

Wolf-Ingo Seidelmann

## Peter Paul Habicht: Traumberuf Flieger

\* 21. August 1911 in Bieber bei Offenbach

† 11. Januar 1944 in Otleben bei Halberstadt

*Sohn eines katholischen Arbeiters, Gewerkschafts- und SPD-Mitglieds, 1925-1929 Lehre als Feinmechaniker, 1930-1934 arbeitslos, 1932 Flugsportvereinigung Offenbach, 1934 Gründung des DLV-Fliegerstützpunkts Bieber, 1934-1935 Deutsches Forschungsinstitut für Segelflug, ab 1936 zivilangestellter Motorfluglehrer bei der Luftwaffe, 1937 NSDAP, 1937 NSFK-Sturmführer und Gau-Referent für Segelflug, 1938-1939 Teilnahme am Rhön-Wettbewerb, 1940 Luftwaffenoffizier, 1942 Staffelfkapitän in einer Jagdbombergruppe zur Nachschubsicherung und Erdkampfunterstützung in Libyen und Ägypten, 1943 Gruppenkommandeur in Braunschweig, 1944 im Luftkampf gefallen*

### Jähes Ende einer Sportkarriere in Straubing

In Straubing strebte die berufliche Karriere des Peter Paul Habicht ihrem Höhepunkt zu. Das jahrelange Nomadenleben auf den Flugplätzen des Reichs fernab von Familie und Heimat schien sich 1939 endlich ausgezahlt zu haben. Es war ein zäh erkämpfter Aufstieg gewesen, der ihn innerhalb von sechs Jahren vom perspektiv- und arbeitslosen Mechaniker zu einem angesehenen Fluglehrer und regional bekannten Kunstflieger gemacht hatte. Sein Erfolg beim Deutschlandflug 1938 hatten ihm und seinen Kameraden vom Nationalsozialistischen Fliegerkorps



(NSFK) sogar eine Einladung in die Wiener Privaträume von Gauleiter Josef Bürckel (1895-1944) eingebracht.<sup>1</sup> Über Habichts spektakuläre Flüge im Segelflugzeug berichteten Zeitungen in teils großen Artikeln.<sup>2</sup> In Straubing wollte der 28jährige nun zur Ruhe kommen und die Früchte seiner Arbeit genießen. Nichts dokumentiert diese Zäsur in seinem Leben mehr, als dass er jetzt – nach über sechs Jahren Verlobungszeit – mit seiner immer stärker drängenden Jugendliebe Wilhelmina Werner (1914-1992) die Ehe einging und in der Straubinger Donaugasse 17<sup>3</sup> endlich einen gemeinsamen Hausstand begründete.

<sup>1</sup> Zeitung „Der Führer“ v. 2.6.1938, S. 9.

<sup>2</sup> So etwa die Artikel „Das Geheimnis der ‚langen Welle‘ der Hardt“ in: Offenbacher Zeitung v. 28.3.1939. und „Ein Offenbacher bei der 19. Rhön“ in: Offenbacher Zeitung v. 6./7.8.1938. Auch: „Im Hang- und Blindflug nach Budweis“ in: Straubinger Tagblatt v. 28.6.1939.

<sup>3</sup> Heute Donaugasse 29 laut Auskunft StadtA Straubing v. 28.2.2020.

Der Jungvermählte konnte sich auf der Sonnenseite des Lebens fühlen. 1936 hatte der begeisterte und „mit allen fliegerischen Wassern gewaschene“<sup>4</sup> Pilot seinen festen Platz in Hermann Görings (1893-1946) Luftaufrüstung gefunden und seitdem als zivilangestellter Fluglehrer die Rekruten der Luftwaffe unterrichtet. Im April 1939 war er als Angehöriger des Fliegerausbildungsregiments 53 zum Fliegerhorst Straubing versetzt worden, wo er große Pläne zu realisieren begann: Im Rahmen seiner ehrenamtlichen Tätigkeit für das NSFK leitete er hier die Gründung der von ihm geführten „Leistungssegelflugschule Straubing“ ein. Mitte 1939 thematisierte die örtliche Presse einen aufsehenerregenden Segelflug Habichts über der Stadt, der sich künftig – unterstützt von der Luftwaffe – regelmäßig wiederholen werde. Den Worten schienen Taten zu folgen: Für Sonntag, den 4. September 1939 kündigte eine Gemeinde „zu Ehren des NS-Fliegerkorps“ ein Standkonzert vor ihrem Rathaus an. Das „große Ereignis des Festes“ war für den Nachmittag angesetzt: „Flieger und Segelflugzeuge über dem Volksfestplatz: Vorführung der hohen Schule des Segelfliegens aus 3000 m Höhe, von den Meisterpiloten des NS-Fliegerkorps Weissenseel und Habicht.“<sup>5</sup>

Die Herren konnten nicht kommen; sie standen in Alarmbereitschaft. Drei Tage zuvor hatten deutsche Truppen Polen überfallen. Die Illusion einer zivilen Karriere in Hitlers boomendem Reich war für Millionen von Partei- und Volksgenossen geplatzt, ohne dass sie das zu jenem Zeitpunkt bereits in vollem Umfang erfasst haben dürften. Dies galt auch für den passionierten Segelflieger Habicht, der den Kriegsausbruch damals wohl kaum als Katastrophe, sondern vor allem als Chance begriff: Auf Vorschlag seiner Vorgesetzten meldete sich der 29jährige 1940 freiwillig zu einem Offizierslehrgang und begründete dies so: „Während meiner Tätigkeit als NSFK-Führer zur Heranziehung geeigneten Nachwuchses für die Luftwaffe war es schon immer mein Wunsch, als Offizier für den Führer und die Ausbildung der Soldaten der Luftwaffe arbeiten zu dürfen.“<sup>6</sup> Der Wunsch ging in Erfüllung.

