

# Abstürze und Notlandungen von Flugzeugen im Zweiten Weltkrieg

im und um das Gebiet des heutigen Rems-Murr-Kreises

Von Gerhard Fritz, Thomas Navrath und Heinz Renz

## Die historischen Hintergründe

### Bombenkrieg gegen Zivilisten: Triumph der Barbarei

Es ist hier nicht der Ort, eine ausführliche Darstellung des Luftkriegs im Zweiten Weltkrieg zu liefern. Eine knappe Skizze muss genügen: Deutschland im Allgemeinen und Südwestdeutschland im Besonderen wurden von Beginn des Krieges 1939 an von englischen (bis 1940 auch französischen) Flugzeugen überflogen, und es erfolgten da und dort auch Angriffe. Das Schwergewicht des Luftkrieges lag aber zunächst außerhalb Deutschlands, seit 1940 insbesondere über England, wo in der sogenannten „Luftschlacht um England“ vom Spätsommer 1940 bis zum Frühjahr 1941 schwere deutsche Angriffe gegen die britische Insel geflogen wurden. Dabei wurden durch die Luftwaffe auch in erheblichem Umfang zivile Ziele attackiert. Dafür gab es zwei Gründe: Zum einen handelte es sich um sogenannte „Kollateralschäden“, d. h. zivile Wohngebiete wurden, ohne es geplant zu haben, mit getroffen, wenn Kasernen, Hafenanlagen oder Fabriken die Ziele waren. Zum andern handelte es sich um „Repressalien“; dies ist ein Fachausdruck für kriegsvölkerrechtlich damals ausdrücklich erlaubte Revancheangriffe als Reaktion auf Völkerrechtsverletzungen des Gegners.

Solche britischen Kriegsvölkerrechtsverletzungen hatte es in der Tat gegeben. Seit Winston Churchill am 10. Mai 1940 Premierminister geworden war, hatte die Royal Air Force alle

zuvor beachtete Zurückhaltung aufgegeben und bewusst zivile Ziele in Deutschland angegriffen. Über die Tatsache, dass der planmäßige Luftkrieg gegen die Zivilbevölkerung ausnahmsweise nicht von Hitler, sondern von den Engländern begonnen wurde, ist sich die historische Forschung seit langem einig. Hitler war hier nicht der Agierende, sondern nur der Reagierende, nicht der berüchtigte deutsche Luftangriff auf Coventry Mitte November 1940 steht am Beginn der Barbarei des Krieges gegen Zivilisten, sondern der britische Angriff von 37 Bombern auf Mönchengladbach und andere westdeutsche Städte im Mai 1940.<sup>1</sup> Die deutschen Luftangriffe seit Juni 1940 wurden gegenüber England als Repressalie angekündigt mit dem ausdrücklichen Ziel, England zur Einstellung seiner Angriffe gegen Deutschland zu bewegen. Aber Churchill dachte überhaupt nicht daran, seine Attacken einzustellen, so dass sich eine katastrophale Spirale von englischen Primärangriffen und deutschen Repressalangriffen zu drehen begann. Im weiteren Kriegsverlauf nahm die gegenseitige Brutalisierung Ausmaße an, die einem noch nach sechs Jahrzehnten die Sprache verschlägt. Dass Hitler und Goebbels vom „Coventrieren“ englischer Städte schwadronierten, falls die Engländer ihre Angriffe nicht einstellten, ist bekannt. Dagegen wird in der Öffentlichkeit die berüchtigte britische Regierungserklärung vom 18. April 1941 bislang kaum wahrgenommen, in der festgestellt wird, dass Großbritannien deutsche Städte selbst dann angreifen würde, wenn die deutsche Luftwaffe jegliche Bombenabwür-

<sup>1</sup> Horst Boog: The conduct of the air war in the Second World War. An international comparison. Proceedings of the International Conference of Historians in Freiburg i. Br. [...] from 29 August to 2 September 1988. New York 1992; ders.: (Hg.) Luftkriegführung im Zweiten Weltkrieg. Ein internationaler Vergleich. Herford, Bonn 1993; ders.: Das Ende des Bombenkriegs. Ein militärgeschichtlicher Rückblick. – In: Aus Politik und Zeitgeschichte 28. 4. 1995, S. 10-21; ders.: Der Faktor Amerika aus der Sicht der Luftwaffe 1935–1945. – In: Mars 5, 1999, S. 327-340; die genannten Werke enthalten jeweils ausführliche Hinweise auf die englische und amerikanische Literatur und deren Urteile. Vgl. auch: Maximilian Czesany: Europa im Bombenkrieg 1939–1945. Stuttgart, Graz 1998.

fe auf britische Städte einstellen würde. Churchill machte damit deutlich, dass es ihm keineswegs um kriegsvölkerrechtlich einigermaßen angemessene Antworten auf deutsche Angriffe ging, sondern um eine völlig neue Qualität des Luftkriegs. Damit war auch der letzte Schein einer Beachtung kriegsvölkerrechtlicher Normen beseitigt.

