

Crisis in de Luftwaffe tijdens de Koude Oorlog

Eerst bestraffen, dan onderzoeken

De in 1956 als onderdeel van de Bundeswehr opgerichte Luftwaffe had in het begin te kampen met tegenslagen, maar werd niettemin al snel operationeel verklaard. Het kwam tot ongelukken en verliezen aan mensenlevens, maar ook tot incidenten die tijdens de Koude Oorlog de spanning tussen Oost en West nog meer opdreven. Een voorbeeld daarvan is het uit koers raken van twee F-84F Thunderstreaks, die in 1961 boven Oost-Duits grondgebied verzeild raakten. Het leidde tot heftige reacties uit Moskou en de DDR, terwijl de Bundeswehr en minister van Defensie Franz Josef Strauß het incident op een amateuristische manier afhandelden.

Drs. A.J. Vinke*

September 1961. De Berlijnse Muur was net gebouwd. Oost-Duitse grenswachten schoten dagelijks op mensen die probeerden te vluchten. Russen en Amerikanen testten in Siberië en Nevada atoombommen. Het was het hoogtepunt van de Koude Oorlog. Op dat moment hield de NAVO de luchtverdedigingsoefening Checkmate, tevens een machtsdemonstratie tegen de Russen. In deze uitermate gespannen situatie raakten twee West-Duitse vliegers met hun F-84F Thunderstreak hun oriëntatie kwijt en kwamen terecht in het luchtruim van de Duitse Democratische Republiek. Achtervolgd door MiG-jagers probeerden zij wanhopig te ontsnappen. Militair en politiek was het een precaire toestand. Het incident groeide uit tot een affaire, waarin de West-Duitse minister van Defensie Franz Josef Strauß probeerde zijn reputatie te redden, maar zich vergaloppeerde. Officieren en onderofficieren van de luchtmacht kwamen in opstand. Dit artikel beschrijft het incident en de nasleep met het optreden van de minister en de



In 1957, twee jaar na de toetreding van de Bondsrepubliek tot de NAVO, toont de Luftwaffe haar recent in gebruik genomen Thunderstreaks aan het publiek

FOTO PICTURE ALLIANCE, GEORG GÖBEL



bevelhebber van de Luftwaffe. De slotbeschouwing bevat de geleerde lessen.

De Duitse herbewapening

Met de onvoorwaardelijke capitulatie van nazi-Duitsland op 7 en 8 mei 1945 was de soevereiniteit van het land volledig afgeschaft. De opdracht was om Duitsland te denazificeren en te demilitariseren. Het land mocht geen rol van betekenis meer spelen in politieke, economische en militaire aangelegenheden. Het vormen van een eigen leger was verboden. Ideologische fricties tussen de Sovjet-bezettingmacht en de westelijke geallieerden leidden uiteindelijk tot de stichting van de Bondsrepubliek Duitsland in mei 1949 en de Duitse Democratische Republiek in oktober van dat jaar. De reeds bestaande vraag bij de Amerikanen en Britten of Duitsland herbewapend moest worden tegen agressie van de Sovjet-Unie kreeg met deze deling een extra impuls. De kwestie van de herbewapening werd tevens een groot discussiepunt in de Duitse Bondsdag. Bondskanselier Konrad Adenauer wilde de Bondsrepubliek in het westelijke bondgenootschap integreren. De inval in 1950 van het communistische Noord-Korea in Zuid-Korea gaf Duitsland het beslissende zetje naar herbewapening.

In opdracht van Adenauer en met goedkeuring van de westelijke geallieerden vergaderden enkele voormalige officieren van de Wehrmacht in oktober 1950 in het klooster Himmerod in de Eifel over het oprichten van een West-Duits leger. In een geheim rapport, het *Himmeroder Denkschrift*, pleitten zij voor de opbouw van een sterke krijgsmacht.¹ Adenauer benoemde het

CDU-Bondsdaglid Theodor Blank tot 'Beauftragter des Bundeskanzlers für die mit der Vermehrung der alliierten Truppen zusammenhängenden Fragen'. Al snel werd gesproken over het 'Amt Blank'; het werd de wieg van het latere ministerie van Defensie.² Op 6 mei 1955 trad de Bondsrepubliek toe tot de NAVO en mocht eigen strijdkrachten inbrengen. Het 'Amt Blank' werd het Bundesministerium für Verteidigung.