### **Erziehung im sozialdemokratischen Facharbeitermilieu**

Habichts glänzende Karriere in einer rechtsextremen Gesellschaft war ihm nicht in die Wiege gelegt. Als Arbeiterkind ohne höhere Bildung schien ihm ein Leben in düsteren Fabrikhallen vorbestimmt. Sein Vater Peter Habicht sen. (1886-1978), ein Schriftgießer, Sozialdemokrat und „Veteran der deutschen Arbeiterbewegung“,<sup>7</sup> förderte sein einziges Kind im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten: Von 1925 bis 1929 erhielt Sohn Peter eine Ausbildung als Feinmechaniker

<sup>4</sup> So der Artikel „Leistungssegelflugschule Straubing“ einer Straubinger Zeitung v. Mitte Mai 1939 in Habichts Nachlass. Ähnlich ein Artikel mit dem Titel „Segelflieger über Straubing“ im Nachlass.

<sup>5</sup> Flugblatt in Habichts Nachlass, FamArch Seidelmann.

<sup>6</sup> Lebenslauf Habicht v. Januar 1940 in dessen Nachlass, FamArch Seidelmann.

<sup>7</sup> Artikel zum 90. Geburtstag von Peter Habicht sen. in der Offenbach Post v. 14.4.1976.

bei der Frankfurter Schriftgießerei D. Stempel AG; in der örtlichen Werner-von-Siemens-Gewerbeschule nahm er Unterricht in Maschinenbau. Der Junior war begabt und ehrgeizig. Seine Interessen galten dem Sport und der klassischen Musik. Er spielte Geige im Offenbacher Mozart-Orchester und betätigte sich erfolgreich im Amateur-Radrennsport.<sup>8</sup> Sein Heimatort Bieber war zu 75% katholisch; den Posten des Bürgermeisters bekleidete ab 1919 der SPD-Politiker Adam Marsch (1893-1971), ein Nachbar und persönlicher Freund des Vaters. Das Weltbild des Seniors war sozialdemokratisch, kirchenskeptisch und vaterländisch geprägt. Für den Weltkriegssoldaten blieb das Nachbarland Frankreich stets der „Erbfeind“. Seine Erfahrungen bei der zeitweiligen Besetzung Offenbachs durch französische Truppen im Jahre 1920 mögen dazu beigetragen haben. Der Sohn scheint die parteipolitische Präferenz des Vaters nicht geteilt zu haben: Zwar war er Mitglied in mehreren Bieberer Vereinen, doch gibt es keinen Hinweis auf ein Engagement in der Arbeiterjugend. Distanz zu den etablierten Parteien kennzeichnete tatsächlich die politische Haltung eines großen Teils der damaligen Nachkriegsjugend: Für sie galt insbesondere die SPD als überaltert und unattraktiv.<sup>9</sup>

### **Die Jugend als Verfügungsmasse staatlicher Luftrüstung am Ende der Weimarer Republik**

Ende 1930 verlor Habicht seine Stellung und blieb die folgenden vier Jahre arbeitslos. Nach einer gescheiterten Existenzgründung mit einer Fahrradwerkstatt wandte er sich 1932 dem Segelflugsport zu, mit dem er bereits 1929 in seiner Berufsschule in Kontakt gekommen war. Habicht ging damit in eine staatlich aufgestellte Falle: Ab Mitte der 1920er Jahre verfolgten der Deutsche Luftfahrtverband e.V., das Preußische Ministerium für Handel und Gewerbe und das Reichsverkehrsministerium das Ziel, die deutsche Jugend für den Segelflugsport zu begeistern. Auf ministerielle Anordnung hin wurde das Thema in Schulen und Universitäten behandelt;<sup>10</sup> gleichzeitig förderten die Behörden bürgerliche Initiativen zur Gründung von Flugsportvereinen. Um Sport ging es dabei jedoch nicht: Die Berliner Behörden planten, das 1926 geschlossene Pariser Luftfahrtabkommen zu unterlaufen, in dem man sich verpflichtet hatte, die Sportfliegerei nicht mit öffentlichen Mitteln zu fördern. Die Siegermächte des Ersten Weltkriegs hatten dies durchgesetzt, weil sie zu Recht befürchteten, Deutschland, das sich im Versailler Vertrag verpflichtet hatte, auf die Bildung einer Luftwaffe zu verzichten, werde sich unter dem Deckmantel des Luftsports eine militärisch nutzbare Pilotenreserve zulegen.

---

<sup>8</sup> Sportblatt der Frankfurter Zeitung v. 1.6.1931 und Offenbacher Zeitung v. 27.6.1931.

<sup>9</sup> Dazu: Götz v. Olenhusen, Irmtraud: *Jugendreich, Gottesreich, Deutsches Reich*, Köln 1987, S. 50; Stambolis, Barbara: *Mythos Jugend, Leitbild und Krisensymptom*, Schwalbach 2003, S.133ff.

<sup>10</sup> Befunde Ifs Ffm, Magistratsakten/Schulamts Fasz. 2.246, sowie Geh. StArchPKB, Fasz. I. HA Rep. 120, L Nr. 29.

In Offenbach entstand 1928 die „Flugsportvereinigung Offenbach“ (FSVO), die sich bis 1931 drei Segelflugzeuge zulegte.<sup>11</sup> Die Gründer waren der Kommunalbeamte Karl Wasenmüller (1894-1970), ein Weltkriegspilot und SPD-Mitglied, sowie der Prokurist und Reserveoffizier Franz Hofmann (1894-1946). Letzterer hatte von 1926 bis 1928 eine Wehrsportausbildung beim „verfassungsfeindlichen“<sup>12</sup> Deutschen Offizier Bund erhalten und sich an militärischen Planspielen beteiligt. Anschließend gründete er die FSVO,<sup>13</sup> die sich rasch des Zulaufs junger Leute erfreute. Habicht besuchte 1932 den Segelflugwettbewerb auf der Rhön und trat dann der FSVO bei; 1933 nahm er eine Ausbildung in der Segelfliegerschule auf der Wasserkuppe auf. Dort herrschte ein revisionistischer und republikfeindlicher Geist: Ein 1923 vom Ring der Flieger errichtetes Denkmal rühmte den Kriegstod der Piloten und forderte das Volk auf, die Niederlage von 1918 nicht zu akzeptieren. 1933 klebte Habicht ein Foto dieses Denkmals in sein Album und schrieb darunter: „Unser Leitspruch!“ Die rechtsextreme Beeinflussung der Jugend ging von Schulleiter Fritz Stamer (1897-1969) aus, einem Kriegsflieger und NSDAP-Mitglied ab 1932, der „die Schaffung einer fliegerischen Jugendbewegung“<sup>14</sup> plante. 1937 veröffentlichte er einen Roman mit autobiografischen Zügen, in dem er sich rühmte: „Über der Arbeit auf der Wasserkuppe stand das Hakenkreuz.“<sup>15</sup> Man ist geneigt, ihm zu glauben: Bei der Reichstagswahl vom Juli 1932 erhielt die NSDAP dort mehr als 50% der Stimmen.<sup>16</sup>

