

Flugzeugproduktion in Deutschland, gegliedert nach Produktionsjahren und Verwendungszweck

	1939 (seit Kriegsbeginn)	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Bombenflugzeuge	737	2 852	3 373	4 337	4 649	2 287	—
Jagdflugzeuge	605	2 746	3 744	5 515	10 898	25 285	4 935
Schlachtflugzeuge	134	603	507	1 249	3 266	5 496	1 104
Aufklärungsflugzeuge	163	971	1 079	1 067	1 117	1 686	216
Seeflugzeuge	100	269	183	238	259	141	—
Transportflugzeuge	145	388	502	573	1 028	443	—
Kampf- und Lastensegler	—	378	1 461	745	442	111	8
Verbindungsflugzeuge	46	170	431	607	874	410	11
Schulflugzeuge	588	1 870	1 121	1 078	2 274	3 693	318
Strahlflugzeuge	—	—	—	—	—	1 041	947
insgesamt	2 518	10 247	12 401	15 409	24 807	40 593	7 539

Bombenflugzeuge	18 235
Jagdflugzeuge	53 728
Schlachtflugzeuge	12 359
Aufklärungsflugzeuge	6 299
Seeflugzeuge	1 190
Transportflugzeuge	3 079
Kampf- und Lastensegler	3 145
Verbindungsflugzeuge	2 549
Schulflugzeuge	10 942
Strahlflugzeuge	1 988
Insgesamt	113 514

Abb. 2: Die Produktion deutscher Kriegsflugzeuge stieg noch bis ins Jahr 1944 stark an.

Im Jahre 1989 bildete sich deshalb im süddeutschen Raum eine Gruppe von Luftfahrt-historikern, die die Absturzstellen und die dahinter stehenden Schicksale der Piloten näher untersuchen wollte. Die historische Klärung von Sachverhalten und Schicksalen brachte es mit sich, daß verschiedentlich seit 1989 an bekannten Absturzstellen auch Bergungen von Flugzeugen oder Flugzeug-resten durchgeführt wurden.¹ Im Zuge unserer Recherchen entdeckten wir im Kriegstage-

buch des Nachtjagdgeschwaders (NJG) 6, welches 1944/45 u. a. in Schwäbisch Hall-Hessental, Großsachsenheim, Kitzingen und Hailfingen lag, den Hinweis auf einen Absturz vom 2. September 1944: In der amtlichen Verlustmeldung wurde beurkundet, daß eine Maschine aus der 2. Staffel der 1. Gruppe des NJG 6, die in Großsachsenheim gestartet war, während eines Wetterflugs auf der Gemarkung Unterschöntal bei Backnang abgestürzt ist.

¹ Über die Untersuchung der Absturzstelle einer Me 109 G-14 bei Weilheim/Teck berichtet: Reinhold Stöhr: Die Opfer der Anonymität entreißen. – In: Sonntag aktuell 15. 10. 1989. Die sterblichen Überreste des Piloten, des 25jährigen Leutnants Walter Geis, konnten erst im Gefolge der Bergung – also 44 Jahre nach dem Flugzeugabsturz – beerdigt werden.

Verluste der Luftwaffe an fliegendem Personal 1939–1944

Nach Angaben des Generalquartiermeisters des Ob.d.L.

Datum	Tote und Vermißte		Verwundete und Verletzte		Summe
	Gefechts- und Betriebsverluste	Auf den Schulen	Gefechts- und Betriebsverluste	Auf den Schulen	
1. 9. 1939 bis 22. 6. 1941 (22 Monate)	11 584	1 951	3 559	2 439	18 533
22. 6. 1941 bis 31. 12. 1943 (30 Monate)	30 843	4 186	10 827	2 698	48 554
1. 1. 1944 bis 31. 12. 1944 (12 Monate)	17 675	3 384	6 915	1 856	29 830
Insgesamt:	60 102	9 521	21 301	5 993	96 917
Davon Offiziere:	9 928	1 037	3 490	474	14 929

Abb. 3: Ständig steigende Verluste fliegenden Personals in der deutschen Luftwaffe bis 1944; für 1945 gibt es keine Daten mehr – die Buchführung des untergehenden 3. Reiches war zusammengebrochen.

