

Henschel Hs 129
Furioser Einsatz in Nordafrika



Restaurierte
Hellcat
Aus dem
Museum ab in
die Luft!

€ 6,50
Juli 2021
Österreich € 7,15
Schweiz sFr. 12,20
Luxemburg € 7,70
Italien € 8,50
Dänemark DKK 70

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer



Enthüllt Rudolf Müller

Der Eismeerjäger

Das dunkle Geheimnis um den Ritterkreuzträger



Kaum bekannt: Grumman XF5F
Exotisch und der Zero haushoch überlegen



DAS Kraftpaket Jumo 222
Deutschlands bester Motor?

Editorial

Wer war Rudolf Müller?

Es gehört zu den bekannten Fotos der Luftkriegsgeschichte: drei strahlende Ritterkreuzträger, nebeneinander vor einer Messerschmitt Bf 109. Die Jagdflieger vereinen über 500 Abschüsse auf sich. Da stehen links und in der Mitte die lässig in die Kamera strahlenden Majore Theodor Weissenberger und Heinrich Ehrler. Doch der Oberfeldwebel rechts von ihnen scheint sich in der Pose nicht wohl zu fühlen, zumindest legt das seine ungelente Haltung nahe. Darüber täuscht auch nicht das lässig aufgesetzte Schiffchen hinweg.

Sein Name: Rudolf Müller, eingesetzt beim JG 5, dem legendären Eismeergeschwader. Nur wenig ist über ihn in der Literatur zu finden und das, was man dort liest, entspricht oft nicht den Tatsachen.

Wer war dieser Mann? Jedenfalls ein Mensch, der Freund und Feind nicht so einfach zu verorten wusste, wie es sein überdurchschnittliches Engagement als Soldat im »Dritten Reich« nahelegen könnte. Denn als der hochdekorierte Jagdflieger den Sowjets in die Hände fiel, wandelte er sich zum Gegenentwurf jener Figur, welche Goebbels Propaganda aus dem jungen Mann formte.



Markus Wunderlich, Chefredakteur

Ab Seite 14 bringen der russische Historiker Jurij Rybin und unser Autor Dan Zamansky Licht ins Dunkel – seien Sie gespannt!

Ihr Markus Wunderlich

Foto Sammlung Jurij Rybin



Eismeerjäger: Weissenberger, Ehrler und Müller (von links)

Die Umfrage – Sie haben abgestimmt:

In der deutschsprachigen Literatur findet man kaum Informationen über den lange Zeit erfolgreichsten Eismeerjäger Rudolf Müller.

Mehr zu diesem Thema ab Seite 14!

Die »Eismeerfront« interessiert mich nicht wirklich.

1 %

52 %

Gerne würde ich mehr über das bewegte Leben des Ritterkreuzträgers Müller erfahren.

Ich fände es gut, wenn man generell die Geschichte auch weniger bekannter Fliegerasse rekonstruiert.

47 %

www.flugzeug-classic.de



Eisenbach, Hans Peter

Der Einsatz deutscher Sturzkampfgruppen in Südosteuropa und Nordafrika

Die I. Gruppe Sturzkampfgeschwader 3 im Jahr 1941

437 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 458 Abb., 97 Karten, 26 Tabellen, Großformat; ISBN 978-3-86933-265-9

59,00 €



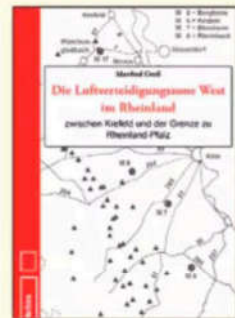
Schlauch, Wolfgang

Rüstungshilfe der USA an die Verbündeten im Zweiten Weltkrieg

Von der »unvollständigen Neutralität« zum Leih- und Pachtgesetz und zur entscheidenden Hilfe für Großbritannien und die Sowjetunion

167 Seiten, Hardcover, fadengeheftet, 14x21 cm; ISBN 978-3-86933-241-3

22,00 €



Groß, Manfred

Die Luftverteidigungszone West im Rheinland

zwischen Krefeld und der Grenze zu Rheinland-Pfalz

82 Karten, 33 Schemata/Zeichnungen und 151 Fotos, 17x24 cm; ISBN 978-3-86933-188-1

24,00 €



Weltbestseller

Sajer, Guy

Der vergessene Soldat

483 Seiten, Paperback, 14,8x22,3 cm; ISBN: 978-3-86933-146-1

22,00 €

Autobiografie eines Franzosen und Soldaten im Rußlandfeldzug – in mehr als 30 Sprachen übersetzt – bisher über drei Millionen Mal verkauft.