### **Traumberuf Flieger im „Dritten Reich“**

Im April 1933 wurde Lufthansa-Vorstand Erhard Milch (1892-1972) zum Staatssekretär im neu gegründetem Reichsluftfahrtministerium (RLM) befördert. Milch sorgte umgehend für die Gründung des Deutschen Luftsport-Verbands (DLV). Die bisherigen Verbände hatten sich aufzulösen und ihre Mitglieder dem DLV zuzuführen. Dessen Zweck bestand darin, dem Ausland ein sportliches Gesicht zu zeigen, um die fortan ebenso vertragswidrig wie massiv betriebene Luftrüstung zu tarnen. Zur Ausbildung des Luftwaffennachwuchses errichtete der DLV zahlreiche Übungsstellen und Fliegerschulen, die wegen des herrschenden Mangels an militärischen Ausbildern mit zivilangestellten Fluglehrern besetzt werden mussten.

Habicht begriff rasch die Zeichen der Zeit: Zusammen mit Philipp Wahl (1905-1970), einem Kleinunternehmer, der seit 1931 der SA und seit 1932 der NSDAP angehörte, ab 1940 gar als Ortsgruppenleiter fungierte, gründete er im Mai 1933 einen DLV-Fliegerstützpunkt in Bieber. Gemeinsam mit Freunden baute Habicht

<sup>11</sup> StadtA Offenbach Fasz. FSVO und Archiv der Flugsportvereinigung Offenbach-Reinheim e.V.

<sup>12</sup> So die Einschätzung der Frankfurter Zeitung Nr. 378 v. 23.5.1925.

<sup>13</sup> So Franz Hofmann in seinem Lebenslauf v. 23.9.1938, PERS 6/4.703, BArch-MilArch.

<sup>14</sup> Werbeschrift der Rhön-Rossitten-Gesellschaft (1932), S. 10, IfS Ffm Magistratsakten Fasz. 7.324.

<sup>15</sup> Stamer, Fritz: Jungen werden Flieger, Stuttgart 1937 (2), S. 194.

<sup>16</sup> Fritzsche, Peter: A Nation of Fliers, Cambridge u.a. 1992, S. 130.

Segelflugzeuge und bildete HJ-Mitglieder im Fliegen aus. Dafür durchlief er eine Führerschulung in der SA-Sportschule Hanau II. Das Engagement zahlte sich aus: Im Juli 1934 erhielt Habicht einen Arbeitsplatz bei der von Walter Georgii (1888-1968) geleiteten Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug in Darmstadt. Ende 1935 wurde er von der örtlichen DLV-Fliegerübungsstelle zum Piloten ausgebildet, die ihn 1936 als Motor-Fluglehrer (des RLM) übernahm. Im März 1937 erfolgte Habichts Versetzung von Darmstadt zur Fliegerübungsstelle Lachen-Speyerdorf (Pfalz), die bald darauf von der Luftwaffe übernommen, als Flugzeugführerschule weitergeführt und im April 1939 endlich in das neu gebildete Fliegerausbildungsregiment 53 mit Sitz in Straubing integriert wurde.

Neben seiner beruflichen Tätigkeit engagierte sich Habicht im NSFK, dem Rechtsnachfolger des 1937 aufgelösten DLV. Das am 17. April 1937 gegründete NSFK wurde von Generalmajor Friedrich Christiansen (1879-1972) geleitet, der zuvor Ministerialrat im RLM und ab 1936 Kommandant aller Fliegerschulen der Luftwaffe gewesen war. Außerhalb des militärischen Bereichs verfügte das NSFK über eine allumfassende Zuständigkeit in Sachen Fliegerei: Mit Hilfe spektakulärer Flugschauen begeisterte es Jugendliche für das Fliegen (Propaganda) und unterrichtete sie im Modellbau, im Segel- und im Motorflug (vormilitärische Ausbildung und Eignungsprüfung für die Luftwaffe). Außerdem besaß das NSFK das Monopol im Luftsport, weshalb niemand an ihm vorbeikam, der sich auf diesem Gebiet betätigen wollte.

Förderer von Habichts NSFK-Karriere war Werner Zahn (1897-1976), ein Weltkriegsflieger, der 1932 seinen Weg in die NSDAP und in die Flieger-SS gefunden hatte.<sup>17</sup> Ab 1934 fungierte er als Stabsführer der Fliegerlandesgruppe VII Südwest mit Sitz in Darmstadt; im Herbst 1937 wurde er zum Führer der neu geschaffenen NSFK-Landesgruppe 16 (Baden und Saarpfalz) mit Sitz in Karlsruhe berufen. Zahn und Habicht teilten die Leidenschaft für den Segelflug und fanden sich offenbar sympathisch. Jedenfalls wurde Habicht von Zahn zum Referenten für Segelflug im Gau Saarpfalz ernannt und 1937/38 bei regionalen Flugveranstaltungen oft als Kunstflieger eingesetzt.<sup>18</sup> Als einen Höhepunkt seiner Karriere dürfte Habicht empfunden haben, dass er beim Deutschlandflug 1938, dem weltgrößten Ereignis dieser Art, als Pilot in Zahns Stabsstaffel mitwirken durfte, die am Ende den vierten Platz errang. Habichts Einsatz beim NSFK wirkte sich vorteilhaft auf seine sportlichen Möglichkeiten aus: Als Korpsmitglied erhielt er Zugriff auf Hochleistungssegelflugzeuge, mit denen er in den Sommern 1938 und 1939 an den Segelflugwettbewerben auf der Rhön teilnehmen konnte. Die

---

<sup>17</sup> Zeitung „Der Führer“ v. 9.10.1937, S. 3.