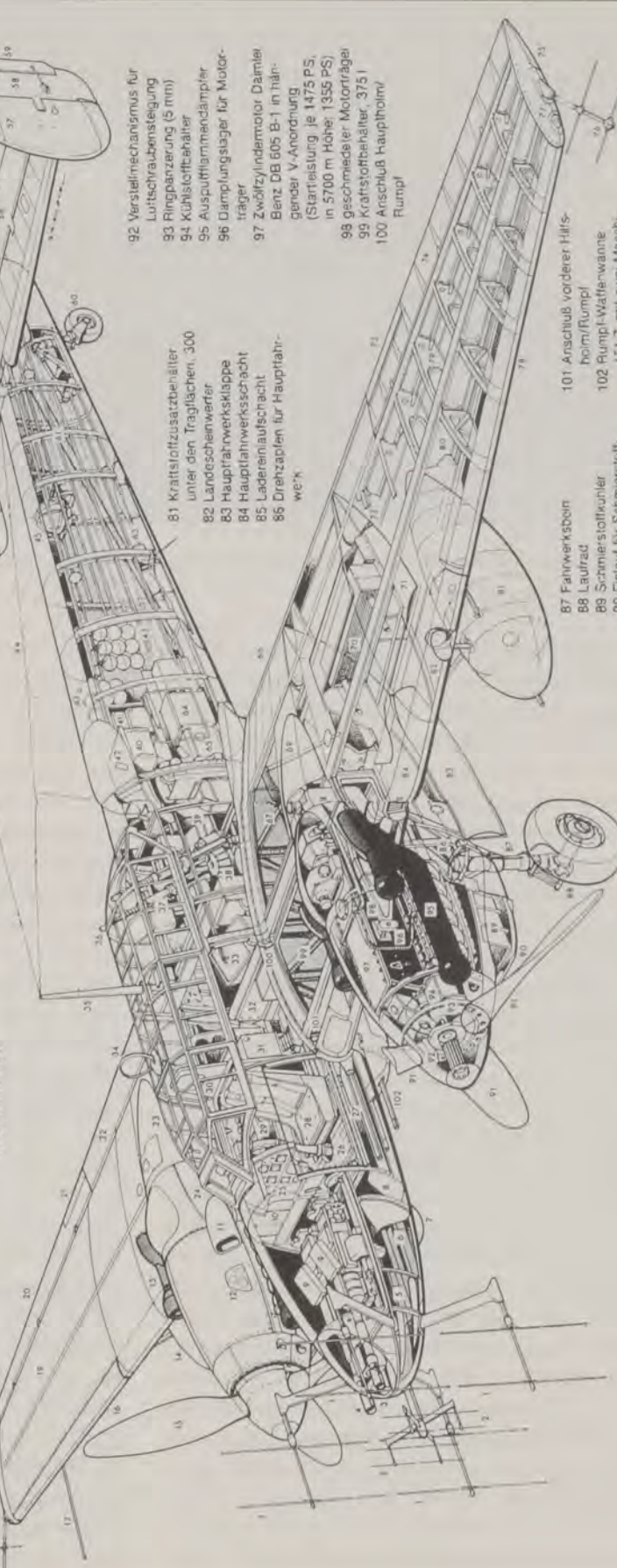
Krieg am nächtlichen Himmel über Deutschland

Bevor wir die näheren Umstände der Bergung der Überreste dieses Flugzeuges darstellen, sei in wenigen Sätzen der historische Hintergrund des Fundes beschrieben. Schon seit 1940 führte England eine Luftkriegsoffensive gegen Deutschland, die sich mit jedem Jahr ständig intensivierte. Seit 1942/43 hatten die Engländer mit den Amerikanern eine Art von Arbeitsteilung eingeführt: Die Amerikaner flogen ihre Angriffe tags, die Engländer nachts. Die Nachtangriffe hatten den Nachteil, daß sie weniger zielgenau waren – die Engländer bombardierten deshalb vorzugsweise große Flächenziele (Städte) –, die Nachtangriffe hatten aber den Vorteil, daß die deutsche Abwehr zu Beginn wesentlich schwächer war als die Abwehr am Tage. Die nachts einfliegenden

