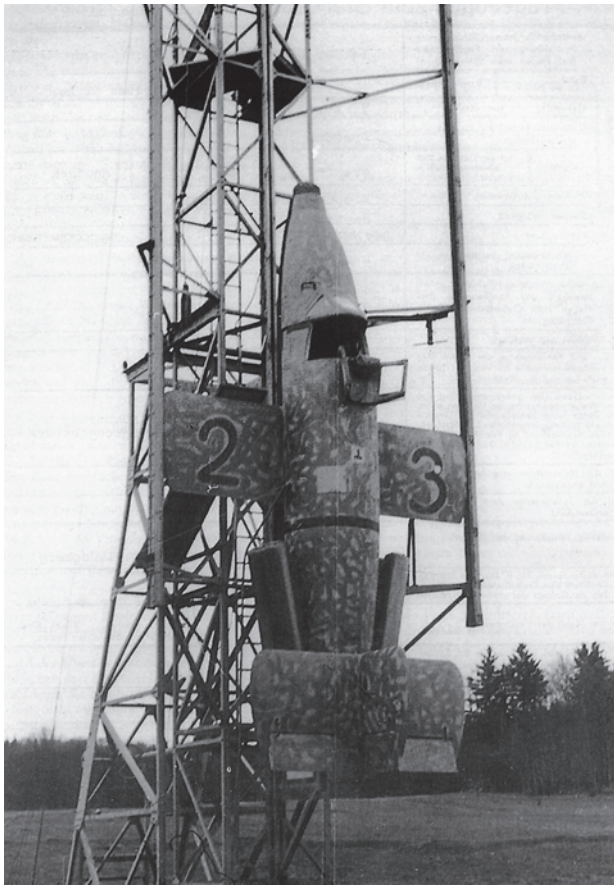


Denkmale der letzten Weltkriegstage Die Abschussrampen für «Nattern» im Jesinger «Hasenholz» sind gefährdet