<sup>18</sup> So am 10.7.1938 beim Volksflugtag in Singen und am 18.9.1938 bei der Einweihung der Segelflugzeughalle auf der Hornisgrinde. Veranstaltungsprogramme, FamArch Seidelmann. Als NSFK-Sturmführer in der Standarte 81 in Neustadt/Weinstraße und als Gau-Referent für Segelflug war Habicht für die Segelflug-Ausbildung im Gau Saarpfalz zuständig. So wirkte er im März 1938 an einem zehntätigen Schlepplehrgang in Saarbrücken mit. Saarbrücker Zeitung v. 18.3.1938.

Luftwaffe stellte 1939 eigens einen LKW und eine Hilfsmannschaft für ihn ab. 1938 flog Habicht das von Heini Dittmar (1911-1960) entwickelte Modell Condor II, 1939 wählte er mit der MÜ 13 einen Segler aus, mit dem Kurt Schmidt (1905-1944) drei Jahre zuvor den Rhönwettbewerb gewonnen hatte. Habicht war jetzt aufgestiegen in den erlauchten Kreis der anerkannt besten Segelflieger.<sup>19</sup>

### **Ehestiftende Wirkung einer „Führerrede“**

1940 wurde Habichts Schulregiment nach Ostpreußen verlegt, wo er einen Offizierslehrgang in der Luftkriegsschule 4 antrat. Seine einzig erhaltene Beurteilung erklärt Habichts raschen Aufstieg und bescheinigt ihm großes Entwicklungspotential. Sein Charakterprofil entsprach offensichtlich den Anforderungen, die man von einem Luftwaffenoffizier im „Dritten Reich“ erwartete: Führungseigenschaften und fliegerische Qualitäten.<sup>20</sup> Der vom Regime geforderte Preis des Erfolgs war politische Anpassung. Ob er aus Habichts Sicht unangemessen hoch ausfiel, ist zweifelhaft. Zwar beruhigte sein eigener Vater, Peter Habicht sen., der nie der Partei beitrug, seine Enkelinnen nach 1945 mit der Zusicherung, dass sein Sohn „kein Nazi“ gewesen sei, doch stellt sich die Frage, wie man die politische Haltung eines Menschen denn bezeichnen sollte, der im Mai 1937 der NSDAP beitrug und 1941 von seinem Chef bescheinigt bekam, er sei „positiv zur nationalsozialistischen Weltanschauung eingestellt.“<sup>21</sup> In Habichts privater Korrespondenz finden sich nur zwei Passagen politischen Inhalts. So entfaltete die Reichstagsrede vom 30. Januar 1937, in der Hitler seine wirtschaftlichen Erfolge feierte, offenbar eine ehestiftende Wirkung. Jedenfalls schrieb die Verlobte Mina ihrem Peter am folgenden Tag: „Daß Dich die Rede des Führers auf die gleichen Gedanken bringt wie mich, freut mich am meisten. Wenn wir nur einen Teil des Blutes und Geistes besitzen und mit in die Ehe nehmen, mit dem der Führer unser deutsches Volk aus der Ohnmacht in neues knospendes Leben geleitete (dessen Blühen unsere Kinder, gebe Gott hierzu seinen Segen, erleben dürfen), dann muß sie unbedingt die denkbar glücklichste werden.“<sup>22</sup> Mitte 1942 ermahnte Peter seine Mina vom fernen Afrika aus, auf ihre Gesundheit zu achten, da „wir beide die heilige Pflicht haben, für uns oder unsere Kinder für die nächsten zwanzig Jahre gesunde Eltern zu sein zum Wohle des Volkskörpers, für

<sup>19</sup> Habichts Flugberichte werden ausgiebig zitiert in: Riedel, Peter: Über sonnige Weiten. Erlebte Rhöngeschichte 1933-1939, Stuttgart 1990 (2), S. 224-226, 228.

<sup>20</sup> „Aufrechter und einwandfreier Charakter. Im Wesen frisch, lebhaft und aufgeschlossen. Eine zähe und harte Natur. Körperlich gut veranlagt. Ausgesprochener Draufgänger. Ein straffer Soldat mit guter Eigeninitiative, der sich in allen Lagen zurechtfinden wird. [...] Ein passionierter Flugzeugführer mit fliegerisch und theoretisch überdurchschnittlichen Leistungen, der sich als Gruppenfluglehrer stets bewährt hat u[nd] seinen Flugschülern stets das beste Beispiel für Einsatzfreudigkeit u[nd] Umsicht gab. Im Kameradenkreis sehr beliebt.“ Beurteilung Habichts durch die Flugzeugführerschule A/B 122 in Jena v. 10.4.1941, BArch-MilArch PERS 6/242.366.

<sup>21</sup> Wie Anm. 20. Habicht wurde zum 1.5.1937 NSDAP-Mitglied Nr. 5.289.061. BArch R 9361 II/342.817.

<sup>22</sup> Wilhelmina Werner an P. Habicht v. 31.1.1937, FamArch Seidelmann.

den wir jetzt kämpfen und leider auch für die mitkämpfen, die die grosse Sendung unserer Zeit noch nicht erkannt haben.“<sup>23</sup>

### **„Urlaub“ am Mittelmeer beim Zerstörergeschwader 26 „Horst Wessel“?**

Da die Luftwaffe bei der Luftschlacht um England hohe Verluste erlitten hatte, mussten die Lücken für den kommenden Ostfeldzug geschlossen werden. Die oberste Führung glaubte 1941 an einen kurzen Krieg und begann das Ausbildungswesen auszuplündern.<sup>24</sup> Habicht, Ende 1940 zum Oberleutnant befördert, geriet in den Sog dieser Ereignisse. Im Sommer 1941 erhielt er in Memmingen eine Schulung auf den zweimotorigen Jagdbomber des Typs Messerschmitt Me 110. Danach wurde er als Pilot zur III. Gruppe des Zerstörergeschwaders 26 (ZG 26) entsandt, die im Herbst 1941 auf Kreta lag. Ihre Hauptaufgabe war die Sicherung des Nachschubs über See für Rommels nordafrikanische Panzerarmee gegen britische Luft- und U-Boot-Angriffe. Habicht entwickelte einen ausgeprägten Korpsgeist an seinem neuen Wirkungsort. In seiner Post an Ehefrau Minapries er „die ausgezeichnete Kameradschaft, welche hier herrscht. Auf der einen Seite der Feind, auf der anderen das Mittelmeer [...] schmieden Offizier und Mann zu einer einzigen verschworenen Gemeinschaft zusammen.“<sup>25</sup>