Bombenverbände waren von der Dunkelheit verborgen und damit weitgehend unsichtbar. Sie konnten erfolgreich überhaupt nur mit Radar – oder „Funkmeß“, wie man damals in Deutschland sagte – entdeckt und bekämpft werden. Eine ignorante deutsche Führung hatte die Bedeutung von Radar völlig falsch eingeschätzt, und betrieb die entsprechende Weiterentwicklung von Funkmeß nur halbherzig. So war der eigentlich deutscherseits vorhandene Vorsprung auf diesem militärtechnischen Gebiet schon bei Kriegsbeginn längst verlorengegangen. Dennoch gelang es bis 1943, den deutschen Rückstand in der Radartechnologie teilweise wieder aufzuholen und die deutsche Abwehr gegen Nachtangriffe von Bombern zu hoher Effizienz zu bringen. Im Grunde war der nächtliche Luftkrieg ein ständiges Hin und Her zwischen den technischen Entwicklungen neuer Funkmeß- bzw. Radargeräte. Deutsche

Messerschmitt Bf 110 G-4b/R3 Schnittzeichnung

- 1 »Hirschgeweihe«-Antenne für Funkmeßgerät
- 2 Antenne für Funkmeßgerät SN-2 (Radaranzeige)
- 3 Schießkamera
- 4 Kanonenmündungen
- 5 Geschosbaustritte
- 6 Schußöffnung für Rumpfkano
- 7 rechtes Laufrad
- 8 Panzerplatte
- 9 Röhrenmetall-Borzig Zwilingsmaschinenkanone MK 108, Rüstsatz 3, mit 135 Schuß/Kanone
- 10 gepanzertes Spant
- 11 Laderinlaufutze
- 12 Fluginstrumente (nur Jagdbauweisen)
- 13 Auspuffmündendämpfer
- 14 Zusatzkraftstoffbehälter
- 15 VDM-Dreiblattverstell-schraube
- 16 automatisch aus-/ein-fahrende Vortriller
- 17 Staurühr
- 18 Antenne für Funkmeßgerät - FUG 227/1 »Flensburg« (Zielfluggerät)
- 19 Tragflächenbeplankung
- 20 rechtes Querruder
- 21 Trimklappe
- 22 Spaltklappen
- 23 Kabinendach
- 24 gepanzerte Frontscheibe (60 mm)
- 25 Instrumentenbreite
- 26 Bodengepanzerung (4 mm)
- 27 Mauser Zwillingmaschi-nenkanone MG 151/20 Kaliber 20 mm mit 300 Schuß für die linke und 350 Schuß Munition für die rechte Kanone
- 28 Führersitz
- 29 Steuerknüppel
- 30 Rücken- und Kopfpanze-rung für Flugzeughührer (8 mm)
- 31 Munitionbehälter
- 32 Hauptinmindurchgang
- 33 Drehsitz für Bordkanone
- 34 Peilrahmen für Zielfluggerät
- 35 Antennenmast
- 36 Mündungen der schräg nach oben gerichteten Bordkanonen MK 108
- 37 Zwillingmaschinenkanonen MK 108, als »Schräge Mäuske« eingebaut
- 38 Munitionstrommelmagazine
- 39 Spant für Bordkanone-/Bordschützenraum
- 40 FI-Anlage FUG 10 P (Kurzwellenanlage)
- 41 FUBI 2 F für Blindlande-verfahren
- 42 Hansagriff
- 43 Sauerstoffbehälter
- 44 Antennen
- 45 Mutterkompaß
- 46 rechte Seitenflosse
- 47 Seitenruder
- 48 Seitenruder
- 49 Seitenruder
- 50 rechtes Höhenruder
- 51 rechte Höhenflosse
- 52 Höhenflosseinstellung
- 53 Höhenrudertrimmklappe
- 54 Mittelstückverkleidung
- 55 hinteres Positionssicht
- 56 linke Höhenflosse
- 57 linke Seitenflosse
- 58 Seitenruder
- 59 Seitenrudertrimmfläche
- 60 Spornrad
- 61 Rumpfrahmenpanzert