Sogar die Amerikaner kommen hinsichtlich ihrer Luftkriegsführung erbärmlich schlecht weg. Zwar waren die amerikanischen Attacken, wie nachfolgend zu zeigen sein wird, wesentlich mehr als die englischen auf militärische Ziele gerichtet und weniger auf zivile. Aber das von der amerikanischen Propaganda gepflegte Bild von den „sauberen“ und „präzisen“ Schlägen gegen die deutsche Rüstungsindustrie bei gleichzeitiger weitgehender Schonung der Zivilbevölkerung hat in den letzten Jahren schwere Schrammen erhalten. Man weiß heute, dass auch die Amerikaner in ihrer Luftkriegsführung bald jegliches Maß und Ziel verloren. In Utah errichteten sie maßstabsgetreue Kopien von Berliner Mietskasernen, um herauszufinden, wie man einen Feuersturm entfachen und möglichst viele Berliner töten könnte. Ein Feuersturm entstand nur bei größten Flächenbränden. Die riesigen Feuer saugten mit der Wucht eines Orkans großräumig den Sauerstoff aus der Umgebung. Wer in einen Feuersturm geriet, wurde glatt weggeblasen und landete dann meist im Feuer. Schutzräume im Bereich eines Feuersturms wurden zu Todesfallen, weil es keinen Sauerstoff zum Atmen mehr gab. Die Zielplanung war es, in einem einzigen kombinierten britisch-amerikanischen Luftangriff 220 000 Berliner zu töten oder zu verwunden – ein Resultat, das schließlich nur deshalb nicht erreicht wurde, weil es sich als technisch unmöglich erwies, in den stabil gebauten Mietskasernenvierteln den erhofften Feuersturm zu entfachen. Man erreichte bei dem entsprechenden Großangriff auf Berlin Anfang Februar 1945 nur etwa ein Zehntel der geplanten Opferzahl.<sup>2</sup> Statt Berlin wurde dann schließlich Dresden am 13./14. Februar 1945 das Ziel des Vernichtungswahns, wo die Zahl der Getöteten und Verletzten in die Hunderttausende ging.

Der Gipfel des Luftkriegsirrsinns war aber nicht einmal mit dem anglo-amerikanischen Angriff auf Dresden im Februar 1945 erreicht, sondern mit dem englischen Angriff auf mehrere Rot-Kreuz-Schiffe, insbesondere die „Cap Arcona“ und die „Deutschland“ in der Lübecker Bucht. Dieser Angriff fand am 3. Mai 1945 statt, zu einem Zeitpunkt also, als der Krieg noch genau fünf Tage dauern sollte, als alles längst entschieden war und als bereits über die deutsche Kapitulation verhandelt wurde. Nicht nur, dass das Rote Kreuz besonderem Schutz unterstand, der schamlos gebrochen wurde, einen besonders grausigen Charakter erhielt der Angriff auf die „Cap Arcona“ und die „Deutschland“, weil sich auf diesen Schiffen weit über 10 000 KZ-Häftlinge befanden. Etwa 8 000 von ihnen wurden bei dem englischen Angriff getötet.

## Daten und Fakten

Die eigentlichen Daten und Fakten zum Bombenkrieg sind rasch zusammengestellt: Schon 1941 sank die von deutschen Flugzeugen auf England abgeworfene Bombenmenge unter die Bombenmenge, die englische Flugzeuge auf Deutschland warfen. 1942/43 spielten deutsche Luftangriffe auf England kaum noch eine Rolle. 1944 flackerten die deutschen Luftangriffe zwar wieder leicht auf, konnten aber nicht im entferntesten das Ausmaß erreichen, das mittlerweile die alliierten Luftangriffe erreicht hatten. Die 1945 auf England abgeworfene Bombenmenge war so gering, dass sie – einschließlich der sogenannten V-Waffen – fast nur noch eine symbolische Bedeutung hatte.