„Niemand, der das Buch zu Ende liest, wird es je wieder vergessen.“ (New York Times)

Helios-Verlag.de

Brückstraße 48, 52080 Aachen
Tel.: 0241-555426 Fax: 0241-558493
eMail: Helios-Verlag@t-online.de

versandkostenfreie Auslieferung innerhalb Deutschlands

14 Rudolf Müller ist mit seiner Bf 109 bis zum April 1943 der erfolgreichste Jagdflieger an der Murmansk-Front. Doch dann kommt die Zäsur



ZEITGESCHICHTE

»Eismeerjäger« Rudolf Müller
Der große Unbekannte 14

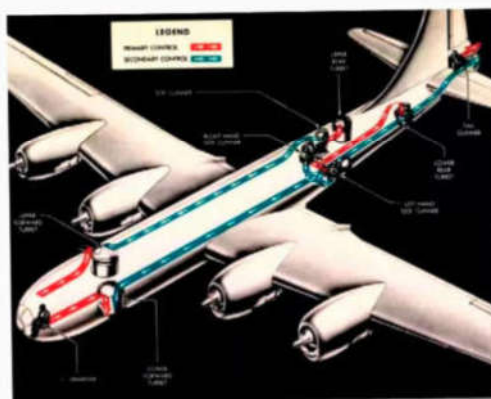
TITELTHEMA

In der deutschsprachigen Literatur finden sich kaum Informationen über den Ritterkreuzträger Rudolf Müller. Mithilfe russischer Quellen rekonstruieren wir sein Fliegerleben – und gehen dem Rätsel seines »mysteriösen Verschwindens« nach.

TECHNIK

Boeing B-29
Abwehr vom Feinsten 22

Eigentlich sollte die B-29 bereits Anfang 1944 von China aus Einsätze gegen Japan fliegen. Auch wenn das nicht klappt, überzeugt der »Hemisphärenbomber« doch mit Hochtechnologie.



22 Zusammen mit vielen namhaften Institutionen erprobt Boeing in seiner B-29 ein seinerzeit hochmodernes Feuerleitsystem

TECHNIK

Jumo 222
Brandners Geniestreich 30

TITELTHEMA

Am 4. Juni 1937 legt der rund zwei Monate zuvor bei den Junkerswerken angestellte Konstrukteur Ferdinand Brandner das Konzept für den seinerzeit leistungstärksten Motor der Welt vor. Wie gelang ihm ein solches Meisterwerk in so kurzer Zeit?

TECHNIK - TYPENGESCHICHTE

Junkers Ju 52
Der »Fliegende Möbelwagen« 38

Jeder Luftfahrtenthusiast kennt die dreimotorige »Tante Ju«. Ihre Ursprünge liegen aber in einer Variante mit nur einem Triebwerk.



30 Mithilfe des revolutionären Jumo 222 will man aus der Ju 288 einen Bomber machen, der für England eine Gefahr darstellt

■ AERONCA 65-TAC

Neues Glanzstück

Über diesen Neuzugang hat sich das D-Day Wings Museum auf dem Flugplatz Caen-Carpiquet in der Normandie sicher gefreut: Seit Mitte Dezember steht hier eine Aeronca 65-TAC Defender aus den USA. Die 1941 gebaute Maschine mit der Seriennummer L1821TA gehörte zu insgesamt 154 Aeronca 65-TAC, die unter dem Programm CPTP (Civilian Pilot Training Program) & CAP (Civil-Air-Patrol) entstanden sind.

Am 29. Mai 2017 erlitt die mit einem Continental A-65-8 ausgerüstete Aeronca auf dem lokalen Flugplatz Zeligople in Pennsylvania, USA, einen Landeunfall. Ihr amerikanischer Eigner restaurierte »N36857« und verkaufte sie danach an das D-Day Wings Museum. *Eric Janssonne* ■



Aeronca L-3, N36857 im D-Day Wings Museum auf dem Flugplatz Caen-Carpiquet

Foto D-Day Wings Museum

WEGEN CORONAVIRUS Airshowtermine

Das Coronavirus hält die Welt weiterhin in Atem. Auch all jene, die an der klassischen Luftfahrt interessiert sind, sind von der Krise betroffen. Eine Airshow

nach der anderen muss abgesagt oder verschoben werden – manche auf unbestimmt, für andere gibt es bereits einen neuen Termin. Um Sie auf dem Laufenden zu halten, veröffentlichen wir unsere Terminliste und den aktuellen Status der Events auf unserer Webseite. Schauen

Sie einfach auf unserer Homepage vorbei: www.flugzeugclassic.de/termine

Sind Sie Airshow-Veranstalter und müssen Ihren Event verschieben oder absagen? Geben Sie uns einfach per E-Mail über janluftfahrt@aol.com Bescheid. *AMU*

Bücher zur Kriegsgeschichte von Peter Scholl

Faszination Vergangenheit



PETER SCHOLL befasst sich seit Anfang der 70er Jahre mit der Geschichte der Luftangriffe auf Regensburg und der Flugzeugproduktion von Messerschmitt. Besuche in Archiven im In- und Ausland sowie Interviews mit zahlreichen Zeitzeugen ergaben eine einmalige Sammlung von Berichten, Fotos und Unterlagen, die als Basis für seine Bücher dienen.