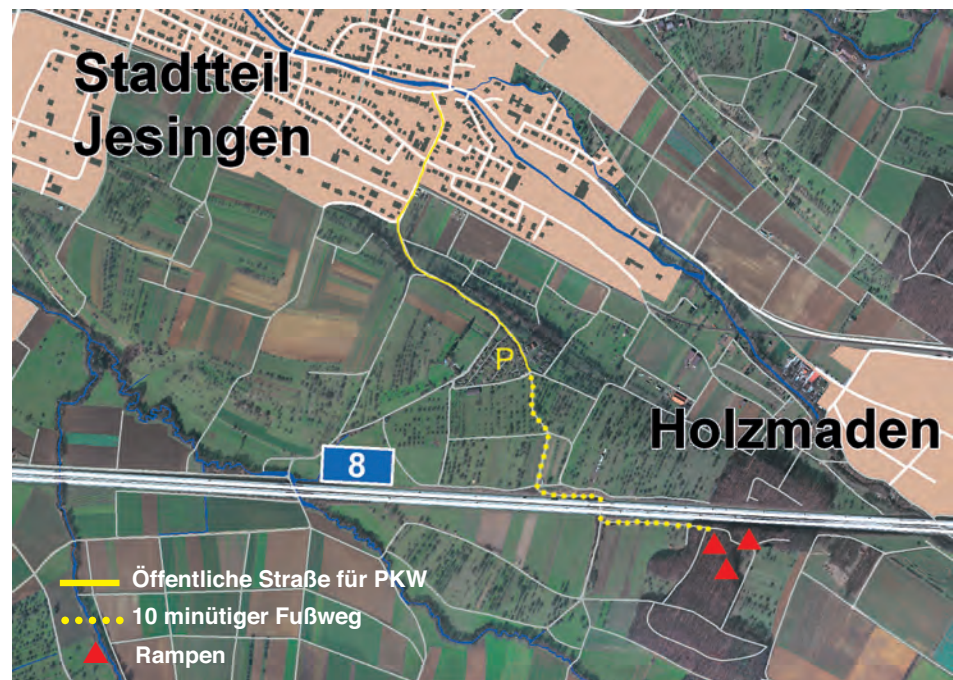


Unweit der Autobahn bei Kirchheim unter Teck finden sich mit den insgesamt drei Abschussrampen für die legendäre Flugabwehrrakete «Natter» seltene Bau- und Technikdenkmale, die an die Geschichte des Kriegsendes im Frühjahr 1945 erinnern. Bereits im Jahr zuvor, 1944, war die Situation für die deutsche Luftverteidigung immer schwieriger geworden. Weil die Bomberverbände der Alliierten nicht nur unter Begleitschutz, sondern auch in einer Höhe von bis zu 7500 Metern in das Territorium des Deutschen Reiches einflogen, erschien ihre Bekämpfung kaum mehr möglich. Für die bislang gängigen deutschen Flugabwehrgeschütze waren die Bomber in solchen Einflughöhen schlicht unerreichbar. Und den Begleitflugzeugen vermochte die deutsche Luftwaffe auch keine gravierenden Verluste zuzufügen. Aufgrund der massiven Luftangriffe, die auch die Luftfahrtindustrie trafen, entstand im Sommer 1944 die Idee zu einem «Verschleißjäger». Diese einfachen und billig zu produzierenden Flugzeuge sollten eine wirkungsvollere Bekämpfung der feindlichen Bombergeschwader ermöglichen.

Vom Reichsluftfahrtministerium erging unversehens eine Ausschreibung an die deutsche Luftfahrtindustrie. Neben bekannten Firmen reichte auch der bis dahin in einschlägigen Kreisen noch wenig

Abbildung oben:
Eine Natter in der
Abschussrampe auf
dem Heuberg bei
Stetten am kalten Markt
im Frühjahr 1945.

Drei Punkte markieren die
Lage der Natter-Abschuss-
rampen bei Kirchheim-
Jesingen. Das «P» markiert
den öffentlichen Parkplatz
beim «Jesinger Kleintierzüch-
terverein». Die «Südliche
Rampe» liegt am Rand des
ICE-Planungstreifens und
könnte deshalb der Nachwelt
erhalten bleiben.



bekannte Erich Bachem (1906-1960) seinen ungewöhnlichen Entwurf ein. Der Ingenieur hatte zunächst als Technischer Direktor bei «Fieseler» gearbeitet und gründete 1942 mit den Bachem-Werken einen eigenen Zuliefererbetrieb für die Luftfahrtindustrie. Sein unkonventioneller Flugapparat sollte aus einem Gestell heraus mit einem Raketenantrieb senkrecht starten. In den Reihen des Reichsluftfahrtministeriums erntete Bachems Projekt allerdings zunächst nur Skepsis. Indes witterte die SS Heinrich Himmlers hier eine willkommene Gelegenheit, ihren Einflussbereich in der Rüstungsproduktion zu erweitern. Sie veranlasste, dass im August 1944 Bachems Raketenabfangjäger unter dem Namen «Ba 349 Natter» in das Rüstungsprogramm aufgenommen wurde.

Von der scheinbaren Wunderwaffe zum Zeugnis und Technikdenkmal des bizarren Kriegsendes

Von der SS in der militärisch aussichtslosen Lage der letzten Kriegsmomente zunächst als Wunderwaffe verherrlicht, erhielt der Mythos «Natter» auch in der Nachkriegszeit immer wieder Aufmerksamkeit von der Presse und anderen Medien. Die einzigen heute noch erhaltenen Startplattformen, die für einen taktischen Einsatz dieser «Nattern» bestimmt waren, befinden sich im Jesinger «Hasenholz» bei Kirchheim. Seitdem bekannt wurde, dass diese Starttrampen dem geplanten Neubau der ICE-Trasse von Stuttgart nach Ulm geopfert werden sollen, engagieren sich Kirchheimer Bürger, Vertreter des Schwäbischen Heimatbunds und des Verschönerungsvereins Kirchheim unter Teck dafür, die Raketenabschussrampen als Geschichts- und Technikdenkmale zu erhalten.