Die jährlich abgeworfene Bombenmenge (in 1000 Tonnen) macht die Dimensionen deutlich:

	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Bomben auf Großbritannien	35,8	21,8	3,2	2,3	9,1	0,7
Bomben auf Deutschland	10,0	30,0	40,0	120,0	650,0	500,0

Die Alliierten hatten im Luftkrieg also schon seit 1941 die Initiative an sich gerissen. Erst 1942, als Deutschland längst nicht mehr über

<sup>2</sup> Mike Davis: Angriff auf „German Village“. In der Wüste von Utah probten die Amerikaner während des Zweiten Weltkrieges die Bombardierung Berlins. Detailgetreu ließen sie Mietskasernen nachbauen. Architekt war der renommierte deutsche Jude Erich Mendelsohn. – In: Der Spiegel 11. 10. 1999, 41. S. 238-243.

die militärischen Mittel für einen nennenswerten Bombenkrieg gegen England verfügte, ordnete Hitler Terrorangriffe im eigentlichen Sinne an, also Angriffe, die das ausdrückliche Ziel hatten, die britische Zivilbevölkerung zu treffen und zu terrorisieren. Die oben genannten nackten Zahlen zeigen, welche vergleichsweise kümmerliche Aktivitäten seit 1942 den großmäuligen Ankündigungen Hitlers folgten. Man hat sich über den bis 1942 eher zurückhaltenden Charakter der deutschen Luftkriegsführung – es gab etliche ausdrückliche Befehle, die den deutschen Piloten verboten, zivile Ziele zu bombardieren – viele Jahrzehnte lang täuschen lassen und das von Goebbels schon 1940 ausgestoßene Propagandageschrei vom „Coentrieren“ englischer Städte für bare Münze genommen.

Als 1942 auch die neu in den Krieg eingetretenen USA sich am Luftkrieg gegen Deutschland beteiligten, waren die Grundlagen dafür gelegt, dass dieser Dimensionen annahm, die alle früheren deutschen Aktionen gegen England bald um den Faktor 100 und schließlich sogar um den Faktor 1000 übertrafen. Verhängnisvoll war, dass in England der Luftmarschall Harris den Luftkrieg gegen Deutschland plante, ein Mann, dessen brutales Kriegskonzept eines Hitler würdig gewesen wäre. Harris war der Ansicht, der Krieg sei rasch zu gewinnen, wenn man zivile Ziele, also Wohngebiete und ganz konkret auch die deutsche Zivilbevölkerung angreifen würde. Angriffe gegen militärische Ziele spielten in Harris' Überlegungen keine maßgebliche Rolle. An sich hätte Harris aus dem Verlauf der Luftschlacht über England und dem Tod von etwa 30- bis 40000 seiner Landsleute lernen können, dass Angriffe auf zivile Ziele vor allem eines bewirkten: eine Solidarisierung der Bevölkerung mit den Regierenden. So war es auch in Deutschland. Der Wille der Bevölkerung wurde keineswegs gebrochen, sondern das NS-Regime angesichts der Brutalität der britischen Angriffe letztlich eher gestärkt – und die deutsche Militärmaschinerie lief bis Ende 1944 nahezu unbeeinträchtigt weiter. Die Konsequenzen der britischen und – in geringerem Maße – der amerikanischen Bombardements für die Zivilbevölkerung waren fürchterlich. Etwa 500000 deutsche (plus 190000 österreichische und italienische) Zivilisten wurden zwischen 1940 und 1945 getötet, und, was kaum weniger schlimm war,

eine städtische Kultur und architektonische Höchstleistungen vieler Jahrhunderte in Scherben geschlagen. Die heutige Gesichtslosigkeit der meisten deutschen Großstädte ist Resultat des Luftkriegs, und auch die Geschichtslosigkeit der deutschen Gesellschaft dürfte nicht zum geringsten Teil auf die Ausradierung der alten Städte zurückgehen.

Mit den Amerikanern hatten die Engländer seit 1942 eine Arbeitsteilung in dem Sinne vereinbart, dass die US-Luftwaffe tagsüber angriff, während die Engländer Nachtangriffe flogen. Die US-Angriffe richteten sich auch eher gegen deutsche Rüstungsziele, während die Engländer – sowohl wegen Harris' Konzept als auch wegen der Trefferungenauigkeit in der Nacht Flächenziele bombardierten – also Städte und ihre Wohngebiete. Verschiedene Versuche der Engländer, nachts gezielt Objekte zu treffen, endeten ziemlich erfolglos. Beispielsweise hatte bei einem englischen Luftangriff auf die Skoda-Werke in Pilsen im April 1943 keine einzige Bombe die Fabrikgebäude getroffen, stattdessen war aber das große Asyl für psychisch Kranke bei Dobraný südwestlich von Pilsen beinahe vollständig vernichtet worden (vgl. dazu unten den Flugzeugabsturz vom 16./17. April 1943).