Luftangriffe auf Regensburg
3. Auflage 2019,
Format 21 x 28 cm,
272 Seiten, Hardcover
ISBN 978-3-86646-380-6
Preis: 29.90 €



Regensburg – Die Katastrophe vom 17. August 1943
1. Auflage 2018,
Format 17 x 24 cm,
128 Seiten, Broschur
ISBN 978-3-86646-369-1
Preis: 19.90 €



Sperrfeuer – Die Regensburger Flakhelfer
1. Auflage 2017,
Format 17 x 24 cm,
144 Seiten, Broschur
ISBN 978-3-86646-357-8
Preis: 19.90 €



Me 109 – Produktion und Einsatz
1. Auflage 2017,
Format 21 x 28 cm,
312 Seiten, Hardcover
ISBN 978-3-86646-356-1
Preis: 29.90 €



Messerschmitt-Giganten
2. erweiterte Auflage 2016,
Format 21 x 28 cm,
280 Seiten, Hardcover
ISBN 978-3-86646-336-3
Preis: 29.90 €



Die Messerschmitt-Werke im Zweiten Weltkrieg
3. Auflage,
Format 17 x 24 cm,
232 Seiten, Hardcover
ISBN 978-3-931904-38-8
Preis: 20.50 €

Heimat
battenberg
giertl verlag

Battenberg Gietl Verlag GmbH

Pfälzer Straße 11 · 93128 Regenstein
Tel. 0 94 02/93 37-0 · Fax 0 94 02/93 37-24

E-mail: info@battenberg-gietl.de
Internet: www.battenberg-gietl.de

Folgen Sie uns auch
auf Facebook, Instagram
und Pinterest!



DAS FAST VERGESSENE EISMEER-ASS

Der große Unbekannte

Ritterkreuzträger und bis Frühjahr 1943 erfolgreichster Jagdflieger an der Polarfront – man sollte meinen, über Oberfeldwebel Rudolf Müller gibt es zahlreiche Biografien. Tatsächlich finden sich in der deutschsprachigen Literatur kaum Informationen über ihn. Mithilfe russischer Quellen wollen wir Licht ins Dunkel bringen

Von Jurij Rybin und Dan Zamansky





Flugplatz Petsamo. Schneestürme und extremer Frost waren alltägliche Begleiter des Luftkriegs an der Polarfront ... und statt Pferden mussten Rentiere in diesem arktischen Einsatzgebiet den Nachschub schleppen

Rudolf Müller errang während seiner Einsatzzeit an der unwirtlichen »Eismeerfront« 92 Luftsiege mit der Bf 109 (hier seine G-2). Doch ab April 1943 verliert sich seine Spur ...

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



PROJEKT CLASSIC 7/2011

Eine gottverlassene Front – so könnte man die Kampfzone im äußersten Norden Europas während des Zweiten Weltkriegs bezeichnen. Die Gegend zeichnet sich durch die lange Polarnacht während der Wintermonate und die nicht untergehende Sonne im Sommer aus. Eine besondere Herausforderung sind die niedrigen Wolken über den küstennahen Gebieten bei gleichzeitig plötzlich auftretendem Nebel. Bei solchem Wetter sollten Piloten eigentlich nicht fliegen.

Die Eismeerküsten sind bergig und dünn bewachsen. Die menschenleere und schwer zugängliche Tundra ist nicht mehr weit von hier entfernt. Die vielen Seen und sumpfigen

ber 1941 sein Ritterkreuz erhalten hatte, verletzte in der ersten Hälfte des Novembers 1941 von der »Eismeerfront« nach Westnorwegen. In dieser kurzen Zeit in der Polarregion hatte der junge Unteroffizier Müller bereits acht Luftsiege für sich verbucht.

1942 gelangen Rudolf Müller dann einige eindrucksvolle Erfolge. In der zweiten Aprilhälfte kehrte er als Angehöriger seiner Staffel, die wegen der Anfang des Jahres aufgestellten JG 5 die neue Bezeichnung 6./JG 5 trug, an die »Eismeerfront« zurück. Bis Ende September schoss er eine enorme Anzahl von 81 sowjetischen Flugzeugen ab. Am 8. Juni 1942 erhielt er das Deutsche Kreuz in Gold, als ei-

» Als einer der Ersten des JG 5 zeichnete man ihn mit dem Ritterkreuz aus. «

Niederungen machen im Sommer jede Notlandung zu einem äußerst gefährlichen Unterfangen. Deshalb stiegen die meisten Piloten nach einem Abschuss mit dem Fallschirm aus. Lediglich im Winter ist es möglich, auf der Eisfläche eines der Seen zu landen.

Schneller Erfolg

Der 20-jährige Rudolf Müller kam im Herbst 1941 im Rückraum des deutschen Vormarsches an die »Eismeerfront«. Den Gebirgsjägern unter dem Kommando von General Eduard Dietl war es trotz schwerer Anstrengungen gegen die kampfstarken Sowjets nicht gelungen, die Front zu durchbrechen. Zu Beginn des Oktobers hatten sich beide Seiten in Stellungskämpfen verkeilt, die sich bis Herbst 1944 fortsetzen sollten.