Oefening Checkmate

De officiële oprichtingsdatum van een nieuwe West-Duitse luchtmacht was 24 september 1956, toen de eerste tien jachtvliegers hun *wing* ontvingen en er een symbolische overdracht van de eerste trainingstoestellen plaatsvond: een Piper L-18, een Harvard Mk.4 (T-6) en een Lockheed T-33. Snel daarna werden de jachtbomwerpers F-84F, RF-84F, F-86K en F-86 Sabre Mk.5/Mk.6 door de Verenigde Staten en Canada ter beschikking gesteld of daar gekocht. Als transporttoestel bestelde de Luftwaffe de Franse Noratlas. De eerste vrijwilligers van de luchtmacht kregen in januari 1956 in Nörvenich hun aanstellingsorkonde. Luitenant-generaal Josef Kammhuber trad op 1 juni 1957 aan als de eerste bevelhebber. De contouren van dit krijgsmachtdeel werden zichtbaar. Na opkomst van de eerste dienstplichtigen op 16 januari 1958 volgde de uitbreiding van de opleidingsinstituten. Vliegers en Geleide Wapen-personeel werden voor opleiding naar de Verenigde Staten gestuurd. Begin 1959 volgde de bestelling van de eerste F-104 Starfighters en in 1963 van het transporttoestel Transall C-160.³ In 1961 beschikte de Luftwaffe over 12 Geschwader⁴ met 450 jachtvliegtuigen en meer dan 650 gevechtsvliegers.⁵

Vliegers waren in de beginjaren vaak jonge officieren en onderofficieren en velen van hen hadden nooit eerder gediend en hadden geen ervaring. De personele opbouw was ongunstig: zeer weinig oudere, ervaren vliegers in leidende posities en veel jonge onervaren vliegers, van wie een groot deel onderofficier was. Velen hadden een beperkte kennis van de Engelse taal. Daarnaast waren er problemen met de soms

* Drs. A.J. Vinke is luitenant-kolonel b.d. van de Koninklijke Luchtmacht.

1 'Denkschrift über die Aufstellung eines Deutschen Kontingents im Rahmen einer internationalen Streitmacht zur Verteidigung Westeuropas' (9 oktober 1950). Zie: www.bundeswehr.de.

2 *Von Himmerod zum Amt Blank* (8 november 2021). Zie: www.bundeswehr.de.

3 *Die Geschichte der Luftwaffe*, zie: www.bundeswehr.de.

4 Het begrip Geschwader laat zich moeilijk naar het Nederlands vertalen. De term komt overeen met het Engelse en Amerikaanse wing, een eenheid van 2 of 3 squadrons, met elk circa 20 vliegtuigen. Een Geschwader bestaat uit 2 of 3 Staffeln, min of meer vergelijkbaar met een squadron. In dit artikel wordt de term Geschwader gebruikt.

5 'Republic F-84F Thunderstreak bei der Luftwaffe', zie: *Flugrevue.de*, 16 oktober 2021.



Kolonel Walter Krupinski (links) commandant van JaBoG 33, kon zijn eigen vliegtuigen veilig laten terugkeren en leidde een onderzoek naar het incident met Pfefferkorn en Eberl

FOTO BUNDESWEHR

verouderde techniek en een gebrek aan trainingsmogelijkheden. De West-Duitse Luftwaffe had in de vroege jaren te kampen met veel ongevallen en verliezen aan mensenlevens en vliegtuigen.⁶ Drieënnegentig toestellen gingen bij crashes verloren, meer dan 50 vliegtuigen werden bij ongevallen op de grond vernietigd. Het aantal ongevallen met de Thunderstreak lag hoger dan met de Starfighter.⁷ Niettemin werd de Luftwaffe gereed verklaard voor operationele inzet.

Kort na de bouw van de Berlijnse Muur op 13 augustus 1961 hield de NAVO een grote internationale luchtverdedigingsoefening, waarin ook een conflict met nucleaire wapens werd gesimuleerd.⁸ Hoewel de oefening al lang was gepland en voorbereid, was het moment uiteindelijk politiek precair. De bouw van de Berlijnse Muur had de tegenstellingen immers nog verder verscherpt. Voor de pas enkele jaren bestaande West-Duitse luchtmacht was Checkmate een van de eerste grote oefeningen waaraan zij deelnam en wel met F-84F Thunder-

streaks van het Jagdbombergeschwader 32 (JaBoG 32) uit Lechfeld.

De missie

De 23-jarige Feldwebel⁹ Peter Pfefferkorn, met 785 vliegreuren waarvan 580 op de F-84F en de 27-jarige Stabsunteroffizier¹⁰ Hans Eberl, met 410 vliegreuren waarvan 70 op de F-84F, kregen tijdens Checkmate de opdracht een 'vijandelijke' driehoeksvlucht te maken van Lechfeld via Giebelstadt naar Chatillon-sur-Marne in Noord-Frankrijk en daarna naar hun thuisbasis terug te vliegen. Op 14 september 1961 startten beiden om 13.49 uur in Lechfeld en waren om 14.15 uur boven Giebelstadt. Op 11.000 meter hoogte hielden beide toestellen een westelijke koers

- 6 Heiner Möllers, 'Total verfranzt! Düsenjäger der Luftwaffe in West-Berlin 1961', *Militärgeschichte. Zeitschrift für Historische Bildung* (Heft 2/2017) 10-13.
- 7 H.J. Fischer, *Jagdbomber Republic F-84F Thunderstreak*, zie: flugmodell-magazin.de.
- 8 *Rapport van het Militaire Comité aan de Noord-Atlantische Raad*, nr. IPT 123/408 (MC), 18 mei 1962. Zie: www.archives.nato.int.
- 9 Vergelijkbaar met sergeant der eerste klasse.
- 10 Vergelijkbaar met sergeant.

