

O.U. den 29.9.1941

Bericht über den Heldentod des Uffz. Ludwig Deeg

Am 1. September 1941 startete Uffz. Ludwig Deeg gegen 13 Uhr mit einer Rotte Me. 109, um den Jagdschutz für einen deutschen Gleitzug am Kanal zu übernehmen. Hierbei erlitt Ludwig in etwa 400 m Höhe Motorschaden über See. Er meldete sich durch Funkspruch noch mehrmals wegen Motorschaden ab. Wahrscheinlich wollte er die Maschine noch an Land bringen, da die Unfallstelle nur etwa 4 km von der Küste entfernt auf See lag.

Wie der Rottenkamerad beobachtete, kam nach einiger Zeit eine schwarze Rauchwolke aus der Maschine. Kurz danach stürzte Ludwig, der vermutlich bewusstlos geworden war, fast senkrecht über die linke Fläche ins Meer. Es wurde sofort alle mögliche Seenothilfe zur Luft und zu Wasser gebracht, doch konnte die Leiche erst am 16.9.1941 geborgen werden.

Die Beerdigung fand in feierlichem Rahmen unter militärischen Ehren am 13.9.41 in Den Haag statt. Ludwigs Grab liegt auf dem neuen Friedhof in Den Haag: "Begrafsplaats Wesduin" genannt Oikenburg und trägt die Grabnummer 2.

Mit Uffz. Ludwig Deeg schied einer der besten und erfahrendsten Flugzeugführer unserer Staffel aus unseren Reihen. Es sei mir gestattet, Ihnen noch ein paar Zeilen mehr über Ludwigs Fliegerleben zu schreiben. Ich habe Ludwig auf fast allen Flügen als Rottenflieger begleitet und bin auch auf mehreren Englandflügen mit ihm zusammen geflogen.

Ludwig wurde, nachdem er zur Staffel gekommen war, schon bald wegen seiner besonderen Flugzeugführereigenschaften als Rottenführer eingesetzt. Oft hat er sich auf Schlechtwetterflügen auch als Rottenführer bewährt, kamen ihm hierbei vor allem auch seine Erfahrungen aus der Segelfliegerei sehr zustatten. Seine Fähigkeiten als Flugzeugführer brauchen nicht besonders betont zu werden; sie lagen weit über dem Durchschnitt. Mit Ruhe und überlegender Haltung wußte er manche schwierige fliegerische Lage zu meistern, das habe ich mit ihm oft zusammen erleben dürfen.

So wie er sich als Flieger auf den zahlreichen Flügen schon in der Heimat bewährt hatte, so konnte er auch als Soldat an der Front nur jedem Vorbild sein. Vor allem aber konnte man in der Stunde der Gefahr auf ihn rechnen, er war dort, wo ein Kamerad in Not war. Ich entsinne mich eines

Fluges über der englischen Küste und dem Festland, wo unsere Staffel in einem Luftkampf mit einer überlegenen Anzahl englischer Jäger vom Muster "Spitfire" geriet. Es war Ludwigs erster Luftkampf. Er saß gerade in günstiger Schußposition hinter einem Engländer, auf den er soeben die ersten Schüsse aus den MGs und der Bordkanone abgegeben hatte und den er wohl auch abgeschossen hätte. Da sah er plötzlich, wie etwa 200 m links neben ihm ein anderer Engländer sich hinter einen eigenen Kameraden, einen jungen Leutnant unserer Staffel, geklemmt hatte und diesen aus etwa 50 m Entfernung mit den 8 MGs seiner Spitfire beschoß. Sofort ließ Ludwig von seinem "Opfer" ab, kurvte auf den anderen Engländer ein und schoß diesem schon aus 200 m Kanonendödelns vor die Schnauze. Als der Engländer die Leuchtspur von Ludwigs Geschoßen sah, drehte er unmittelbar ab und machte sich im Abschwung aus dem Staube. Damit hatte Ludwig durch seine Selbstlosigkeit einem Kameraden, der kurz vor dem sicheren Ende standt, das Leben gerettet.

Gerade diese Selbstlosigkeit, wie sie Ludwig hier zeigte und besaß, ist oft viel mehr wert, als ein oder gar mehrere Abschüsse. Ich könnte Ihnen noch viele andere Beispiele aus unseren gemeinsamen Flügen über den Kanal und der englischen Küste erzählen, aus denen Sie Ludwigs echte fliegerische Haltung und seine stete tapfere Einsatzbereitschaft ersehen können, doch "Flieger" sollen fliegen und keine langen Briefe schreiben.

So will ich mit einem letzten Beispiel schließen.

Es war in den Apriltagen dieses Jahres, als wir an der englischen Küste Jagdschutz für einen deutschen Aufklärer flogen. Wir folgen in etwa 2.300 m Höhe bei Ramsgate - Deal und stießen in Richtung Dover herab, stotternden Motor, der nicht mehr zog, meldete sich Ludwig ab und blieb zurück. Da auch englische Jäger hochgestiegen waren, mußten wir alle Aufmerksamkeit auf unseren Aufklärer richten, der unter allen Umständen mit seinen wichtigen Bildaufnahmen nach Hause kommen mußte. Als wir glücklich wieder alle auf unserem Flugplatze mit erfülltem Auftrag gelandet waren, fehlte Ludwig. Wir rechneten sicher damit, daß er entweder über englischem Festland abgesprungen und in Gefangenschaft geragen oder aber bei dem Versuch, noch die deutsche Küste zu erreichen, ins Meer gefallen sei.

Es verging einige Zeit, bis sich dann von einem Flugplatz am Kanal Ludwig persönlich vom Englandflüg etwa mit folgenden Worten zurückmel-

dete: "Mußte die Staffel bei Margate wegen Laderschaden verlassen, bin in Calais Mark glatt notgelandet." - Wie Roß und Reiter unzertrennlich miteinander verbunden sind, so war auch Ludwig als echter Flieger mit seiner Maschine verwachsen und verließ sie auch dort nicht, wo es niemanden hätte zur Schande werden können.

Als ihn nun abermals bei Den Haag über See Motorschaden traf, wollte er wohl ein zweites Mal versuchen, seine Maschine von See her noch wenigstens ans Ufer zu bringen, um das wertvolle Material zu retten. Allein ein zweites Mal sollte ihn das Schicksal sein Vorhaben nicht mehr gelingen lassen. Und so starb Ludwig, wie er gelebt hatte, den Fliegertod: als zuverlässiger Kamerad, als tapferer Soldat und vor dem Feinde bewährter Flieger. Die 6. Staffel des Jagdgeschwaders 53 wird sein Andenken stets in hohen Ehren halten.

gez. Dr. Felix Sauer, Uffz.