Die 1./JG 77 unter dem Befehl von Oberleutnant Horst Carganico, der am 25. Septem-

ner der Ersten des JG 5 zeichnete man ihn bereits am 19. Juni desselben Jahres mit dem Ritterkreuz aus. Am 1. Juli 1942 nahm er den Ehrenpokal der Luftwaffe entgegen.

Auch 1943 blieb ihm, wie auch vielen seiner Staffeln Kameraden, das Glück treu. Mittlerweile mit dem inoffiziellen Namen »Expertenstaffel« ausgezeichnet, errang die 6./JG 5 den 500. Luftsieg und damit den Abschlusssrekord aller Staffeln im hohen Norden.

Pech und Pannen

Doch danach führte eine Reihe von Missgeschicken dazu, dass das JG 5 sein erfolgreichstes Fliegergeschwader verlor. Anfang Dezember 1942 verletzte sich »Rudi«, wie ihn seine Kameraden nannten, ein Bein bei einem Skiausflug. Nachdem er genesen war, erhielt er Heimaturlaub in Deutschland und kehrte Anfang Februar an die Front zurück. Seine Staffel rüs-



Am 13. Juni 1942 holte Rudolf Müller drei Hurricane-Jäger im Raum Murmansk vom Himmel, einer von ihnen war der 500. Abschuss der II./JG 5



Rudolf Müller geht nach der Verleihung des Ritterkreuzes an der feierlichen Formation seiner Kollegen aus der 6./JG 5 vorbei



Von links: Oberleutnant Horst Carganico und Feldwebel »Rudi« Müller mit Lappenmütze in Petsamo, Juni 1942



Die »Eismeerfront« erstreckte sich über viele Hundert Kilometer und war vor allem ein Stellungskrieg in der arktischen Tundra

tete zu dieser Zeit als erste im Norden auf die neue Messerschmitt Bf 109 G-2 um. Die G-2 war bereits im Juli 1942 an der Front im Einsatz, Einheiten in Nordfinland mussten aber noch bis Februar 1943 warten.

Bei einem Gewöhnungsflug am 8. März fiel bei Müllers neuer »Gustav« der Motor aus, er musste notlanden – seine Bf 109 G-2, W.Nr. 13 919, war zerstört. Er selbst erlitt eine Gehirnerschütterung, seine Kameraden schleppten den Verletzten in die Krankenstation.

Ein Kamerad Müllers oder zumindest jemand, der ihn gut kannte, war Wilhelm Pfeiffer. Pfeiffer besuchte im Juni 1942 die Stadt Murmansk. Er flog in den Jahren 1941/42 als Bordschütze und -funker mit dem bekannten

Fliegerass Theodor Weissenberger auf Messerschmitt Bf 110. Bei einem Besuch des Museums der Nordmeerflotte zusammen mit dem Co-Autor Jurij Rybin stieß er auf ein Foto von Rudolf Müller und rief plötzlich »Oh, Rudi!«.

Müllers letzter Einsatz

Pfeiffer erzählte daraufhin: »Er war noch sehr jung, nicht groß, aber sehr ambitioniert. Ich erinnere mich gut daran, wie er die Ärzte überredete, ihn vorzeitig aus dem Lazarett zu entlassen. Er sei doch wieder gesund und könne fliegen. Bald hatte er erreicht, was er wollte. Das Lazarett stand in Pori, der Stadt, wo sich auch der Flugplatz befand, auf den die neuen Jäger aus Deutschland verlegten.

Müller bekam eine neue »Me« und begann, sich über dem Flugplatz mit der Maschine bekannt zu machen, dabei ließ er keine bekannte Kunstflugfigur aus. Sogar aus dem Lazarett war zu sehen, wie er »herumtobte«. Nach einer Steilkurve verlor die Maschine plötzlich stark an Höhe, und erst kurz vor dem Boden gelang es Müller, den Jäger abzufangen und zu landen. Danach fragte ich ihn: »Was war das?« Er antwortete, dass er während des Fluges kurzzeitig das Bewusstsein verloren hatte. Ich riet ihm, ins Krankenhaus zurückzukehren und sich auszukurieren, aber er schüttelte nur den Kopf. Bald darauf erhielten wir die traurige Nachricht: Rudolf Müller über Murmansk abgeschossen.« Zu diesem Zeitpunkt



■ Die von Oberfeldwebel Rudolf Müller geflogene Bf 109 G-2, W.Nr. 14810, der 6./JG 5 im Winterarnanstrich, Frühjahr 1943

Zeichnung Herbert Ringlstetter/Aviaticus

Foto Sammlung Herbert Ringlstetter



Müller in der Bf 109 F-4, W.Nr. 10073. Die Katze war sein persönliches Markenzeichen



Auf dem Ruder der Messerschmitt Bf 109 F von Feldwebel Rudolf Müller befindet sich eine Markierung zu seinem 50. Luftsieg, den er über dem Raum Murmansk am 8. Mai 1942 errang



Oberfeldwebel Müller sitzt an der Seite des Cockpits seiner »109« auf dem Flugplatz Petsamo, wahrscheinlich Spätherbst 1942. Ende September dieses Jahres hatte er bereits 81 feindliche Flugzeuge abgeschossen

war er mit 92 Abschüssen der erfolgreichste Jagdflieger der Polarfront.