In een commentaar noemde het partijblad Neues Deutschland de vliegers Pfefferkorn en Eberl 'beklagenswaardige idioten'

aan. Plotseling trad een weersverslechtering in. Sterke winden tot 140 mijl per uur met diephangende en hoge wolkenlagen hinderden het zicht.¹¹ Wat er na 14.16 uur gebeurde was voor de Duitse autoriteiten niet meer te reconstrueren. Franse autoriteiten stelden later vast dat de formatie het doel had bereikt en dat de navigatie hen op de terugweg in de steek liet.

Kolonel Walter Krupinski, toenmalig commandant van het JaBoG 33 in Büchel in de Eifel, herinnerde zich later: 'Een koufront raasde over Frankrijk en Duitsland en werd niet of nauwelijks herkend'. Krupinski commandeerde net op tijd zijn vliegtuigen naar Büchel terug. Veel vliegvelden waren niet meer bereikbaar. Voor JaBoG 32 was de oefening nog niet afgelopen. Om circa 15.00 uur peilden diverse radarstations de beide vliegtuigen. Radarstation

Auenhausen moest beide vliegtuigen volgen, die via Göttingen het luchtruim van de DDR invlogen en via Köthen, waar een Russische vliegbasis met MiG- en Jak-jachtvliegtuigen was, en Wittenberg koers zetten richting Leipzig. Om 15.15 uur deed Pfefferkorn een eerste noodoproep. Beiden bevonden zich reeds ten oosten van Leipzig, maar nog binnen het bereik van de westelijke geallieerde verkeersleiding. Pfefferkorn kreeg tot zijn verbazing van de Amerikanen te horen dat ze naar het vliegveld Tempelhof in West-Berlijn zouden worden geleid. Circa 40 Russische MiG's zaten de twee F-84F's achterna.¹² Het wolkendek tussen 3000 en 12.000 meter was erg dicht en dit belemmerde de MiG's om de F-84F's te onderscheppen. De verkeersleider beseftte dat, wanneer hij de twee vliegers over DDR-gebied naar Lechfeld liet omkeren, zij grote kans liepen te worden neergeschoten.¹³

Pfefferkorn vroeg de naam van het vliegveld te herhalen. Ze kregen weer Tempelhof te horen. De verkeersleider had aanvankelijk niet de ernst van de situatie door waarin twee jachtbomwerpers van de Luftwaffe in het luchtruim van de DDR een noodsignaal hadden verzonden. Toen de verkeersleider vroeg om welk type vliegtuig het ging en Pfefferkorn antwoordde 'twee F-84F', werd Tempelhof snel veranderd in Tegel in de Franse sector, een in 1961 weinig gebruikt vliegveld met een lange landingsbaan. Tempelhof had mogelijk een te korte baan voor de F-84F.¹⁴ Bovendien zou een landing op een druk vliegveld als Tempelhof tot ongewenste publiciteit leiden.¹⁵ Het probleem werd dan ook bij de Fransen gelegd.¹⁶ Tegen 16.00 uur landden de twee toestellen op Tegel en publiciteit werd vermeden.

West-Duitse vliegtuigen hadden in Berlijn niets te zoeken, zelfs de civiele Lufthansa niet, zoals door de geallieerde overwinnaars in 1945 was vastgelegd. Dat sloot een terugvlucht van de F-84F's uit. Moskou dreigde in meerdere protestnota's een volgende keer de toestellen met alle middelen, inclusief raketten, neer te schieten. Het partijblad *Neues Deutschland* van de Sozialistische Einheitspartei Deutschlands van de DDR schamperde in een commentaar dat het

11 'Strauß-Befehl. Bier-Order 61', *Der Spiegel*, nr. 19, 8 mei 1962.

12 'Republic F-84F Thunderstreak bei der Luftwaffe'.