- 62 Steuerwelle
- 63 Dipol-Antennenanpas-sungsgestänge
- 64 Batterien
- 65 Umformer
- 66 Spaltklappen
- 67 Kraftstoffbehälter, 260 l
- 68 Schmierstoffbehälter, 35 l
- 69 automatisch aus-/ein-fahrende Vortriller
- 70 Tragflächenrippen
- 71 Kühleinlauf
- 72 Kühleinlaufklappe
- 73 Querrudertrimmklappe
- 74 Querruderaufbau
- 75 Flügelstransstück
- 76 Antenne für »Flensburg«-Gerät, siehe 18
- 77 linkes Positionssicht
- 78 automatisch aus-/ein-fahrende Vortriller
- 79 Tragflächenrippen
- 80 Hauptholm
- 81 Kraftstoffzusatzbehälter unter den Tragflächen, 300
- 82 Landeschwimmer
- 83 Haupttriebwerksklappe
- 84 Haupttriebwerksschacht
- 85 Laderinlaufschacht
- 86 Drehzapfen für Haupttrieb-werk
- 87 Fahrwerksbo
- 88 Lauf-rad
- 89 Schmierstoffkühler
- 90 Einlauf für Schmierstoff-kühler
- 91 VDM-Luftschraube
- 92 Verstellmechanismus für Luftschraubensteuerung
- 93 Ringpanzerung (5 mm)
- 94 Kühlstoffbehälter
- 95 Auspuffmündendämpfer
- 96 Dämpfungslager für Motor-träger
- 97 Zwölftzylindermotor Daimler-Benz DB 605 B-1 in in-hängender V-Anordnung (Startleistung je 1475 PS, in 5700 m Höhe; 1355 PS)
- 98 geschmiedeter Motorträger
- 99 Kraftstoffbehälter, 375 l
- 100 Anschlag Hauptholm/Flump
- 101 Anschlag vorderer Hilfs-holm/Flump
- 102 Rumpf-Waffenwanne 151 Z, mit zwei Maschi-nenkanonen MG 151 (wahlweise)



- 87 Fahrwerksbo
- 88 Lauf-rad
- 89 Schmierstoffkühler
- 90 Einlauf für Schmierstoff-kühler
- 91 VDM-Luftschraube
- 92 Verstellmechanismus für Luftschraubensteuerung
- 93 Ringpanzerung (5 mm)
- 94 Kühlstoffbehälter
- 95 Auspuffmündendämpfer
- 96 Dämpfungslager für Motor-träger
- 97 Zwölftzylindermotor Daimler-Benz DB 605 B-1 in in-hängender V-Anordnung (Startleistung je 1475 PS, in 5700 m Höhe; 1355 PS)
- 98 geschmiedeter Motorträger
- 99 Kraftstoffbehälter, 375 l
- 100 Anschlag Hauptholm/Flump
- 101 Anschlag vorderer Hilfs-holm/Flump
- 102 Rumpf-Waffenwanne 151 Z, mit zwei Maschi-nenkanonen MG 151 (wahlweise)



Abb. 5: Eine voll intakte Messerschmitt Bf 110 G-4 der 9./NJG 1, die im April 1945 von US-Truppen in Fritzlar gefunden wurde.

und Engländer brachten laufend neue Funkmeßmethoden zum Einsatz, die wenige Monate später schon wieder erfolgreich gestört werden konnten. Dank deutschem Funkmeß hatten sich die Nachteinsätze, die anfangs für die Angreifer als ungefährlicher als die Tageinsätze der Amerikaner galten, zu einer riskanten Angelegenheit für die Engländer entwickelt. Die Kämpfe, die am Nachthimmel über Deutschland zwischen den Bombern und den deutschen Nachtjägern geführt wurden, gehörten zu den größten Luftschlachten des gesamten Krieges. Stellvertretend für die vielen anderen Einsätze sei der große englische Angriff auf Nürnberg vom 30. März 1944 erwähnt, bei der die deutsche Luftverteidigung fast 100 der angreifenden Flugzeuge abschießen konnte.