Das geschah am 19. April 1943 bei einem Angriff auf den Flugplatz Vaenga-2 (nach deutschen Quellen Warlamovo-2), der Basis der Hauptjagdkräfte der sowjetischen Marineflieger. An dem Einsatz nahmen gleich fünf Staffeln des JG 5 teil, darunter sechs Bf 109 aus der 6./JG 5 und fünf Fw 190 aus der 14. (Jabo)/JG 5. Gemessen daran, dass die deutschen Maschinen mit einer Bombe eine Hurricane des 2. GKAP »Safonow« (Gwardeskiy Krasnosnamennyj Aviazionnyj Polk imeni Safonowa = Garde-Rotbanner Luftregiment »Safonow«) zerstören konnten, war der Angriff erfolgreich. Nach Aufzeichnungen der Radar-

station RUS-2 wurden die Piloten des 2. GKAP mit sechs P-39 Airacobra zum Alarmstart gerufen. Derweil patrouillierten schon zwei Jagdgruppen der Luftabwehr – fünf Hurricane unter Hauptmann Kopytin und vier P-40 unter Hauptmann Simonow – über Murmansk, alle aus der 769. IAP der 122. IAD PWO (769. Istrebitelnyj Aviazionnyj Polk = 769. Jägerregiment der 122. Luftabwehr-Jägerdivision). Damit standen den Deutschen insgesamt 15 sowjetischen Jagdflugzeuge gegenüber.

Gegen Ende des Luftkampfes stießen zwei weitere Airacobra dazu. Anführer dieser Rotte war der erfolgreichste sowjetische Pilot der Nordmeerfront, der Kommandeur des 2. GKAP, Held der Sowjetunion, Hauptmann

Pjotr Sgibnew. Dieser hatte zu der Zeit 14 Luftsiege und vier Beteiligungen. Diese Rotte P-39 und vier Hurricane waren auf dem Rückweg zum Heimatflugplatz, nachdem sie eine Lissunow Li-2 (Lizenzbau der DC-3) auf einem Transportflug eskortiert hatten. Im Funk hörten sie von dem Luftkampf und zwei Airacobra warfen sich ins Gefecht. Die Gruppe Hurricane setzte sich ab, um den Flugplatz zu verteidigen.

Wie so oft, verlief der Kampf über dichter Wolkendecke, in diesem Fall lagen zwei gestaffelte Wolkenschichten über dem Gebiet. Ein genaues Bild der Vorgänge lässt sich heute nicht mehr rekonstruieren. Bereits beim ersten Zusammentreffen rissen die Formationen



Warte kümmern sich um Müllers Bf 109 F-4 «Gelbe 3» in Petsamo am 21. August 1942

Foto Sammlung Herbert Ringstetter

auf beiden Seiten auf und in den Wolkenlücken waren nur einzelne Flugzeuge zu sehen, die unerwartet aus den Wolken auftauchten und sofort wieder darin verschwanden.

In ihren Gefechtsberichten verloren die Piloten der Nordfront kein Wort darüber, dass sie mit Fliegern der Luftverteidigung gemeinsam gekämpft hatten. Daher ist es nicht verwunderlich, dass nach den existierenden Dokumenten zwei Piloten aus unterschiedlichen Regimentern den Abschuss des deutschen Fliegerassess beanspruchten: der Garde-Unterleutnant Nikolaj Bokij vom 2. GKAP und Starschina (etwa Stabsfeldwebel) Nikolaj Dygalo vom 769. IAP der Luftstreitkräfte.

Die sowjetischen Piloten berichteten über ganze sieben abgeschossene Bf 109, von denen fünf auf das Konto von Piloten der Luftstreitkräfte gingen. Die deutschen übertrieben allerdings genauso und reklamierten elf Luftsiege. Bei diesem Scharmützel fiel auf sowjetischer Seite der P-39-Pilot Starschina Judin vom 769. IAP – außerdem ging eine P-40E sowie eine Hurricane

verloren. Die Flugzeugführer Hauptmann Kopytin und Sergeant Sajzew konnten jedoch noch mit dem Fallschirm aussteigen und überlebten.

Auf sich allein gestellt

Auf deutscher Seite gab es nur ein Opfer – Oberfeldwebel Müller. Mit seiner waidwunden Bf 109 G-2, Werknummer 14810, gefertigt im Februar in Wiener Neustadt, schaffte er eine Notlandung auf dem Eis eines kleinen, unbekanntes Sees zirka acht Kilometer östlich des Sees Maljawr (heute Molljawr). Wie viele andere deutsche Piloten vor ihm versuchte er, sich hin-

ter die eigenen Linien durchzuschlagen. Er hatte ein Paar Ski, warme Kleidung und ausreichend Verpflegung, doch das Glück wandte sich auch dieses Mal von ihm ab. Seine Maschine war nicht weit von einer Militärbasis niedergegangen, auf der man norwegische und finnische Sabotageeinheiten ausbildete.