Anfangs wurde der Luftraum von den Achsenmächten beherrscht. Im Herbst 1941 schrieb Habicht aus Sizilien: „Der Aufenthalt hier gleicht einer besseren Urlaubsreise. [...] Man kann fast nicht glauben, daß man sich mitten im Kriegsgebiet befindet und etwas über 100 km weiter im Süden sich die englische Festung Malta befindet.“<sup>26</sup> Von den eher anspruchslosen Schiffssicherungsaufträgen fühlte sich Habicht stark unterfordert. Bordfunker Horst Willborn (1921-?) erinnerte sich noch 2011 an seine Flüge mit Habicht: „Er war [...] ein ‚Pfundskerl‘. Zuweilen stellte ich als Funker während der mehrstündigen Begleitschutzfliegerei das Peilgerät zum Mithören (über Bord-EV) auf Radio-Musik ein. Dann bewegte Hptm. Habicht die Do schunkelnd im Walzertakt.“<sup>27</sup> Dass auch langweilige Aufträge gefährlich sein können, erfuhr Habicht rasch. Am 8. November 1941 stürzte er bei Spartivento mit Motorschaden ins Mittelmeer und erlitt einen Schädelbasisbruch. Erst bei anbrechender Dämmerung wurden Habicht und sein Bordfunker Helmut Busch (1916-1944) in allerletzter Sekunde gerettet.

<sup>23</sup> Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 16.6.1942, FamArch Seidelmann. Der Begriff „Sendung“ spielt wahrscheinlich an auf das 1932 in München erschienene Buch von Gründel, Günther: Die Sendung der jungen Generation. Darin diagnostiziert der Autor die Abkehr der Nachkriegsjugend von den bürgerlichen Werten der Vätergeneration und den „Anbruch des vierten Schöpfungstages des abendländischen Menschen.“ Ebd. S. 306.

<sup>24</sup> So Generalleutnant a.D. Heinz Scheurlen (1895-1971) in seiner nach dem Krieg verfassten Studie 169: „Die Ausbildung 1941/42“, S. 4-5, BArch-MilArch ZA 3/28.

<sup>25</sup> Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 14.9.1941, FamArch Seidelmann.

<sup>26</sup> Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 26.9.1941, FamArch Seidelmann.

<sup>27</sup> E-Mail Horst Willborn an Wilhelm Göbel v. 13.6.2011. Die „Do“ war ein Flugzeug des Typs Do 17 Z.

## **Nachschubsicherung und Tieffliegerangriffe für Rommels Panzerarmee bei El Alamein**

Nach langer Genesung kehrte Habicht mit der 8. Staffel des ZG 26 nach Sizilien zurück. Er flog Bombenangriffe auf Malta und Seegeleitschutz, in dessen Rahmen er im Februar 1942 den Abschuss eines britischen B 17-Bombers für sich reklamierte.<sup>28</sup> Daneben leistete Habichts Staffel häufig Erdkampfunterstützung für Rommels Truppen. Seine Einsätze fielen nun härter aus. Sie brachten Erfolge und Belobigungen,<sup>29</sup> führten aber auch zu schmerzhaften Verlusten unter den deutschen Piloten.<sup>30</sup> Aufgrund seiner Leistungen wurde Habicht im April 1942 zum Hauptmann und im Juni 1942 zum Kapitän der neu aufgestellten 10. Staffel/ZG 26 befördert. Die mit dem Flugzeugtyp Do 17 ausgerüstete Einheit lag im Sommer 1942 auf wechselnden Feldflugplätzen hinter der libyschen Front. Sie flog Schiffsgeleitschutz und Bodenangriffe. Mit teilweise spektakulären Aktionen erwies sich Habicht als umsichtiger und entschlossener Kapitän. So nahm er am 21. Juni 1942 bei Tobruk handstreichartig einen Flugplatz ein; kurz darauf bewahrte er einen notgewässerten Piloten bei Marsa Matruh durch eine tollkühne Aktion vor der Gefangenschaft.<sup>31</sup> Am 18. Juli 1942 erhielt er das Eiserne Kreuz Erster Klasse.

Nachdem die deutsche Offensive bei El Alamein festgelaufen war, wurde die 10. Staffel im September 1942 nach Kreta verlegt und auf Zerstörer des Typs Ju 88 C-6 umgerüstet. In einem Luftraum, der jetzt immer stärker vom Gegner beherrscht wurde, sicherte sie Luft- und Seetransporte zur Behebung von Rommels Treibstoffkrise. Stolz schrieb Habicht nach Hause, seine Staffel werde auf 16 Maschinen aufgerüstet. „Damit kann ich schon einen ganz ordentlichen Krieg machen. Aber am liebsten wäre ich doch wieder zu Hause.“<sup>32</sup> Dezent

<sup>28</sup> Der Abschuss soll am 22.2.1942 erfolgt sein. Siehe Shores, Christopher/ Massimello, Giovanni: A History of the Mediterranean Air War 1940-1945, Vol. 2, London 2012, S. 189.

<sup>29</sup> So berichtete Habicht stolz: „Südlich Derna haben wir eine Ansammlung von englischen Panzerspähwagen und Lastwagen im Tiefflug restlos vernichtet. Rund 40 Wagen wurden in Brand geschossen. Die englische Abteilung wurde vollkommen aufgegeben. Feldmarschall Kesselring und Generaloberst Rommel haben noch am Abend an die Staffel ein Glückwunschsreiben geschickt, was bei Besatzungen und Bodenpersonal große Begeisterung auslöste.“ Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 4.5.1942, FamArch Seidelmann. Habicht gehörte zu diesem Zeitpunkt möglicherweise bereits der 9. Staffel an. Albert Kesselring (1885-1960) war von 1940 bis 1943 Chef der Luftflotte 2 und ab 1941 Oberbefehlshaber Süd beim italienischen Oberkommando.