Horst Lommel, wohl der tiefste Kenner der Geschichte der «Natter», hatte die Hoffnung schon aufgegeben, jemals klären zu können, wo und ob es



«Nordwestliche Rampe». Man sieht den 50 x 50 cm großen zentralen Schacht, in den die hölzerne Einmastlafette zwei Meter tief eingesenkt werden konnte. Auf der 20 cm breiten Rinne am Rand sollten die Bedienungsmannschaften über Laufräder die Nattern auf feindliche Bomberpulks ausrichten.

überhaupt Starttrampen für die «Operation KROKUS», dem Ersteinsatz der vermeintlichen Nazi-Wunderwaffe «Natter», gegeben hat. Oder sollte es sich am Ende doch nur um Gerüchte und Legenden handeln, die in der militärisch für Nazi-Deutschland aussichtslosen Situation Hoffnungen auf eine wundersame Wende nähren sollten? Wie Lommel in seiner militärgeschichtlichen Studie «Das bemannte Geschoss Ba 349 Natter» (2000) erzählt, erhielt er Ende März 1999 Post von Willy Reichert, einem Vermessungsingenieur aus Kirchheim. Dieser schrieb ihm: *Ich war im Herbst 1945 als Lehrling des Feld- und Flurbereinigungsamtes Kirchheim (...) im Wald «Hasenholz» (zwischen Kirchheim und Weilheim) mit Vermessungsarbeiten beschäftigt. Dabei haben wir dort drei ca. 4 m im Durchmesser messende kreisrunde betonierte Platten mit einem ca. 2 m tiefen zentralen Schacht vorgefunden. Ich nehme an, dass sie im Laufe des Winters 1944/45 hergestellt wurden. Es wurde schon damals von vorgesehenen Raketen-Abschussrampen gesprochen.*

Willy Reichert hatte im März 1945 bei Vermessungsarbeiten im Jesinger «Hasenholz» miterlebt, dass da – so seine Auskunft im März 2010 – «was

Replik der »Natter« im Museum im Lager Heuberg

Militärgeschichtliche Sammlung
im Lager Heuberg,
72510 Stetten am kalten Markt

Geöffnet an 4 Sonntagen im Jahr.
Nächster Termin
15.7.2012, 10-16 Uhr.
Personalausweis nicht vergessen!

Vereinbarung von
Sonderführungen für Gruppen
unter Telefon 075 73/504-27 04





Die «Südliche Rampe» liegt außerhalb der geplanten ICE-Trasse und könnte ohne Vorbehalt unter Denkmalschutz gestellt werden. Links am Baum ist die vom Kirchheimer Verschönerungsverein gestiftete Info-Tafel zu sehen.

läuft». Es sei von Stellungen für die V1 oder V2 gemunkelt worden. Unter den Bauarbeitern der Firma Most, die hier die Zementplatten gossen, seien auch viele Zwangsarbeiter gewesen. Auf die Frage der Vermessungsleute, was hier gebaut werde, deutete man an, dass ihnen der Strick drohe, wenn jemand etwas verlauten ließe.

Am 28. März 1999 besichtigte Horst Lommel zusammen mit Willy Reichert diese Stelle und war überwältigt: Unverkennbar waren zwei Startplattformen für die Holzmastlafetten für das Unternehmen KROKUS zu erkennen. Nach dem Abräumen einer dünnen Grasschicht sah man auch die rundumlaufende Rinne für das Stützrad der Lafette, die eine Drehung der Abschussanlage um 360 Grad ermöglichte. Am 13. April 1999 ging Horst Lommel zusammen mit Willy Reichert, Stadtarchivar Rainer Kilian und Walter Olpp erneut ins «Hasenholz». Dank der Unterstützung von Grundstücksinhabern fanden sie dann auch noch eine dritte Abschussrampe. Willy Reichert hielt die genaue Lage der drei Plattformen in einer Flurkarte fest. Nun war es mög-

lich, aus den baulichen Überresten die einstige Raketenbatterie zu rekonstruieren: Die drei Abschussrampen ergeben ein fast gleichseitiges Dreieck mit einer Kantenlänge von 110 bis 120 Metern. Diese Befunde lieferten für den Technikhistoriker Lommel den Beweis, dass der taktische Ersteinsatz der Natter weit fortgeschritten war und hier die erste und weltweit einzige Einsatzbatterie für einen bemannten Raketeneinsatz kurz vor der Vollendung stand.