Bf 109 F-4, W.Nr. 10073, der 6./JG 5, Petsamo, im Sommer 1942. Der feldmäßig ausgeführte Anstrich ist teils spekulativ

Zeichnungen Herbert Ringstetter/Aviaticus



Einer der Teilnehmer des Greiftrupps, der sich auf die Suche nach dem Piloten machte, der Norweger Ragnvald Figenschou, erinnert sich: »Einmal gab es in der Nähe unseres Lagers einen Luftkampf. Zwei Maschinen wurden abgeschossen, eine davon machte nicht weit von uns eine Notlandung. Wir wurden in zwei Trupps losgeschickt, um nach den abgeschossenen Piloten zu suchen. Einer davon bestand aus zwei Norwegern und fünf bis sechs russischen Finnen. Nach kurzer Zeit sahen wir ein Flugzeug, das auf einem zugefrorenen See notgelandet war. Das Flugzeug war deutsch und der Pilot hatte sich auf Skiern davongemacht. Wir folgten den Spuren im Schnee, die aber plötzlich aufhörten. Vom Piloten nichts zu sehen. Wir beschlossen, in der Spur umzukehren und fanden kurz darauf den Deutschen, der mit einer kleinen Pistole in der Hand unter einem Baum saß. Er war noch sehr jung und blass, hatte große Angst und war offenbar bereit, sich zu erschießen. Später erfuhren wir von einem Dolmetscher, dass es sich um das berühmte deutsche Fliegerass Rudolf Müller handelte. Der andere Trupp fand einen toten sowjetischen Piloten (Gardesergeant Judin). Er war am Fallschirm auf einen ausgetrockneten Baum gestürzt und hatte sich an einem spitzen Ast tödlich verletzt.«

»Schwarzer Hauptmann«

In der Gefangenschaft brachte man Müller sehr schnell zum Reden. Der »Schwarze Hauptmann« führte das Verhör durch. Gemeint ist Hauptmann Pawel



Rudolf Müllers abgeschossenes Flugzeug nach der Notlandung auf dem Eis – seine Messerschmitt Bf 109 G-2/R-6, W.Nr. 14 810, war für die sowjetischen Streitkräfte von großem Interesse



Flugplatz Petsamo im April 1943. Zu sehen sind die erfolgreichsten deutschen »Experten« an der Polarfront, die damals in der 6./JG 5 dienten. Zweiter von links: Leutnant Theodor Weissenberger – 77 abgeschossene Flugzeuge, Mitte: Staffelkapitän Oberleutnant Heinrich Ehrler – 83, Zweiter von rechts: Oberfeldwebel Rudolf Müller – 91 (Stand 13. April 1943) Foto BArch 1011-634-3870-27

Sutjagin vom Nachrichtendienst des Stabs der Nordmeerflotte, der aufgrund seiner schwarzen Marineuniform von Kriegsgefangenen diesen markanten Namen erhielt. Die anderen Befragter, die dem Stab der 14. Armee und dem NKWD angehörten, trugen Uniformjacken in Tarnfarben.

Sutjagin leitete die Aufklärung im Kampfgebiet Nordnorwegen, darunter auch die Befragung der »Zungen« (Jasyki), wie man die zum Verhör gebrachten Kriegsgefangenen nannte. Da er ausgezeichnet Norwegisch und Deutsch beherrschte, führte er die Gespräche persönlich durch.

Co-Autor Jurij Rybin traf Sutjagin Anfang der 1990er-Jahre in seinem Haus in Sankt Petersburg, damals noch Leningrad. Er erinnerte sich sehr gut an Müller, den er einen

ganzen Monat lang verhört hatte. Sutjagin besaß eine umfangreiche Kartothek über viele Piloten der deutschen Luftwaffe.

Von dem Verhör berichtet der ehemalige Nachrichtenoffizier wie folgt: »Als man den deutschen Flieger in das Büro des »Schwarzen Hauptmanns« brachte, sprang der von seinem Stuhl auf und rief: »Das gibt's doch nicht! Rudi höchstselbst!? Ich hätte nie vermutet, Sie mal hier bei uns zu sehen! Na, immerhin, jetzt hat Major Scholz die Chance, der zweiten Gruppe die Führung bei den Abschüssen abzugeben.«

Rudolf Müller im April 1943 in sowjetischer Gefangenschaft





Flugplatz Vaenga-1 (Warlamovo-1) im April 1943. Das Foto zeigt eines der P-39-Jagdflugzeuge des 2. GKAP (Garde-Rotbanner-Jagdfliegerregiment), das an Müllers letzter Luftschlacht am 19. April 1943 mitkämpfte



Nikolai Bokiy – Pilot des 2. GKAP, einer der besten Kampfpiloten der Luftstreitkräfte der Nordmeerflotte. Man nimmt an, dass entweder er Oberfeldwebel Müller abgeschossen hat ...