<sup>30</sup> „Liebste, wir müssen froh sein, wenn ich nach Beendigung der Offensive nach Hause komme, da wir bereits wieder an die Verlustziffern der Monate November u[nd] Dezember herankommen. Unter anderem sind sogar 3 Staffelp kapitäne mit ihren Besatzungen bereits draussen geblieben.“ P. Habicht zwei Tage nach Beginn von Rommels Sommeroffensive Richtung Tobruk an Ehefrau Wilhelmina v. 16.6.1942, FamArch Seidelmann.

<sup>31</sup> Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 25.6.1942, FamArch Seidelmann. Die Rettungsaktion ist beschrieben im Fliegerblatt, Mitteilungsblatt der [...] Flieger Deutscher Streitkräfte e.V., 1/2012, S. 91.

<sup>32</sup> Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 10.6.1942 [recte 10.10.1942], FamArch Seidelmann.



tungen von Friedenssehnsucht klangen nun öfter in seinen Briefen an. Stattdessen stiegen die Anforderungen: Am 8. Oktober 1942 beging Habicht seinen 150. Feindflug; am 25. Oktober 1942 schoss er einen britischen Beaufighter nördlich von Tobruk ab.<sup>33</sup> Zu Hause bemühte er sich Optimismus zu verbreiten, denn „mit dem Sieg gehen wir alle einer glücklichen Zukunft entgegen. [...] Meine Staffel ist jetzt auf 200 Mann angewachsen und trägt im jetzigen Abwehrkampf eine der Hauptlasten. Heute Nacht flog ich nach Ägypten und bei Tagesgrauen habe ich mit meinen Maschinen den Engländern einige starke Verluste zugefügt. Grosse Fahrzeugansammlungen bei Fuka haben wir mit Bomben belegt und nach der Trefferlage sind mindestens 20 – 30 englische Fahrzeuge vernichtet worden. Nach der Art der verwendeten Bomben sind auch bestimmt starke Personalverluste eingetreten.“<sup>34</sup> Der Einsatz für Rommel war vergeblich: Exakt an diesem Tag brach dessen Front zusammen.

Nach der Landung von US-Streitkräften in Nordafrika wurde die III. Gruppe des ZG 26 nach Sizilien verlegt, um den Brückenkopf Tunesien halten zu können. Am 19. November bekam Habicht vertretungsweise „die Führung der gesamten Gruppe übertragen und somit mir in diesen entscheidenden Tagen auch eine grosse Verantwortung übertragen.“<sup>35</sup> Die einstige Siegeszuversicht hatte stark gelitten. Über die gedrückte Stimmung an Heiligabend 1942 schrieb Habicht: „Bei einem schlichten Zusammensein mit den Kameraden auf unserem Schloss ist der Abend still verstrichen.“<sup>36</sup> Die folgenden Monate waren geprägt von massiven Verlusten: In einem vom Gegner völlig dominierten Luftraum verlor die deutsche Luftwaffe zahlreiche Maschinen und Soldaten bei Luftkämpfen und Bombenangriffen auf Trapani und andere Flugfelder. Habichts Fotoalben zeigen nun immer öfter Spuren der Zerstörung: Rauchpilze von Bombenexplosionen und Flugzeugwracks. Nach der Kapitulation der Achsenmächte in Tunesien am 13. Mai 1943 zog sich die III. Gruppe des Zerstörergeschwaders 26 auf das italienische Festland zurück. Die 10. Staffel wurde geteilt und eine Hälfte als 11. Staffel unter Habichts Kommando nach Eleusis (Griechenland) entsandt. Hier betrieb sie „Zerstörereinsätze mit Bomben u[nd] Bordwaffen u[nd] Küstenvorfeldaufklärung vor eigenen und feind[lichen] Küsten“<sup>37</sup>. Zum 9. September 1943 wurde Habicht von seinem Posten abberufen und vier Wochen später mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnet, einem Orden, der in der Hierarchie oberhalb des Eisernen und unterhalb des Ritterkreuzes liegt.<sup>38</sup>

<sup>33</sup> „Bei einem Sicherungsauftrag über dem Mittelmeer nördlich Tobruk hatte ich 20 Minuten Luftkampf mit 2 engl. Zerstörern vom Typ Beaufighter gehabt, die einen Angriff auf unser Schutzobjekt durchführen wollten. Es gelang mir, einen davon abzuschießen, der mit einer riesigen Fontäne in den Bach fiel.“ Feldpost P. Habicht an seinen Vater v. 26.10.1942, FamArch Seidelmann.

<sup>34</sup> Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 5.11.1942, FamArch Seidelmann.

<sup>35</sup> Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 20.11.1942, FamArch Seidelmann.

<sup>36</sup> Feldpost P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 25.12.1942, FamArch Seidelmann.

<sup>37</sup> Eintrag in Habichts Wehrpass, S. 32, FamArch Seidelmann.

<sup>38</sup> Verleihungsdatum 17.10.1943, Eintrag in Habichts Wehrpass, S. 38, FamArch Seidelmann.

## Gruppenkommandeur in Braunschweig

Während des Jahres 1943 verstärkte sich die alliierte Bomberoffensive auf die Städte und Industriegebiete im Deutschen Reich massiv. Der Mangel an deutschen Jagdflugzeugen und die hohe Beschussfestigkeit der amerikanischen B17-Bomber führte im Sommer 1943 zu der Entscheidung, die Zerstörerverbände von den Fronten abzuziehen und zur Bekämpfung der US-Bomberoffensive einzusetzen. Die mit Granatwerfern bewaffneten Me 110 und Me 410 erzielten anfangs gute Erfolge, da die Eindringtiefe des US-Jagdbegleitschutzes gering war. Zu Görings Entsetzen, der Mitte 1943 derartige Warnungen Adolf Gallands (1912-1996), des Generals der Jagdflieger, noch tobend als „Hirngespinnste“<sup>39</sup> abgetan hatte, dehnte sich Ende 1943 die Reichweite der US-Jäger bis in die deutschen Zielgebiete aus. Mit der neuen P-51 Mustang sahen sich die deutschen Zerstörer nun einem übermächtigen Gegner ausgesetzt.<sup>40</sup>