13 Helmut Vensky, 'Grenzüberschreitung in der Luft', *Zeit-online* (14 september 2011).

14 Möllers, 'Total verfranzt'.

15 J. Althaus, 'Zwei Bundeswehrjets lösten fast den Dritten Weltkrieg aus', *Die Welt*, 30 juni 2017.

16 Vensky, 'Grenzüberschreitung in der Luft'.

17 Idem.

om ‘verkeerd ontworpen’ toestellen ging en dat de vliegers ‘beklagenswaardige idioten’ waren.¹⁷ Het was een raadsel hoe Pfefferkorn en Eberl zo van hun koers konden afwijken. Een Franse luchtvaartcommissie concludeerde later dat het kompas door het slechte weer onbruikbaar was geworden en 40 tot 60 graden afweek.¹⁸ Eberl kon volgens de commissie vanwege zijn geringe ervaring niet met het kompas omgaan.¹⁹ Het kompas van de F-84F was onbetrouwbaar en viel vaak uit.²⁰ De ervaren Pfefferkorn was ook de forse wind niet opgevallen die het toestel steeds sterker naar het oosten dreef. Het wolkendek tussen 3000 en 12.000 meter maakte grondzicht onmogelijk en daarmee ook de oriëntatie van de vliegers.

Het zoeken naar de schuldigen

Kolonel Krupinski werd voorzitter van de onderzoekscommissie en uit zijn onderzoek bleek dat grove fouten van de vliegers niet konden worden vastgesteld. Het waren routinevluchten, de formatieleider had juist gehandeld en de commandant van het Geschwader viel niets te verwijten. De meteobriefing had wat uitgebreider gekund, ook al had dit aan het incident niets veranderd. Wel zouden beide vliegers oververmoeid zijn geweest. In feite waren het menselijke fouten geweest, die in een dergelijke situatie nu eenmaal konden voorkomen.

Het rapport van Krupinski was uiteindelijk slechts één van vier onderzoeken. Ook de Fransen en de Amerikanen onderzochten het incident. De West-Duitse Luchtmachtstaf liet een tweede rapport opstellen. De vier rapporten werden samengevat in een bericht aan minister van Defensie Strauß.

De Luchtmachtstaf hechtte een groter belang aan menselijke fouten dan uit Krupinski's rapport naar voren kwam. Volgens de luchtmachtleiding was er een gebrekkige vluchtvoorbereiding geweest. Een geroutineerde vlieger had met de verkeersleiding de inwerking van weersinvloeden kunnen reduceren en beide F-84F's zouden veilig hebben kunnen landen. De vluchtvoorbereiding was in de optiek van

Krupinski wel goed. Er was genoeg tijd voor en meerdere bemanningen deden het gezamenlijk. Pfefferkorn viel niets te verwijten, aldus Krupinski.²¹

Bier-Order 61

Op 14 september 1961 was de burgemeester van West-Berlijn, Willy Brandt, op verkiezings-tournee en liet aan Strauß, die ook op verkiezings-tournee was, zijn ongenoegen over het incident met Pfefferkorn en Eberl blijken. Hoe was het mogelijk dat in deze zeer gespannen politieke tijd twee West-Duitse gevechtsvliegtuigen in Berlijn konden landen? De kritiek van Brandt miste haar uitwerking niet. Strauß wilde zijn reputatie redden en besloot tot een drieste, tactloze actie met weinig gevoel voor goed leiderschap.²² Hij kondigde voor de verzamelde pers aan maatregelen te nemen, maar pas na onderzoek.

's Avonds troffen Strauß en de bevelhebber van de West-Duitse luchtmacht, Inspekteur der Luftwaffe generaal Josef Kammhuber, elkaar op verzoek van de minister in München. Kammhuber was een hooggedecoreerde jachtvlieger uit de Tweede Wereldoorlog en de twee hadden een vertrouwelijke en vriendschappelijke verhouding. Strauß kwam net uit de Löwenbräu-bier-tent, waar hij een laatste verkiezingsbijeenkomst op het Oktoberfest had bijgewoond. Hij trof Kammhuber in Hotel Ambassador in München, waar zij het incident bespraken. Er moest een list worden verzonnen, die het eigen prestige van Strauß ten goede kwam. Van een onderzoek was toen al geen sprake meer.²³ Om half een 's nachts besloten Strauß en Kammhuber luitenant-kolonel Siegfried Barth te ontslaan als commandant van JaBoG 32 en hem per direct naar Keulen over te plaatsen in een logistieke functie. Een motivering van dit besluit werd niet gegeven.

18 'Strauß-Befehl. Bier-Order 61'.

19 Idem.

20 Dit was ook het geval geweest bij twee F-84F's van JaBoG 34 uit Memmingen, die op 22 oktober 1959 in Tsjecho-Slowakije crashten. Zie: *Flugrevue.de*, 21 oktober 2021.

21 Möllers, 'Total verfranzt'.

22 'Strauß-Befehl. Bier-Order 61'.

23 'Strauß-Befehl. Bier-Order 61'.