Der Einsatz der Nachtjäger erfolgte 1944 in der Regel so, daß die einzeln fliegenden Nachtjäger von ihren Bodenleitstellen grob in die Richtung des englischen Bomberstroms geleitet wurden. Dann suchte sich der Nachtjäger mit seinem Bord-Funkmeßgerät einen der einfliegenden Bomber aus und manövrierte sich bis auf Sichtweite an ihn heran. Besonders beliebt war es, sich von hinten unten an einen englischen Bomber heranzuschleichen, ihn zu unterfliegen und dann mit den Bordkanonen abzuschießen. Dabei hatten die Nachtjäger darauf zu achten, ihr Opfer nicht in den Rumpf zu treffen, weil die explodierende Bombenladung dann Jäger und Gejagten zerreißen konnte.

Ein Nachtjagdgeschwader bestand theoretisch aus vier Gruppen (mit römischen Zahlen durchnummeriert von I. bis IV.), jede Gruppe aus drei Staffeln (mit arabischen Zahlen innerhalb des Geschwaders durchnummeriert von 1 bis 12). Eine Staffel zählte – ohne Ersatzmaschinen – etatmäßig neun Flugzeuge. In der Praxis des Kriegsjahres 1944 waren aber nie so viele Flugzeuge vorhanden, wie in der Theorie vorgesehen waren.

Seit Sommer 1944 begann die Wirksamkeit der deutschen Nachtjäger nachzulassen. Zum einen war den Briten ein völlig intakter Nachtjäger mit den neuesten Funkmeßgeräten in die Hände gefallen, der in England gelandet war. Die Engländer konnten sich jetzt sehr wirksam gegen das deutsche Funkmeß schützen. Zum andern wurden die deutschen Vorwarnzonen immer kleiner, seit die Alliierten in Nordfrankreich gelandet waren. Im übrigen wurde schon die zahlenmäßige Überlegenheit der Engländer und Amerikaner erdrückend und stieg auf etwa 20 : 1 an. Dies und die schlechter werdende, weil immer kürzere Ausbildung deutscher Piloten ließ die Verluste unter den Luftwaffenflugzeugen in der zweiten Jahreshälfte 1944 immer mehr ansteigen. Außerdem forderte die Rohstoffknappheit, unter der die deutsche Flugzeugproduktion zu leiden hatte, ihren Tribut. Ersatzstoffe und qualitativ schlechte Verarbeitung der deutschen Flugzeuge forderten ebenso ihre Opfer wie fehlende Flugerfahrung vieler

junger Piloten infolge von Treibstoffmangel. Abgesehen von allen Verlusten infolge von Kampfeinsätzen sind allein schon die deutschen Verluste durch Flugunfälle erschreckend.