Als Gruppenkommandeur leitete Habicht ab September 1943 die Ergänzungs-Zerstörer-Gruppe Braunschweig-Broitzem, eine Schuleinheit zur Ausbildung von Nachwuchspiloten. Er flog öfter nach Berlin, um sich mit Galland und der Luftwaffenführung zu besprechen. Der Gesprächsinhalt blieb Habichts Familie verborgen, nicht aber die Tatsache, dass es bei den Konferenzen zu Auseinandersetzungen kam. Die massive Luftüberlegenheit der Alliierten und die ständigen Vorwürfe Görings, der seine Jagdpiloten als „Schlappschwänze“ und „feige Krüppel“ beschimpfte und ihnen den Abschuss durch den eigenen Vorgesetzten androhte,<sup>41</sup> dürften wenig zur Hebung der Moral beigetragen haben. Habicht muss gewusst haben, dass der Krieg verloren war. Zu Weihnachten 1943 trat er seinen letzten Urlaub in Bieber an und verabschiedete sich von seinen Freunden. Der Ehefrau seines Jugendfreundes Karl-Daniel Steine (1910-1982) nahm er das Versprechen ab, sich gegebenenfalls um seine Familie zu kümmern.<sup>42</sup> Der im Dezember geborenen jüngeren Tochter gab er den programmatischen Namen Sigrid Johanna. Ersteres war germanischen Ursprungs und übersetzte man damals mit: „die zum Sieg reitende“;<sup>43</sup> beim zweiten Namen könnte Jeanne d'Arc Pate gestanden haben. Am 3. Januar 1944 schrieb Habicht den letzten erhalten

<sup>39</sup> „Geschichte der deutschen Luftverteidigung“ von Walter Grabmann, S. 454 [452], BArch-MilArch ZA 3/764.

<sup>40</sup> „Wurde Deine Me 410 von einer Mustang angegriffen, konntest Du nur noch beten. [...] Die 410 war im Kurvenkampf wertlos, man konnte mit ihr nicht kurven oder ähnliches tun. Wir hatten das Gefühl, als seien wir zum Kentucky Derby auf einem Karrengaul angetreten.“ So Oberleutnant Fritz Stehle v. ZG 1 lt. Ethell, Jeffrey/Price, Alfred: Angriffsziel Berlin, Stuttgart 1982, S. 36f.

<sup>41</sup> Ansprache Görings vor Besatzungen und Offizieren der 3. Jagdivision auf dem Flugplatz Deelen am 23.10.1943 über „die Lage der Reichsluftverteidigung 1943“, BArch-MilArch ZA 3/648.

<sup>42</sup> Auskunft Karl-Heinz Steine, Offenbach-Bieber v. 27.9.2011.

<sup>43</sup> Aktuelle Etymologie: „schöne Siegerin.“ Reclams Namenbuch, Stuttgart 2014, S. 137. Der Verf. ist mit Peter Habichts jüngerer Tochter verheiratet. Die ältere Tochter Maria Christina wurde 1940 geboren. Sie starb 2018.

gebliebenen Brief an seine Frau. Sein Optimismus von ehemals war völlig geschwunden.<sup>44</sup>

### Tod im Luftkampf

Am 11. Januar 1944 starteten 663 US-Bomber in Südostengland zu einem Großangriff auf die deutsche Industrie. 177 „Fliegende Festungen“ der 1. Bomberdivision nahmen Kurs auf das AGO-Flugzeugwerk in Oschersleben nahe Halberstadt. Als Sicherung für die gesamte Armada flogen 592 Begleitjäger mit; darunter befanden sich 49 P-51 Mustang der von Major James Howell Howard (1913-1995) geführten 354. Fighter Group.<sup>45</sup> Einer der Piloten war Lt. Robert Winston Stephens (1921-1960). Er entstammte, wie Habicht auch, dem Arbeitermilieu, war begeisterter Baseballspieler und flog eine P-51 B mit der Serien-Nr. 43-12424. In Anspielung auf seine früheren K.O.-Siege als Boxer hatte er ihr den Namen „Killer“ verpasst.<sup>46</sup> Als um 10.34 Uhr die 1. US-Bomberdivision die holländische Küste überflog, brachte die deutsche Luftwaffe sukzessive 239 Jäger und Zerstörer in die Luft. Gegen 10.40 Uhr erfolgte Habichts Start in Braunschweig-Broitzem mit seinem altbewährten Bordfunker Helmut Busch. Danach galten beide als vermisst. Ihre Me 410 A-1<sup>47</sup> wurde „zuletzt vom Rottenflieger gesehen, als der Kdr. mit seiner Maschine allein einen Verband von etwa 80 viermot. Bombern angriff.“<sup>48</sup>

Was geschehen war, schilderte Robert Stephens. Gegen 11.40 Uhr verteidigte er einen aus der Formation gefallenen US-Bomber über Oschersleben, „der von drei Me 410 attackiert wurde. Ich suchte mir eine der 410 als Ziel aus und setzte mich hinter ihn. Er bemerkte mich und flog eine Steilspirale nach unten. Ich folgte ihm und gab ein paar kurze Salven ab. Ich konnte keine Treffer feststellen und ließ bei [einer Höhe von] 12.000 Fuß von ihm ab. Ich kreiste umher und sah eben jene 410 zurück zur „Bomber Box“ aufsteigen. Ich passte ihn ab und setzte mich hinter ihn - diesmal unbemerkt. Mit nur einem Maschinengewehr feuernd schoss ich einige lange Salven ab, bis ich Einschläge in seine linke Motorgondel wahrnahm. Dann explodierte der Motor und das Flugzeug fing Feuer. Immer

---

<sup>44</sup> „Ich verbrachte den Sylvesterabend mit meinen Stammoffizieren zu Hause mit einigen kleinen Getränken. Der Abend verlief sehr ruhig und ich war froh, als alles vorbei war. Um 12.00 h dachte ich sehr an Dich und die Kinder und stellte mir vor, wie schön es für uns wäre, wenn wir jetzt für immer zusammen sein könnten. [...] Mit jedem weiteren Tag fühle ich jetzt auch mehr, dass ich zu Euch dreien nach Hause gehöre.“ P. Habicht an Ehefrau Wilhelmina v. 3.1.1944, FamArch Seidelmann.