Der Tod des Testpiloten beim bemannten Flugversuch und der geplante Ersteinsatz zum Führergeburtstag 1945

Was wissen wir heute über die «Operation KROKUS», in deren Rahmen die «Nattern» im Frühjahr 1945 erprobt werden sollten? Trotz des Scheiterns des einzigen bemannten Testflugs auf dem Versuchsgelände Heuberg auf der Südwestalb – der Pilot kam dabei ums Leben – hielt die SS die Entwicklung der Raketenabfangjäger «Natter» für so weit fortgeschritten, dass man am 20. April 1945, zu Hitlers Geburtstag, deren taktischen Ersteinsatz plante. Acht Natter-Piloten wurden für diesen Einsatz seit Anfang März 1945 im nahen Holzmaden untergebracht und warteten auf die Lieferung der zugesagten Flugmaschinen. Zehn Holzmastlafetten lagen für den Einbau in die Abschussrampen bereit. Aus einer Aktennotiz zur «Aktion KROKUS» vom



Lothar Sieber stürzte Anfang März 1945 im Alter von 23 Jahren bei einem Versuchsflug mit einer Natter am Heuberg auf der Alb ab und starb.

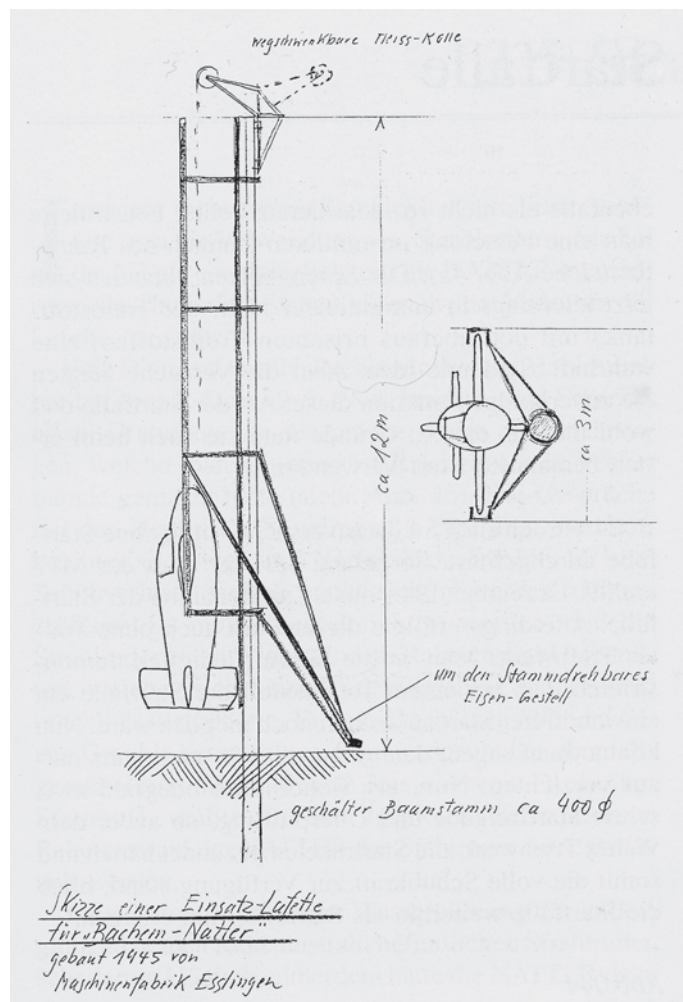
22. Februar 1945 geht hervor, dass am 15. März die erforderlichen Bodengeräte am Einsatzort, dem «Hasenholz», eintreffen sollten. Man kann deshalb davon ausgehen, dass bis zu diesem Zeitpunkt die dortigen Bauarbeiten für die drei heutigen Betonrampen abgeschlossen waren.

Fest steht jedenfalls, dass es damals trotz immenser Anstrengungen nicht gelang, im «Hasenholz» auch nur eine einzige «Natter» zum Aufstieg und damit zur Attacke auf einen feindlichen Bomberverband zu bringen. Am 19. und 20. April erfolgte der Angriff der US-Streitkräfte auf Holzmaden. Die acht Natter-Piloten flüchteten unverrichteter Dinge nach Bad Waldsee, wohin auch die Holzmastlafetten gebracht wurden. Am 22. April war dann der Krieg im Bereich des Teckgeländes vorbei.