Minister Franz Josef Strauß (midden) en generaal Josef Kammhuber (rechts), die een vertrouwelijke relatie hadden, bezoeken een Amerikaanse eenheid op de basis Fürstenfeldbruck

Twee dagen later maakte Kammhuber in Lechfeld dit 'bevel van de minister' kenbaar aan generaals en Geschwadercommandanten van de Luftwaffe, met de mededeling dat dit in overleg met hem was gebeurd.²⁴ Kammhuber benadrukte dat het een politieke beslissing was. Toen bekend werd in welk etablissement deze actie was bekostigd kreeg het bevel al snel de naam Bier-Order 61.²⁵ Het bevel leidde tot ophef onder het gehoor van Kammhuber. Krupinski schreef later: 'Met dit ministeriële bevel hebben wij, commandanten, de geboorte van een nieuw

leiderschapsprincipe meegemaakt, namelijk eerst bestraffen, dan onderzoeken. Ondanks verzoeken kregen wij nooit de tekst van het bevel te lezen. Wat wij daar hoorden was afschuwelijk. Reeds op de militaire academie heeft men ons op het gebied van leidinggeven geleerd eerst te onderzoeken, dan te bestraffen en vooral naar de beschuldigde te luisteren en hem de gelegenheid geven zijn visie te geven. Ons, commandanten werd bedreigd dat de scherpste maatregelen zouden worden getroffen, wanneer wij onze eenheden niet hadden opgeleid om dergelijke grensschendingen onder alle mogelijke omstandigheden te voorkomen. Vooral deze laatste zin was voor ons, die dagelijks rekening moeten houden met

24 Möllers, 'Total verfrantzt'.

25 'Strauß-Befehl. Bier-Order 61'.

menselijke onvolkomenheden in de luchtvaart, totaal onbegrijpelijk'.²⁶

Luitenant-generaal Martin Harlinghausen, Commandant Luchtmachtgroep Noord en eveneens een hoogonderscheiden jachtvlieger uit WO2, verzette zich tegen de uitspraken van Kammhuber en eiste een onderzoek; daarna kon over een bestraffing worden nagedacht. Ook de Vereniging van Onderofficieren Lechfeld wendde zich tot de minister om de ontslagen Barth in zijn ambt te laten. Meermaals preees Kammhuber het Geschwader als voorbeeldig, aldus de onderofficieren.²⁷ De minister antwoordde niet. De Commandant van de Luchtmachtgroep Zuid, brigadegeneraal Werner Streib, wilde een feestelijke commando-overdracht van Barth aan zijn opvolger, maar Kammhuber verbood dat. Streib vroeg vergeefs om een onderhoud met de minister. Kammhuber deed er alles aan om zijn tekortkomingen als bevelhebber te verbergen en andersdenkenden de mond te snoeren.

Kammhubers slechte geheugen

Op 10 mei 1940 vond een grote luchtaanval plaats op de stad Freiburg im Breisgau. Er vielen 57 doden en vele gewonden. De Duitsers spraken over een terreurdaad en dreigden met vergelding. Diezelfde avond wist Luftwaffe-bevelhebber Hermann Göring al dat het Duitse bommen waren geweest. De aanvalsroute waarin Freiburg lag viel onder Kampfgeschwader 51 (KG 51) 'Edelweiss'. De kwestie bleef geheim. Eind november 1954 verscheen in diverse Zuid-Duitse kranten een verklaring van een vlieger waarin deze zei dat een formatie van KG 51 de oriëntatie had verloren en in plaats van Dijon in Frankrijk Freiburg had aangevallen. De commandant van die eenheid ontkende eerder in 1947 en 1954 betrokken te zijn geweest bij de aanval en werd nooit voor deze daad bestraft. Zijn naam: Josef Kammhuber.²⁸

Totaal anders zag het er in 1961 voor luitenant-kolonel Barth uit. Voor hem was de ontheffing en overplaatsing een regelrechte degradatie. Hij zou weliswaar planmatig per 1 oktober 1961 naar Keulen worden overgeplaatst, maar naar een kolonelsfunctie. Deze functie was snel in een luitenant-kolonelsfunctie veranderd, volgens

Barth een strafmaatregel. Kammhuber liet weten dat in de toekomst elke commandant met dezelfde maatregel en bestraffing rekening moest houden wanneer eenzelfde incident als met de F-84F's onder zijn commando zou plaatsvinden.

Het protest wordt heftiger

Oorlogsveteranen en ervaren vliegers protesteerden bij de minister. De ontheffing van Barth was volgens hen rechtspositioneel onhoudbaar. Zij wezen er ook op dat een garantie dat dergelijke incidenten niet meer zouden voorvallen onmogelijk te geven was. Een commandant verklaarde: 'Ik kan niet, zoals u van mij eist, persoonlijk daarvoor zorgen, dat er niet morgen of overmorgen zo'n – politiek gewichtige – grensoverschrijding door een van mijn vliegtuigen plaatsvindt'.