Der Typ des Unterschöntaler Flugzeugs: Die Me 110

Welche Flugzeugmuster wurden von den deutschen Nachtjagdgeschwadern geflogen? Da die deutsche Nachtjagd improvisiert aufgebaut worden war, besaßen die Deutschen anfangs kein spezielles Nachtjagdflugzeug. Zwar wurden solche im Laufe des Krieges durchaus entwickelt – z. B. die hochmoderne Heinkel He 219 oder die Focke-Wulf Ta 154 –, kamen aber nur in ganz geringer Stückzahl zum Einsatz. Die Standardausrüstung der deutschen Nachtjagdgeschwader bestand aus Flugzeugen, die für ganz andere Zwecke entwickelt worden waren: Zum einen aus den Nachtjagdversionen der Junkers Ju 88 und der Dornier Do 217, die eigentlich beide mittelschwere Bomber waren, zum andern aus der Messerschmitt Me 110 (korrekter: Bf 110). Die Me 110 war zu Beginn des Krieges als schwerer, zweimotoriger Tagjäger für Ferneinsätze entwickelt worden, hatte sich aber in der „Luftschlacht über England“ 1940 gegenüber den „Spitfires“ und „Hurricanes“ als zu langsam und zu schwerfällig erwiesen. Ganze Staffeln sind von den Einsätzen über England nicht zurückgekehrt. Als man dann seit 1940/41 die deutsche Nachtjagd aufzubauen begann, fand die tags kaum noch einsetzbare Me 110 ein neues Verwendungsgebiet. Nachts kam es auf hohe Geschwindigkeit und Wendigkeit nicht so sehr an, dagegen war eine große Reichweite sehr erwünscht. Die 1944 meist verwendete Variante der Me 110 war die Me 110 G-4. Sie war als freitragender Tiefdecker konzipiert und wurde von zwei Daimler-Benz-12-Zylinder-Reihenmotoren DB 605B von je 1475 PS Leistung angetrieben. Auffällig war das doppelte Seitenleitwerk. Ihre Spannweite betrug 16,35 m, ihre Länge 12,07 m, das Leergewicht 5095 kg, das Einsatzgewicht 9390 kg. Die Motoren verliehen der Me 110 G-4 eine Höchstgeschwindigkeit von 550 km/h in 7000 m Höhe (500 km/h in Meereshöhe). Die Dienstgipfelhöhe belief sich auf 8000 m. Mit normaler Treibstoffausstattung von 1270 l hatte sie eine Reichweite von 900 km, was knapp zwei Stunden Flugzeit entsprach. Mit zwei 300-l-Zusatz-

tanks unter den Tragflächen wurde die Reichweite meist auf 1300 km (= ca. zweieinhalb Stunden Flugdauer) gesteigert. Im Bug trug die Maschine ein Funkmeßgerät (die Unterschöntaler Maschine vermutlich ein FuG 220b „Lichtenstein“) und den Großteil ihrer starr nach vorne schießenden Bewaffnung. Diese bestand entweder aus vier Maschinenkanonen vom Typ MG 151/20 (Kaliber 20 mm) oder aus zwei MG 151/20 und zwei MK 108 (Kaliber 30 mm). Zur Abwehr nach hinten verfügte die Me 110 G-4 über ein Doppel-Maschinengewehr MG 81 Z (Kaliber 7,9 mm). Gelegentlich war auch eine Schrägbewaffnung von zwei MG FF (langsam-schießende Maschinenkanone vom Kaliber 20 mm) zum Unterfliegen der englischen Bomber eingebaut. Die Besatzung der Me 110 bestand 1944 aus drei Mann, die in der schmalen, langgestreckten Kabine hintereinander saßen. Vorne saß der Pilot, in der Mitte der Bordfunker, der das Funkmeßgerät bediente, hinten – mit Blickrichtung rückwärts – der Bordschütze, der die Maschine mit dem MG 81 Z vor mißliebigen Überraschungen von der Rückseite her bewahren sollte.