*Aufstieg, Sturzflug, Attacke –
ein kaum beherrschbares Raketenflugzeug*

Horst Lommel lässt offen, für wen der Einsatz der «Natter» wohl katastrophaler verlaufen wäre – für die Angegriffenen oder die Angreifer? Den auf ihren Startrampen schwer auszumachenden, senkrecht aufsteigenden drei Raketenflugzeugen hätten die Abfangjäger der Alliierten wohl wenig entgegenzusetzen können. Nach erfolgreichem Aufstieg, so das Szenario, sollte sich die jeweilige «Natter» in einem rasanten Sturzflug hinter dem feindlichen Bomberpulk positionieren und mit ihren 24 Raketen in einem «Schrotschuss» ein oder zwei Bomber vernichten. Danach hätte der Pilot der «Natter» einen «Absetzsturz» bis auf rund 1000 Meter durchführen, die Maschine auf diesem Niveau mit dem Steuerruder abfangen und dann Bug und Heck absprengen müssen. Anschließend wären das wertvolle Triebwerk und der Pilot der «Natter» mit Fallschirmen zur Erde geschwebt und für den nächsten Kampfeinsatz präpariert worden.

Horst Lommel beschreibt, wie der Pilot während seines maximal nur zwei Minuten dauernden Fluges innerhalb von Bruchteilen von Sekunden viel zu viele lebenswichtige Handgriffe hätte durchführen müssen. Gleichzeitig sollte er sich dabei auch noch auf seine Flugbahn und die feindlichen Bombergeschwader konzentrieren – eine pannenträchtige, kaum lösbare Aufgabe. Kein Wunder, dass der erste und einzige bemannte Flugversuch einer «Natter» am 1. März 1945 auf dem Versuchsgelände Heuberg bei Stetten am kalten Markt für den Testpiloten tödlich endete. Vor dem Start hatte Lothar Sieber (1922-1945) noch sein Testament gemacht und sich mit einer Luftwaffenhelferin verlobt. Die «Natter» stürzte bei dem Flugversuch ab und raste in den Erdboden. Um



Originalskizze einer Einsatz-Lafette von Erich Bachem mit einem geschälten Baumstamm von 400 mm Durchmesser in der Mitte der Abschussrampe und einem um den Stamm drehbaren Eisengestell. Die Höhe der Natter betrug sechs Meter.

den Ruf der vermeintlichen Wunderwaffe nicht zu gefährden, wurden die Ursachen und Umstände des Unglücks geheim gehalten. Bis zuletzt klammerte sich die zuständige SS-Führung an die «Operation KROKUS». Aber warum? Um doch noch den Endsieg zu erringen? Oder um zum «Führergeburtstag» am 20. April 1945 ein paar abgeschossene Bomber präsentieren zu können? Und wenn es nun tatsächlich gelungen wäre, vom «Hasenholz» aus erfolgreich einen Bomberpulk aufzureiben, wie hätten die Alliierten wohl darauf reagiert?

Neben der Firma Bachem in Bad Waldsee hatte sich Wolf Hirth in Kirchheim-Nabern auf die Fertigung von «Nattern» spezialisiert. Ernst Bachem hatte schon früher in Sachen Wohnwägen mit dem örtlichen Segelflugzeughersteller zusammengearbeitet. Noch Ende Februar 1945 bekam die Firma Hirth den Auftrag für den Bau von zehn Natter-Exemplaren, wie Karl Buck in seinem Buch über