Kammhuber bekritiseerde tijdens een bijeenkomst van generaals en Geschwadercommandanten het zorgvuldig opgemaakte rapport van Krupinski nogmaals door te stellen: 'Eine Krähe hacke der anderen kein Auge aus', daarmee de ervaren en zeer gewaardeerde Krupinski ernstig schofferend.²⁹ Luitenant-generaal Harlinghausen greep in. Hij gaf alle onder zijn bevel staande commandanten de order op 4 oktober 1961 naar Münster te komen. De kwestie-Barth en de gevolgen moesten worden besproken, maar Strauß verbood deze bijeenkomst. Harlinghausen gaf niet op en schreef de minister diens bevel, dat alle toekomstige grensoverschrijdingen tot straf voor de commandanten zouden leiden, als een groot onrecht te beschouwen. Het was niet een fout van een enkele vlieger; een hele reeks oorzaken lag volgens Harlinghausen ten grondslag aan sommige incidenten, zoals de snelle opbouw van de luchtmacht, de onervaren vliegers en tekortkomingen in de vliegeropleiding. Lang genoeg was er door generaals en commandanten gewaarschuwd voor een te snelle inzet van de

26 Möllers, 'Total verfranzt'.

27 'Strauß-Befehl. Bier-Order 61'.

28 Anton Hoch, 'Der Luftangriff auf Freiburg am 10. Mai 1940', *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 4 (1956, Heft 2) 115-144.

29 Möllers, 'Total verfranzt'.

FOTO BUNDESWEHR



Luitenant-kolonel Siegfried Barth nam zijn ontslag als commandant van JaBoG 32 niet en klaagde minister van Defensie Strauß aan

Luftwaffe. De politiek vond echter dat het primaat bij haar lag en dan moest de politiek ook de verantwoordelijkheid dragen.³⁰ Wanneer dit voorstel zou worden doorgezet, ‘hebben wij binnenkort geen commandanten meer die nog laten vliegen’, aldus Harlinghausen. Hij stond hiermee lijnrecht tegenover zijn bevelhebber. Harlinghausen wenste geen deelgenoot te worden van zulke beslissingen en diende zijn ontslag in, wat Strauß hem per 31 december 1961 verleende.³¹

30 ‘Strauß-Befehl. Bier-Order 61’.

31 ‘Strauss Krise. Nachts um halb eins’, *Der Spiegel* 30/1962, 24 juli 1962.

32 ‘Strauß-Befehl. Bier-Order 61’.

33 Twee kapitein-vliegers hadden het DDR-luchtruim geschonden en kwamen onder vuur te liggen van MiG’s. Voor hen had het geen consequenties. Zie: ‘Strauß-Befehl. Bier-Order 61’. Twee onderofficieren-vlieger kregen in oktober 1959 problemen met de zuurstoftoevoer en wilden naar hun basis Memmingen terugkeren, maar maakten een navigatiefout door twee peilstations te verwisselen. Ze kwamen in Tsjecho-Slowakije terecht waar ze 41 dagen eenzame opsluiting ondergingen. Volgens Kammhuber was er sprake van niet strafbaar menselijk falen. Zie: H. Möllers, ‘Absturz über feindlichem Gebiet’ (Bundesministerium der Verteidigung, 1 augustus 2011).

34 Möllers, ‘Total verfranzt’.

In een brief aan Harlinghausen gaf Strauß toe de ontheffing van Barth als een onmiddellijke actie bevolen te hebben, zonder het resultaat van het onderzoek af te wachten. Het was geen rechtspositionele maatregel of straf. Uit onderzoek van de Luchtmaachtstaf was gebleken dat Barth de hoofdschuldige was; die had ondanks vele aanwijzingen van de bevelhebber nagelaten zijn plicht te doen. Barth was hierover nooit onderhouden. Strauß wees Harlinghausen er ook op dat hij op 16 september 1961 een order had doen uitgaan waarin werd gesteld: ‘Ik zal in de toekomst met de strengste maatregelen tegen alle commandanten optreden, die hun eenheden niet zo geïnstrueerd en opgeleid hebben, dat dergelijke ontoelaatbare grensoverschrijdingen onder alle omstandigheden ophouden’. Een straf voor de commandant volgde wanneer het incident het gevolg was van minachting van regels en bevelen. Dit was volgens de minister precies wat er bij het JaBoG 32 aan de hand was. Daarom had hij samen met de bevelhebber van de luchtmacht zo moeten handelen. Hier trad een order van de minister met terugwerkende kracht in werking.