Die deutsche Abwehr bestand aus Flak-Artillerie, die mit vor Ort postierten Geschütz- und Scheinwerfer-Batterien die meisten Großstädte und die militärischen Ziele schützen sollte, sowie aus Tag- und Nachtjägern (die wichtigsten damals von beiden Seiten geflogenen Flugzeugtypen werden nachfolgend kurz vorgestellt). Es kam bei den Angriffen darauf an, dass die deutschen Jagdflugzeuge rechtzeitig erkannten, wohin sich die anglo-amerikanischen Angriffe richteten, denn nur wenn man die Jäger rechtzeitig dorthin dirigierte, wo die Bomber einflogen, war es möglich, diese zu fassen. Die Engländer und Amerikaner ließen ihre Bomber deshalb oft in irreführenden Richtungen anfliegen, und nicht selten waren dann an der entscheidenden Stelle viel zu wenige deutsche Jäger vorhanden. Wenn es den Deutschen gelang, die Ziele der Bomber zu identifizieren, konnten die Jäger richtig postiert werden, und es kam dann zu erbitterten Luftschlachten, die für die englischen und amerikanischen Angreifer jahrelang außerordentlich verlustreich sein konnten.



*Dieses Bild sah man seit 1943 ständig am Himmel über Deutschland – und es verhiess nichts Gutes: Amerikanische B-17-Bomber, Kondensstreifen hinter sich herziehend.*

## Der Luftkrieg am Tage

Tagsüber versuchten die Amerikaner mit eng fliegenden, geschlossenen Pulks von jeweils 36 ihrer schwer bewaffneten viermotorigen Bomber vom Typ B-17 „Flying Fortress“ (die B-24 „Liberator“ kam gegen Südwestdeutschland eher selten zum Einsatz) eine solche Dichte des Abwehrfeuers zu entwickeln, dass die deutschen Jäger – in Südwestdeutschland fast ausschließlich die Me 109<sup>3</sup> – gar nicht erst auf Schussweite herankommen konnten. Es zeigte sich aber, dass Bomber mit ihren jeweils 10 bis 12 überschweren Maschinengewehren vom Kaliber 12,7 mm sich allein nicht hinreichend wehren konnten, zumal die deutschen Jäger neue wirksame Waffen einsetzten: Man

hängte der Me 109 zusätzlich zu ihrer 2-cm-Kanone in der Propellerwelle und ihren beiden MG (erst Kaliber 7,9 mm, dann 13 mm) zwei weitere 2-cm-Kanonen unter die Tragflächen, um die Feuerkraft gegen die Pulks zu erhöhen oder man montierte Raketen zum Aufsprengen der Pulks unter die Tragflächen. 1944 ging man sogar dazu über, die 2-cm-Kanone in der Propellerwelle durch eine 3-cm-Kanone zu ersetzen, die eine vernichtende Trefferwirkung hatte. Waren bei einem schweren Bomber im Durchschnitt 20 Treffer mit 2-cm-Granaten nötig, um ihn zum Absturz zu bringen, genügten ein bis drei Treffer aus der 3-cm-Kanone. Tatsächlich blieben die Verluste der US-Bomber bis Ende 1943/Anfang 1944 hoch. Der Umschwung kam durch amerikanische

<sup>3</sup> Die Masse an militär- und technikgeschichtlicher Literatur zum Verlauf des Luftkriegs und den Flugzeugtypen ist unüberschaubar. Wir verweisen als Überblick hier lediglich auf Tony Wood, Bill Gunston: Hitlers Luftwaffe. A pictorial history and technical encyclopedia of Hitlers air power in World War II. London 1977.