Die Ereignisse vom 2. September 1944

Eine solche Maschine nun war am 2. September 1944 in Großsachsenheim zu einem Wetterflug gestartet. Der Absturz geschah, wie wir gezeigt haben, zu einer Zeit, in der der Luftkrieg für Deutschland absolut verloren war; es mag auch sein, daß die Besatzung nicht zu den allererfahrensten zählte oder daß die Maschine – schlampig gebaut oder allzu eilig gewartet – einen tödlichen technischen Defekt mit sich führte. Meine Nachforschungen, die mich bald nach dem Fund des Kriegstagebuchs nach Unterschöntal führten, liefen nach bewährtem Schema ab: Ich sprach mit älteren Bewohnern und erhielt sofort die Adresse des Grundstückseigentümers, Herrn Trefz. Dieser hatte selbst als fünfjähriges Kind den Absturz erlebt und dieses Ereignis in genauester Erinnerung behalten: Aufmerksam wurde man durch ein ungleichmäßiges Motorengeräusch, welches sich gegen etwa 20 Uhr aus Richtung Allmersbach am Weinberg näherte. Die Maschine brannte bereits und hatte nur noch eine geringe Höhe von ca. 200 Metern, als sie plötzlich steil nach unten stürzte. Es gab eine Explosion und im Umkreis von 150 Metern brannte der

Boden; überall detonierte herausgeschleuderte Munition. Erst viel später konnte man sich der Absturzstelle nähern und feststellen, daß es sich um eine deutsche Maschine handelte. Die Aufschlagstelle wurde abgesperrt und die an der Oberfläche liegenden Trümmerteile durch eine Kolonne ausländischer Arbeiter aus Schwäbisch Hall aufgeräumt. Später fand man noch im angrenzenden Feld Soldbuch und Erkennungsmarke des Flugzeugführers. Es handelte sich um den damals 27-jährigen Oberfeldwebel Josef Frenken, der aus Rheydt im Rheinland gebürtig und in Rostock wohnhaft war.

Dieser war in der abstürzenden Maschine geblieben und bei ihrer Explosion getötet worden. Nach Aussage von Herrn Trefz war sein Leichnam völlig zerfetzt; kleinere Leichenteile hingen in den Obstbäumen ringsum. Später reiste Frenkens Frau zur Beerdigung an – man hatte, weil man fast nichts mehr von Frenken hatte finden können, aber kaum noch etwas in den Sarg legen können. Der Bordfunker Helmut Lehmann (geboren in Särka, Kreis Löbau, wohnhaft in Oberkaina, Kreis Bautzen in Sachsen) war 22 Jahre alt und hatte noch versucht, aus dem abstürzenden Flugzeug mit dem Fallschirm abzuspringen. Aber entweder war er beim Absprung gegen die Maschine geschlagen und dabei bewußtlos geworden, oder er hatte eine zu geringe Absprunghöhe. Man fand ihn jedenfalls ohne gezogene Reißleine und mit geschlossenem Fallschirm tot auf einem Kartoffelacker liegen. Beide Opfer wurden auf dem Backnanger Friedhof bestattet, wo ihre Gräber noch heute erhalten sind.

Bei den Gesprächen mit den Zeitzeugen ergab sich, daß mehrere behaupteten, ein dritter Mann sei mit an Bord gewesen. Dieser habe sich mit dem Fallschirm retten können und sei bei Strümpfelbach gelandet. Dabei habe er sich einen Arm- oder Beinbruch zugezogen. In der amtlichen Verlustmeldung, die auch Hinweise über Verletzungen enthält, findet sich jedoch kein Eintrag über einen dritten Mann. Allerdings war ein dritter Platz in der Me 110, wie wir auf Seite 195 gezeigt haben, durchaus vorhanden. Auch war es durchaus üblich, bei Verlegungs- oder bei Wettererkundungsflügen An-

gehörige des Boden- oder Stabspersonals mitzunehmen, wenn das auch gegen die offiziellen Dienstvorschriften verstieß.