<sup>45</sup> Zum Angriff v. 11.1.1944: Scheer, René: AGO-Flugzeugwerke, Oschersleben 2014, S. 180-184; van der Kuylen, Jaap: The Killing Sky, Rozenburg o.J.; Havelaar, Marion: The 91st Bombardement Group in World War II, Atglen 1995, S. 91-97; Price, Alfred: Luftschlacht über Deutschland, Stuttgart 1991 (7), S. 124-125.

<sup>46</sup> Auskunft des Sohns von Robert (Bob) Stephens, Jeff Stephens, Georgetown/Texas v. 27.5.2020.

<sup>47</sup> Flugzeugtyp laut Balss, Michael: Deutsche Luftwaffe Losses & Claims, Part 28, Tugos 2018, S. 103.

<sup>48</sup> Namentliche Verlustmeldung Nr. 10 zum 11.1.1944, B 563/ab 100.001 und B 563-1 KARTEI/H-1828/406 BArch Berlin.

noch feuernd kam ich nahe heran und beobachtete dabei weitere Einschläge über den gesamten Rumpf. Um ihn nicht zu rammen, ließ ich von ihm ab und zog nach links. Ich konnte sehen, dass sein gesamtes Flugzeug in Flammen stand.“<sup>49</sup> Andere US-Piloten bestätigten, dass Stephens „eine lange Salve direkt in das Cockpit“<sup>50</sup> schoss. „Danach scherte die in Flammen gehüllte 410 nach links aus [...] und ging steil nach unten.“<sup>51</sup> Es ist sehr wahrscheinlich, dass in dem von Stephens abgeschossenen Flugzeug Habicht und Busch zu Tode kamen: Flugzeugtyp und Absturzort stimmen in den deutschen und amerikanischen Quellen überein.<sup>52</sup> In Habichts Familie ist bekannt, dass eine Mustang für seinen Tod sorgte. Laut „354th Mission Summary Report“ schoss Howards 354. Fighter Group am 11. Januar 1944 lediglich eine einzige Me 410 ab, und zwar jene, die sich Robert Stephens auf seine Fahnen schreiben konnte.<sup>53</sup>

Der Sieger schrieb am gleichen Tag voller Stolz an seine Eltern: „I got another Jerry.“<sup>54</sup> Habichts Hinterbliebene wurden vermutlich vom Bieberer Ortsgruppenleiter Philipp Wahl verständigt, mit dem Habicht zehn Jahre zuvor die örtliche Fliegergruppe gegründet hatte. Unter großer Anteilnahme erhielt der nur 32 Jahre alt gewordene Offizier am 19. Januar 1944 auf dem Bieberer Friedhof sein letztes Geleit. In 357 Fronteinsätzen hatte er zwei Abschüsse erzielt.<sup>55</sup> Die Luftwaffe bezeugte ihren Respekt durch die Salutschüsse einer Ehrenformation und stellte in dünnen Worten fest, Habicht habe „auf dem Flugfeld der Ehre sein Leben für Führer, Volk und Vaterland“<sup>56</sup> gegeben. In ihrer Traueranzeige verzichtete die Familie auf die Erwähnung des „Führers“ und hielt über das Wirken des Verstorbenen fest: „Das Flugwesen und sein Ausbau war sein Lebensinhalt.“<sup>57</sup>

---

<sup>49</sup> Me 410-Encounter Report Stephens, publiziert in: Hess, William: 54<sup>th</sup> Fighter Group, Oxford 2002, S. 20.

<sup>50</sup> Supporting Statement v. Stephens' Rottenflieger, Lt. Lowell K. Brueland.

<sup>51</sup> Supporting Statement v. Lt. William B. Davis. Zitate Anm. 49-51: Orig. in Englisch, Übersetzung durch Verf.

<sup>52</sup> Stephens Encounter Report verortet dessen Abschuss „10 miles northwest of target“. Das target (Ziel) lag am östlichen Ortsrand von Oschersleben. Die Angabe von Balss 2018 (wie Anm. 47), S. 103 basiert auf den Verlustmeldungen des deutschen Generalquartiermeisters. Ihnen zufolge liegt Habichts Absturzstelle „3 km northwest of Ottleben.“ Beide Angaben sind identisch und führen nach Ottleben. Dessen Ortschronist Peter S. Fischer zeigte dem Verf. 2011 eine Stelle, die ca. 1,5 km südöstlich des Dorfrands liegt. Auf einem Acker, südlich der von Ottleben nach Hornhausen führenden Landstraße L 104, will der Zeitzeuge Werner Reimer 1944 Habichts Aufschlag und Bergung beobachtet haben. Das Wrack wurden später zum Bahnhof von Ottleben abtransportiert.

<sup>53</sup> Eine weitere wurde im 354th Mission Summary Report als „damaged“, also nur beschädigt klassifiziert. Der Verf. dankt an dieser Stelle Daniel Carrizales von der 354th Pioneer Mustang Fighter Group Association, USA für die Überlassung von Scans der in Anm. 49 bis 53 genannten Reports der US-Airforce.

<sup>54</sup> Robert an John und Bertilla Stephens v. 11.1.1943 [recte: 1944], FamArch Stephens.

<sup>55</sup> Eintrag in Habichts Wehrpass, S. 32, FamArch Seidelmann.

<sup>56</sup> Urkunde Luftwaffe Braunschweig-Broitzem (stv. Kommandeur Brander) v. 17.1.1944, FamArch Seidelmann.

<sup>57</sup> Offenbacher Nachrichten v. 17.1.1944.

Robert W. Stephens besiegte bis zum Kriegsende 13 Gegner.<sup>58</sup> Danach wurde er in Straubing stationiert, jenem Fliegerhorst, auf dem Habicht einst seine Schüler unterrichtet hatte. Am 6. April 1960 starb der am Ende hochdekorierte Colonel den Fliegertod bei einem Unfall im Dienste der US-Airforce. Robert Winston Stephens wurde nur 38 Jahre alt.<sup>59</sup>



<sup>58</sup> Hess 2002 (wie Anm. 49), S. 121.

<sup>59</sup> Biografie: [http://www.baseballinwartime.com/player\\_biographies/stephens\\_robert.htm](http://www.baseballinwartime.com/player_biographies/stephens_robert.htm)