Major Günther Scholz war der Kommandeur der III./JG 5. Die 6. Staffel, bei der Müller flog, gehörte zur II./JG 5 unter der Führung von Major Horst Carganico. Zwischen den Jagdpiloten der beiden Gruppen lief ein heimlicher Wettbewerb um die meisten Abschüsse, in dem die Flieger der 2. Gruppe ständig in Führung lagen, nicht zuletzt dank »Rudi« Müller.

Sutjagin überzeugte Müller davon, dass er viel über ihn wusste und er deshalb aussagen sollte. Außerdem war Müller darauf eingestellt, dass ihn in der Gefangenschaft eine harte Behandlung erwartete. Doch Sutjagin



... oder Nikolay Dygalo, Schwarmführer des 769. IAP PVO (Luftverteidigungs-Jagdfliegerregiments) und Träger des Ordens des Roten Sterns

brachte Müller nach eigener Aussage auf seine Seite und der deutsche Pilot erzählte offen und ausgiebig von sich. Die Verhörprotokolle waren länger als die aller anderen deutschen Piloten.

Nachfolgend ein Auszug: »Geboren in der Familie eines Schlossers in Frankfurt am Main. Der Vater Karl Müller war Mitglied der Kommunistischen Partei und wurde 1931 während der Auflösung einer Demonstration gegen eine faschistische Versammlung von einem Polizisten erschossen. Nach dem Tod des Vaters wurde die Familie des Gefangenen durch den Ortsverband der Kommunisti-

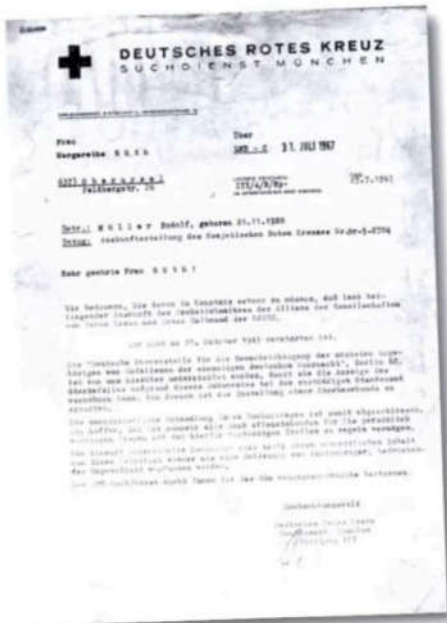
schen Partei großzügig unterstützt. 1932 löste sich der Ortsverband aufgrund des nazistischen Terrors auf. 1936 schloss er die Volksschule ab und begann eine Lehre bei seinem Onkel, einem Gärtner.

Im Oktober 1938 meldete er sich freiwillig zum Wehrdienst in der deutschen Armee und kam in eine Grundausbildungseinheit in Kassel. Im April 1939 wurde er auf dem Flugplatz Gason (Mitteldeutschland) als Telefonist in der Fernmeldekompanie eingesetzt. Am 1. Juni 1940 wurde er nach eigener Angabe in der Fliegerschule in Oppeln (Oberschlesien) aufgenommen. Seinen ersten Alleinflug machte er nach 90 Starts mit Lehrer auf einer Heinkel He 72. Während der gesamten Ausbildung an der Fliegerschule machte er etwa 400 Flüge. Danach Lehrgang in der Jagdfliegerschule in Herzogenaurach. Am 1. Juni 1941 Aufnahme in der Ausbildungseinheit des JG 77 unter Major Gotthard Handrick. Verbleib in der Ausbildungseinheit bis August 1941. Darauf Entsendung nach Luostari. Ab diesem Zeitpunkt bis zur Gefangennahme Dienst in der 6./JG 5.«

Begegnung mit dem Gegner

Danach gab Müller seine taktischen Luftkampfmanöver preis und wies auf die charakteristischen Fehler der sowjetischen Piloten hin. Sutjagin erhielt die Genehmigung, gemeinsam mit Müller die Jägerregimenter zu besuchen und Fragen der sowjetischen Piloten zu beantworten.

Zu einem solchen Treffen schrieb der ehemalige Kommandeur der 1. Staffel des 768. IAP der Luftstreitkräfte Georgij Koslow an Jurij Rybin: »Man brachte ihn in Begleitung eines Hauptmanns in Marineuniform zu uns. Müller trug einen russischen Pelz,



Deutsches Rotes Kreuz – Meldung des Suchdienstes München vom 31. Juli 1967



Eine Gruppe von Piloten des 768. Luftverteidigungs-Jagdfliegerregiments. Dritter von links: Kapitän der 1. Staffel Hauptmann Georgy Kozlov. Er stellte Rudolf Müller im Mai 1943 viele Fragen. Wegen der optischen Ähnlichkeit erhielt Kozlov den Spitznamen »Unser Müller«

Filzstiefel und eine Ohrenfellmütze. Das Treffen fand direkt auf dem Flugfeld des Flugplatzes Arktika statt. Anwesend waren Piloten der 767. und 768. IAP. Vom Dolmetscher erfuhren wir, dass seine Eltern Kommunisten gewesen waren und starben, als Hitler an die Macht kam. Er wuchs bei seinem Onkel, einem Gärtner, auf. Rudolf Müller berichtete, dass er 114 Abschnisse erzielt hatte, 70 davon über England. Er erzählte auch, wie er in seinem letzten Luftkampf von einem russischen Flakgeschütz abgeschossen wurde.