Andere officieren maakten de minister duidelijk dat in de luchtmacht geen foutenfestival werd geduld. Commandanten waren er niet meer zeker van dat zij ’s avonds nog in functie waren wanneer een van hun ondergeschikten eenzelfde incident overkwam. De minister moest volgens hen zijn bevel intrekken, want ‘een kwaadaardige onderofficier die 30 seconden aan de andere kant van de grens vloog’ betekende het einde van de commandant in functie.³² Meer van dit soort incidenten hadden plaatsgevonden, zonder dat dit tot ernstige consequenties had geleid.³³ Kammhuber hield hun protesten tegen. Toch was de Luchtmaachtstaf in zijn eindrapport van 30 oktober 1961 van oordeel dat, ongeacht alle tot dan toe bekende feiten, de oorzaken van het incident bij gebrekkige inzet en leiderschap lagen.³⁴

Barth zoekt zijn recht

Barth startte een tuchtproces tegen zichzelf, maar dit werd geweigerd en de zaak werd getraineed. Hij klaagde daarop Strauß aan wegens laster en vanwege zijn degradatie. De

Militaire Kamer van het Federaal Tuchtcollege hield op 20 december 1961 zitting in München. Het werd een schandaal. Staatssecretaris van Defensie Volkmar Hopf liet het Tuchtcollege weten dat de minister de uitgenodigde zes getuigen, onder wie Kammhuber en Harlinghausen en de kolonels Krupinski en Walter Grasemann, het recht om een verklaring af te leggen ontzegde. Toen het Tuchtcollege er op stond de getuigen te horen, antwoordde Hopf dat hij de getuigen bevel zou geven te zwijgen. Het Tuchtcollege oordeelde op 12 februari 1962 op basis van de documenten in het dossier dat het bevel van Strauß om Barth uit zijn functie te ontheffen onrechtmatig en beledigend was en moest worden teruggedraaid. Zijn overplaatsing naar Keulen moest gepaard gaan met een bevordering tot kolonel. Het oordeel moest voor dezelfde groep worden voorgelezen als die bij de voorgelezen ontheffing van Barth aanwezig was geweest. Ondertussen deed Strauß niets om Barth te rehabiliteren, maar ondermijnde hij juist zijn positie. Strauß presenteerde het rapport van de Luchtmachtstaf aan de Defensiecommissie van de Duitse Bondsdag. Na uitgebreide discussies liet hij de Defensiecommissie unaniem vaststellen dat hij als minister correct had gehandeld en dat er geen kritiek op hem mocht worden geuit. De SPD-oppositie in de Bondsdag en een campagne van het weekblad *Der Spiegel* zetten Strauß later echter zo onder druk dat hij Barth in mei 1962 toch tot kolonel bevorderde.

Na meerdere hoorzittingen in de Defensiecommissie bleek dat Strauß de commissie had misleid. Media brachten dat aan het licht, waarna hij door de parlementariërs niet meer werd geloofd. Op 27 juli 1962 zou een volgende zitting plaatsvinden. De advocaat van Barth wenste geen uitstel meer en dreigde Strauß met een rechtszaak. De minister, hiermee geconfronteerd, kon er niet van uitgaan dat hij de zaak zou winnen. Om een aanklacht en een openbare zitting te voorkomen werd Barth volledig gerehabiliteerd. Hij kreeg nabetaling van zijn kolonelssalaris vanaf de dag van zijn ontslag als Geschwadercommandant en de Bundeswehr vergoedde zijn advocaatkosten.³⁵ De Defensiecommissie van de Bondsdag en

Ook grensoverschrijdingen met vliegtuigen van Oost naar West kwamen voor. Veelal waren dit kleine vliegtuigen die in de agrarische sector werden gebruikt. Ook waren er geregeld bewuste of onbewuste grensschendingen door jachtvliegtuigen boven de Oostzee, in het Zweedse of Deense grensgebied. Grensschendingen boven West-Duits gebied waren het gevolg van navigatiefouten of opzet. Een spectaculair incident vond plaats op 13 februari 1967. Splinternieuwe MiG-21U toestellen moesten naar de vliegbasis van Cottbus in de DDR worden gevlogen. Door een navigatiefout landde een Russische vlieger echter op het West-Berlijnse vliegveld Tegel. De frequenties van de peilstations van Tegel en Cottbus waren vrijwel identiek. Toen de vlieger zag dat hij op Tegel stond, startte hij het toestel weer en vertrok voordat een tankauto de baan kon blokkeren. Bronnen: P. Veith, 'Von den Anfängen bis zum Ende. Die Luftstreitkräfte/ Luftverteidigung der Deutschen Demokratischen Republik (www.ddr-luftwaffe.de); A. Conrad, 'Berlin Angriffshöhe 800', *Tagesspiegel*, 2 maart 2003; www.flugzeugforum.de.

de Wehrbeauftragter für die Bundeswehr (ombudsman voor Defensie) eisten ook dat Strauß zou erkennen dat hij Barth onrecht had aangedaan.³⁶ Het werd een gang naar Canossa.