Erkundung und Bergung des Flugzeugwracks

Nachdem sämtliche Vorbereitungen abgeschlossen waren, entschlossen wir uns mit der freundlichen Genehmigung von Herrn Trefz am 11. September 1993 zur Bergung. Schon die ersten Schaufeln des Baggers ließen erkennen, daß wir die Aufschlagstelle durch das Sondieren mit einer Förstersonde – einem Metallsuchgerät – genau getroffen hatten. Bereits in einer Tiefe von 1,5 Metern kamen erste Blechfetzen zum Vorschein, die jedoch trotz geringer Absturzhöhe und relativ weichem Ackerboden völlig deformiert waren. Die zwei Motoren konnten erst in ca. vier Metern Tiefe vorgefunden werden. Sie waren als schwerste Teile des abstürzenden Flugzeugs tief eingedrungen und erst von einer Felsschicht gestoppt worden. In ihrer Substanz waren die Motoren erstaunlich gut erhalten, lediglich der Fels hatte den Motorblock völlig verschoben. Andere gefundene Flugzeugteile sind auf unseren Abbildungen dargestellt und kommentiert. Persönliche Gegenstände oder Ausrüstungsteile der Luftwaffe wurden nicht gefunden – man hat seinerzeit bei der Bergung offenbar gründlich gearbeitet bzw. entsprechende Stücke sind bei der Explosion des Flugzeugs zerstört worden.

Die Unterschöntaler Me 110 ist bei weitem nicht das einzige Flugzeug, das während des Zweiten Weltkrieges in der Backnanger Umgebung abstürzte. Unsere Gruppe von Flugzeughistorikern dokumentiert laufend derartige Abstürze und versucht auch in Zukunft, ungeklärte Schicksale von Männern und Maschinen aufzuhellen. Nicht immer sind die Verhältnisse so klar wie im Falle Unterschöntal – wir sind deshalb auf die Mitarbeit von Zeitzeugen und Ortskundigen angewiesen und bitten, uns Bilder, schriftliches Material und mündliche Informationen zukommen zu lassen. Die Zeit drängt – Augenzeugen, die die Geschehnisse vor über 50 Jahren noch miterlebt haben, werden immer seltener.



Abb. 6: Der Bagger sucht an der Unterschöntaler Absturzstelle den zweiten Motor der Unglücksmaschine.



Abb. 7: Das ausgebagerte Loch zeigt deutlich dunklere Farbtöne an der Stelle, wo die Trümmer des Flugzeugwracks stecken.



Abb. 8: Eine Reifendecke des Fahrwerks – die Felge fehlt.



Abb. 9: Federbein und Radachse des Fahrwerks.



Abb. 10: Das zweite Fahrwerksbein.



Abb. 11: Ein verbogenes Propellerblatt.

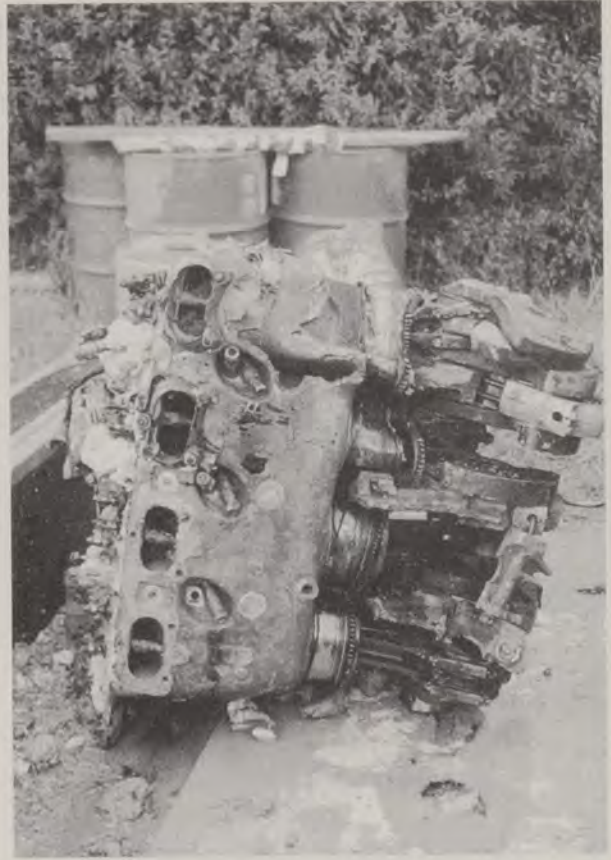


Abb. 12: Der gut erhaltene Motorblock.



Abb. 13: Die Gräber der Opfer vom 2. September 1944 auf dem Backnanger Friedhof.