Und er beklagte sich sehr darüber, dass er bei seiner Notlandung nach dem Abschuss von einem sowjetischen Jäger angegriffen wurde. Ich antwortete ihm, dass unsere Ka-

» Nach dem Krieg kursierten viele Gerüchte, dass sich Rudolf Müller in der DDR aufhielt. «

meraden, wenn sie nach einem Abschuss am Fallschirm hingen oder auch nach der Landung häufig von deutschen Fliegern beschossen wurden. Müller antwortete, dass er so etwas noch nie getan hätte und erzählte, wie er eine russische Maschine über dem Flugplatz Beloje Morje angeschossen hatte und sie bis zur Landung begleitete, um dem Piloten die Möglichkeit zu geben, das Flugzeug zu verlassen, und es erst danach beschoss. Einer unserer Piloten, Leutnant Sacharenkow, bestätigte, dass es auf dem Flugplatz Beloje Morje bei Kandalakscha einen solchen Vorfall gegeben hätte.

Müller versuchte, uns seine Taktik für den Luftkampf mit unseren Hurricane zu erklären, und ich saß da und dachte mir: »Setz mich in eine Messerschmitt und ihn in so ei-

nen englischen Sarg ... er hätte nur noch einen Start im Leben.«

Über seine Taktik berichtet Rudolf Müller Folgendes: »Meine Luftkämpfe waren zu 90 Prozent gegen Hurricanes und ich hatte bald meine eigenen Methoden für den Kampf mit diesem Typ entwickelt ... Zu Beginn stellte ich meinen Gegner für gewöhnlich »auf die Probe«: Ich flog eine hochgezogene Kurve und simulierte ein Wegsteigen, damit er dachte, ich wollte einen Kampf vermeiden. Ein unerfahrener Pilot folgte mir nach und stieg ebenfalls, um dann allerdings unausweichlich über die linke Fläche abzukippen. Genau diesen Moment wartete ich ab und eröffnete, wenn sich die Maschine im höchsten Punkt der Kurve befand, von hin-

ten das Feuer auf ihn. Ein erfahrener Pilot würde auf diese Falle nicht hereinfallen, sondern abdrehen und auf eine andere Chance zum Angriff warten ... Fast immer eröffnete ich in einer Entfernung von 60 bis 100 Metern das Feuer, manchmal sogar erst aus 30 bis 60 Metern und wenn es möglich war, immer von hinten links. Geschossen wurde immer mit Vorhalt, dabei zielte ich etwas vor den Motor und wartete, bis die gegnerische Maschine durch den Feuerstrahl flog. Normalerweise explodierte dann das Cockpit der Hurricane. Ich erkläre mir das damit, dass offenbar vor dem Pilotensitz der Hurricane ein Tank eingebaut ist.«

Schon sehr bald erfuhren die Soldaten des Jagdgeschwaders 5 von gefangen genommenen sowjetischen Piloten, dass Müller am

Leben war und »den sowjetischen Piloten den Luftkampf erklärt.« Tatsächlich brachte man Rudolf Müller nicht lange danach mit einem Transportflugzeug nach Krasnogorsk, nordwestlich von Moskau, wo sich ein großes Übergangslager für Kriegsgefangene befand. Am 18. Mai 1943 stellte sich »Rudi« Müller erneut einem Verhör, wobei er allgemeine Fragen beantworten musste, die mit der Jagdwaffe der Luftwaffe zusammenhingen. Es handelte sich dabei lediglich um ein kurzes Gespräch.

Flucht aus Zentralrussland?

Nach dem Krieg kursierten zahlreiche Gerüchte, dass sich Rudolf Müller in der DDR aufhielt. Es gab sogar Zeugen, die ihn gesehen haben wollten. 1993 setzte das Museum der Marineflieger der Nordmeerflotte diesem »Gerede« ein Ende. Es hatte nämlich beim RGWA (Russisches Militärarchiv – dort lagern die Kriegsgefangenen-Akten) nach Unterlagen zum Verbleib Müllers gefragt. Aus den Dokumenten ging hervor, dass er am 21. Oktober 1943 beim Versuch, aus einer Abteilung des Lagers Nummer 58 in der Republik Mordowa zu fliehen, getötet wurde und auf dem Lagerfriedhof seine letzte Ruhe fand. Angaben zum Grab gab es keine. Heute ist bekannt, dass sich das Lager Nummer 58 in der Stadt Temnikow befand.

Selbstverständlich erklärt das nicht den Tod des Piloten. Niemand versucht aus Zentralrussland irgendwohin zu fliehen, das ist völlig absurd. Hinter der Standardformulierung »beim Versuch zu fliehen getötet« kann sich alles Mögliche verbergen. Leider lässt sich bis heute nur sicher sagen, dass man Rudolf Müller getötet hat und er nicht aufgrund der Bedingungen im Lager verstarb. ■