Afloop en lessons learned

De affaire-Barth was inmiddels uitgegroeid tot een vertrouwenskwestie in de Luftwaffe. Kammhuber had het vertrouwen van het personeel verloren. Zijn nauwe band met Strauß had hem vervreemd van de mensen voor wie hij verantwoordelijk was. In september 1961 verlengde Strauß zijn dienstverband met twee jaar, maar hij werd binnen een jaar op 65-jarige leeftijd met pensioen gestuurd. Voor politici in Bonn gaf Strauß als reden op: 'Ontoereikend leiderschap in de zaak-Barth'.³⁷ Barth werd later naar het NAVO-hoofdkwartier SHAPE overgeplaatst en ging van daaruit in 1973 met pensioen. Negentien jachtvliegers uit het Geschwader van Barth (acht officieren en elf onderofficieren) namen ontslag.³⁸ Pfefferkorn en Eberl keerden na vijf weken arrest op 25 oktober 1961 via Parijs terug. Op

35 Möllers, 'Total verfranzt'.

36 'Strauß-Befehl. Bier-Order 61'.

37 'Straußs Krise. Nachts um halb eins'.

38 Idem.

grond van hun verklaringen zag de luchtmacht-leiding aanleiding beide vliegers uit hun functie te ontheffen en voor grondfuncties te bestemmen.³⁹ Strauß gaf in een onderhoud aan dat hij nooit meer documenten over personele aangelegenheden 's nachts om half een zou ondertekenen.⁴⁰ In zijn na zijn dood verschenen memoires gaf hij toe in deze zaak een fout gemaakt te hebben.⁴¹

De aanwezigheid van West-Duits militair personeel en materieel in Berlijn was streng verboden en na het incident zat de Luftwaffe met de vraag hoe de Thunderstreaks van Pfefferkorn en Eberl weer terug moesten naar de Bondsrepubliek. De aankomst van Amerikaanse transportvliegtuigen voedde de geruchten dat zij de vliegtuigen wilden ophalen of wilden laten terugvliegen met Amerikaanse nationale kentekens. De West-Duitse Luchtmachtstaf verzocht de Fransen uiteindelijk grote delen van de vliegtuigen te vernietigen, met uitzondering van de motoren en navigatieapparatuur. Deze delen moesten worden teruggestuurd. De Fransen begroeven de delen van de vliegtuigen echter op het vliegveld Tegel. De wrakken kwamen boven bij graafwerkzaamheden tijdens de bouw van nieuwe vertrekhallen in 1970. De Franse bezettingsmacht had letterlijk gras over de kwestie laten groeien.

Een krijgsmachtdeel dat niet de 100 procent gereedstelling bezit mag niet operationeel worden ingezet. Toch is dat wat gebeurde met de Luftwaffe in West-Duitsland. Een jonge luchtmacht, weinig ervaren vliegers, in aanbouw zijnde vliegvelden, weinig trainingsmogelijkheden, technische gebreken: waarschuwingen van generaals en commandanten dat de Luftwaffe nog niet klaar was, werden genegeerd en de politiek besliste. Zo werd een belangrijke les geleerd.

Een tweede les uit het incident met Pfefferkorn en Eberl is dat ingrijpende beslissingen met een helder hoofd genomen moeten worden en niet 's nachts na een bezoek aan een biertent. De

derde les is dat bestraffen nooit voor onderzoeken mag plaatsvinden.

Slotbeschouwing

Tijdens de NAVO-oefening Checkmate verloren twee vliegers onder slechte weersomstandigheden hun oriëntatie en kwamen in het luchtruim van de DDR terecht, waar zij werden achternagezeten door tientallen MiG's. De Amerikaanse verkeersleiding in West-Berlijn leidde hen veilig naar het vliegveld Tegel. Het



39 Idem.

40 Idem.

41 Möllers, 'Total verfranzt'.

incident groeide uit tot een probleem, waarbij minister van Defensie Strauß door verkeerde beslissingen in een politiek moeras verzeild raakte. De bevelhebber van de Luftwaffe, generaal Kammhuber, verloor door verkeerde beslissingen het vertrouwen van het luchtmachtpersoneel en werd ontslagen. Negentien jachtvliegers van het Geschwader namen ontslag. Het leiderschaps- en rechtsprincipe 'eerst onderzoeken, de beschuldigde horen en dan pas – eventueel – straffen' werd ernstig geweld aangedaan. De minister zag zich uiteindelijk gedwongen excuses te maken. ■

*Minister van Defensie Strauß (midden)
tekende in zijn memoires op dat hij
het incident rond Pfefferkorn en Eberl
onjuist had afgehandeld*

FOTO BUNDESWEHR