«Luftfahrt an der Teck» ausführt. Eine Spezialität von Wolf Hirth war die Herstellung der leichten hölzernen Verschleißteile der «Natter», also Bug, Heck und Flügel. Nach Karl Buck war die Nähe zu den Wolf-Hirth-Werken ausschlaggebend dafür, dass man die drei Raketenabschussrampen im benachbarten «Hasenholz» bei der Autobahn anlegte, die bevorzugt als Leitlinie von alliierten Bomberpuls genutzt wurde. Außerdem stellte die Firma Faber & Becker in Kirchheim mit ihren Zweigstellen im benachbarten Weilheim und Unterlenningen leistungsstarke Flugmotoren her. Den Amerikanern scheint diese Konzentration spezieller Luftfahrttechnik im Raum Kirchheim unter Teck bekannt gewesen zu sein. Bei einem Verteidigungs- bzw. Vergeltungsangriff alliierter Bombergeschwader wäre deshalb der ganze Großraum Kirchheim großflächig betroffen gewesen. Der schwere Bombenangriff auf Dettingen (Teck) am 20. April 1945, in dem die alliierte Luftaufklärung einen deutschen Munitionszug entdeckte, ist ein tragisches Beispiel.

*Von der Raketenrampe zum Kriegsdenkmal:
Was wird aus den Abschussrampen im Hasenholz?*

Die Raketenabschussanlagen für die «Nattern» haben über Jahrzehnte erfolgreich den Verwitterungskräften im «Hasenholz» getrotzt. Auch die dortigen Grundstücksbesitzer behüten seit drei Generationen dieses Erbe des Zweiten Weltkrieges. Erst durch den geplanten Bau der ICE-Trasse zwischen Stuttgart und Ulm besteht seit wenigen Jahren eine echte Gefährdung für dieses einzigartige Zeitzeugnis aus den letzten Kriegstagen in Württemberg. Während im Schwarzwald die Reste des «Westwalls» landesweit geschützt wurden (vgl. Friedrich Wein: Die Flugabwehrstellung Hornsgrinde, Ortenaukreis, in: Denkmalpflege in Baden-

Württemberg, 3/2011, S. 168-169), sahen Untere wie Obere Denkmalschutzbehörde des Landes Baden-Württemberg bis jetzt keinen Handlungsbedarf für die Kirchheimer «Nattern», vermutlich weil die drei Abschussrampen die neue ICE-Planungstrasse tangieren und man die Deutsche Bahn AG nicht noch zusätzlich mit einer Entscheidung der Denkmalschutzbehörde belasten wollte.

Auch die hartnäckigen Bemühungen von Heimatbund und Verschönerungsverein Kirchheim, wenigstens eine der drei Raketenabschussrampen, die am südlichen Rand des Planungskorridors liegt, unter Denkmalschutz zu stellen, wurden von den verantwortlichen Stellen nicht unterstützt, obwohl diese Betonplatte die Baumaßnahmen der Bahn kaum behindern dürfte. Der Verschönerungsverein Kirchheim hat daraufhin 2011 veranlasst, dass diese dritte Abschussrampe wenigstens als «Kleindenkmal» des Landkreises Esslingen ausgewiesen wird. Rechtlich bietet diese Maßnahme aber wenig Schutz. So ist es nicht auszuschließen, dass im Verlauf künftiger Baumaßnahmen nicht nur die beiden nördlichen Raketenabschussrampen beseitigt werden, die unmittelbar im Bereich der geplanten ICE-Trasse liegen. Zu fürchten ist, dass dabei auch die dritte Abschussrampe am Südrand des Planungstreifens zerstört wird und so für immer ein unersetzliches Denkmal verloren geht.

LITERATUR:

Buck, Karl: Luftfahrt an der Teck. Geschichte und Geschichten zur Fliegerei im Land an der Teck 1928-1958. 2. Aufl., Ulm 2009.

Lommel, Horst: Das bemannte Geschoss Ba 349 Natter, Zweibrücken 2000.

Eine reich bebilderte, umfassende Darstellung zum Thema aus der Feder von Karl Buck und Friedrich Heinzelmann erscheint jetzt in Band 35 der Schriftenreihe des Stadtarchivs Kirchheim unter Teck, Kirchheim unter Teck: GO Druck Media Verlag 2012. Bezug: Stadtarchiv Kirchheim, Mail: archiv@kirchheim-teck.de



Heren, Tod & Teufel
Der Fall Katharina Kepler und weitere
Stationen der Hexenverfolgung

Sonderausstellung im Römermuseum Güglingen
vom 10.06.2012 - 03.03.2013
www.roermuseum-gueglingen.de