis in Großbritannien kontinuierlich weiter aus. Eine Staffel nach der anderen verlegte nach Europa, wenn auch langsamer als geplant, und im Juli 1943 standen dem Oberbefehlshaber der 8. US-Luftflotte, General Ira Clarence Eaker, bereits 15 schwere Bombergruppen mit insgesamt mehr als 300 strategischen Bombern der Typen B-17 Flying Fortress und B-24 Liberator zur Verfügung.

Gemeinsam mit den leichten und mittleren Bomberverbänden sowie einer ebenfalls stetig steigenden Zahl an Jägern waren sie auf mehreren Flugplätzen in Großbritannien stationiert. Dem ersten Einsatz vor Jahresfrist folgten bereits mehr als 80 weitere, zuletzt auch gegen Ziele im Reichsgebiet.

Die deutsche Führung erkannte die wachsende Gefahr, doch die ursprünglich vorwiegend auf Angriff und Blitzkriegstrategie ausgerichtete Luftwaffe passte sich nur langsam den neuen Gegebenheiten an. Das Umstellen auf Verteidigung war ein komplexer Prozess, begleitet von zahlreichen Kontroversen und Rankünen hinter den Kulissen. Man kannte die Zahlen der US-amerikanischen Flugzeugproduktion jenseits des Atlantiks war, und dass man da kaum mithalten konnte.

Ein langsames Umdenken

Zwar hatte »Operation Gomorrha« auch die letzten Zweifler innerhalb der Luftwaffenführung davon überzeugt, dass die »Reichsverteidigung« nun Vorrang haben müsse, doch wa-

ren entsprechende Maßnahmen leichter beschlossen als realisiert. Durch Umstrukturierungen und den zunehmenden Einsatz von Fremd- und vor allem Zwangsarbeitern konnte man die Produktion von Jägern zwar steigern, doch bei den Verbänden der Reichsverteidigung kamen nur wenige davon an. Laut »Führerbefehl« hatten die Ostfront und die im Mittelmeerraum agierende Luftflotte 2 nach wie vor den absoluten Vorrang und dort wurden die Maschinen oftmals schneller aufgegeben als neu produziert.

Somit war es auch kaum möglich, einen Vorschlag von Generalflugzeugmeister Erhard Milch vom Ende Juni in die Tat umzusetzen, wonach man die US-Bomberverbände nur dann wirksam bekämpfen könne, wenn man ihnen die vierfache Anzahl an Jägern entge-

genschickt. Bei 200 Bombern hätte dies den Einsatz von 800 Jägern erfordert – der Wunsch blieb eine Utopie. Immerhin erreichte das Aufgebot der Luftwaffe zum Schutz der Heimat gegen Ende August 1943 seinen bislang höchsten Stand: Etwas mehr als 400 einsatzbereite einsitzige Jäger vom Typ Bf 109 und Fw 190, zuzüglich rund 80 Zerstörer vom Typ Bf 110 und Me 410.

Die zur Reichsverteidigung herangezogenen Jagdgruppen und Geschwader stellte man teils neu auf oder zog sie von anderen Fronten ab. Darunter waren auch so kampferprobte Verbände wie die aus Süditalien kommende II./JG 27 unter Hauptmann Werner Schroer,

das vom Südabschnitt der Ostfront abgezogene JG 3 »Udet« unter Oberstleutnant Wolf-Dietrich Wilcke oder das zuletzt an der Kanalfront stehende JG 26 »Schlageter« unter Major Josef »Pips« Priller. Die Gefechtsbunker der Jagddivisionen, in denen auch alle Erkenntnisse von Horchdiensten und Radarstellungen zusammenliefen, koordinierten ihre Einsätze.

Eine »Walhalla« formiert sich

Auch wenn die Verbände der Reichsverteidigung den am Tag einfliegenden US-Verbänden nicht mit vierfacher Übermacht begegnen konnten, waren sie nicht zu unterschätzen. Nicht ohne Grund gingen die warmen Mo-

RECHTS Und so sah es aus, wenn die »Fliegenden Festungen« ihre Bombenschächte unter Flak-Beschuss öffneten

Foto Sammlung Peter Cronauer



LINKS Der Pilot einer P-47 Thunderbolt ist hinter einer Fw 190 A her, die bereits eine Rauchfahne hinter sich herzieht

■ Die strategische Gesamtlage des Deutschen Reichs im Kriegsjahr 1943

Anfang Februar endeten die Kämpfe in und um Stalingrad, die deutsche Sommeroffensive des Jahres 1942 war endgültig gescheitert. Im weiteren Verlauf drängte die Rote Armee die Wehrmacht und ihre Verbündeten im Mittel- und Südabschnitt der Ostfront weit nach Westen zurück, erst zur Jahresmitte gelang aus deutscher Sicht die Stabilisierung des Frontverlaufs von der Kubanhalbinsel aus nach Norden. Mit dem »Unternehmen Zitadelle«, das Mitte Juli in der großen Schlacht bei Kursk gipfelte, ereignete sich an der Ostfront ein nächster Höhe- und Wendepunkt.

Als dann Mitte Mai auch die Truppen der Achsenmächte in Tunesien kapitulierten, überwogen deren Verluste an Menschen und Material diejenigen an der Wolgastadt bei Weitem. Hinter vorgehaltener Hand war von »Tunisgrad« die Rede und im weiteren Verlauf landeten alli-

ierte Truppen auf Sizilien, später auf dem italienischen Festland. Der »Duce« wurde entmachteter, Italien kapituliert und wechselte im Herbst die Seite, in Mittel- und Norditalien entstand die weiterhin mit dem Deutschen Reich verbündete »Italienische Sozialrepublik«. Am Tag vor dem »Schwarzen Donnerstag«, am 13. Oktober 1943, erklärte Italien dem Deutschen Reich den Krieg.

Ein weiteres maßgebliches Ereignis ereignete sich Tausende von Kilometern weit im Westen, mitten im Atlantik. Noch im November 1942 hatten die deutschen U-Boote im großen Teich so viele alliierte Schiffe versenkt wie noch nie seit Kriegsbeginn und im März 1943 schnellten die alliierten Schiffverluste nochmals in die Höhe. Doch im Anschluss brach die Erfolgsbilanz der deutschen Wolfsrudel ein und alleine im Mai verlor die deutsche Kriegsmarine mehr als 40 Unterseeboote. Bald danach setzte

dann deren Oberbefehlshaber, Großadmiral Karl Dönitz, die Rudelangriffe auf alliierte Geleitzüge im Atlantik vorübergehend aus und beorderte die Mehrzahl der U-Boote zu ihren Basen zurück. Was war geschehen? Der »Black Gap« war geschlossen worden, jenes riesige, zwischen Irland, Island, Grön- und Neufundland gelegene Meerengebiet, das bislang außerhalb der Reichweite der britischen, kanadischen und US-amerikanischen Seeaufklärer lag, und in dem sich die deutschen U-Boote frei bewegen konnten. Doch die als PB4Y-1 bezeichnete Langstrecken-Seeaufklärerversion der Consolidated B-24 Liberator besaß genügend Reichweite, um diese Aufgabe zu erfüllen und erwies sich, mit Radar und sonstiger Aufspürtechnik ausgerüstet, als hervorragender U-Boot-Jäger. Damit schlossen die Alliierten das »Schwarze Loch« und übernahmen die Lufthoheit im Nordatlantik. ■