*Und so sah es aus, wenn ein deutscher Jäger sich den Bombern näherte (Aufnahme aus der Kamera eines anfliegenden deutschen Jagdflugzeugs): Es erforderte erheblichen Mut, in das dichte Abwehrfeuer eines solchen Pulks hineinzufiegen und einen der Bomber zu beschießen – und wenn dann noch amerikanische Jäger auftauchten, kam man gar nicht erst an die Pulks heran.*

Langstreckenjäger, die die Bomber bis an ihre Ziele eskortierten und die deutschen Jäger gar nicht erst an die Bomber herankommen ließen. Die amerikanischen P-38 „Lightnings“, P-47 „Thunderbolts“ und vor allem die P-51 „Mustangs“, die in riesigen Mengen auftauchten, brachen seit den ersten Monaten des Jahres 1944 der deutschen Jagdwaffe regelrecht das Genick. Der März 1944 war der erste Monat, in dem die Verluste der deutschen Tagjäger durch amerikanische Begleitjäger ein unerträglich hohes Niveau erreichten. Seit Frühjahr 1944 konnten dann tagsüber die US-Bomber am Himmel trotz weiterhin verzweifelter deutscher Gegenwehr immer mehr schalten und walten, wie sie wollten. Daran änderten auch die wenigen supermodernen Düsenjäger, meist vom Typ Me 262, nichts mehr, die seit etwa Mitte 1944 allmählich in den Einsatz kamen.

Nur ungefähr 60 % der deutschen Jagdflugzeuge standen überhaupt für die Reichsverteidigung gegen einen sowieso übermächtigen Gegner zur Verfügung, die übrigen 40 % flogen in Russland, in Norwegen oder im Mittelmeerraum. Die Masse der in der Reichsverteidigung fliegenden deutschen Jäger war in Frankreich, den Beneluxstaaten, in Dänemark und Norddeutschland stationiert, um die einfliegenden Bomberverbände entweder bereits beim Anflug

zu fassen oder um die kriegswichtigen Industriegebiete an der Ruhr, im Raum Hannover-Braunschweig-Leipzig und die Reichshauptstadt Berlin zu schützen. Der Schutz Südwestdeutschlands bestand am Tage im Wesentlichen nur aus Teilen des Jagdgeschwaders 53, die in Echterdingen, Malmsheim, Oettingen und anderen Plätzen stationiert waren. Gelegentlich waren auch Teile anderer Jagdgeschwader vorhanden, aber dennoch brachten 1944 die deutschen Jäger über Südwestdeutschland bei einem US-Angriff meistens nur einige Dutzend und selten einmal mehr als 100 Flugzeuge in die Luft.<sup>4</sup> Die Amerikaner erreichten dagegen in der ersten Jahreshälfte 1944 oft Einfluggzahlen von 700, 800, 900 Bombern plus etwa ebenso vielen Begleitjägern; in der zweiten Jahreshälfte 1944 stiegen die entsprechenden Zahlen nicht selten auf über 1000 Bomber und über 1000 Begleitjäger an. Das Zahlenverhältnis der deutschen Jäger zu ihren amerikanischen Gegnern war damit zeitweilig auf ein Verhältnis von 1:50 (!) gesunken – allein dies hätte einem verantwortlichen Politiker schon Zeichen genug sein müssen, das aussichtslose Gemetzel endlich aufzugeben.

Am Beispiel der über Südwestdeutschland als Standardflugzeug vorhandenen Me 109 sei

<sup>4</sup> Vgl. hierzu grundsätzlich: Jochen Prien: Geschichte des Jagdgeschwaders 53, Teil 3. Eutin 1991.

erläutert, um welche Maschinen es bei Tage vor allem ging: Wie erwähnt bestand die normale Bewaffnung der Maschine bis zur Variante Me 109G-4 aus einer 2-cm-Kanone MG 151/20 plus zwei Maschinengewehren MG 17 vom Kaliber 7,9 mm. Von der Me 109G-6 an, die seit Anfang 1944 in großen Mengen flog, waren statt der kleinkalibrigen MG 17 zwei 13-mm-MG 131 eingebaut. Da diese Waffen aber nicht in den engen Rumpf der Me 109 passten, musste man vor der Pilotenkanzel die MG 131 mit beulenförmigen Blechen verkleiden, was der Me 109 des Jahres 1944 ein eigentümliches Aussehen und den Spitznamen „Beule“ verlieh. Außerdem hatte man für den Piloten einen Panzerschutz eingebaut und stattete die Me 109 mit einem 300-Liter-Zusatztank aus. Der vergrößerte zwar die geringe Reichweite des Flugzeugs, doch wurde dieses durch die Zusatzlast auch unbeweglicher und langsamer. Für den Fall eines Luftkampfes konnte der Pilot den Zusatztank abwerfen, um wieder wendiger und schneller zu werden. Das gelang aber nur, wenn der Tank rechtzeitig abgeworfen wurde. Die stärkeren Waffen

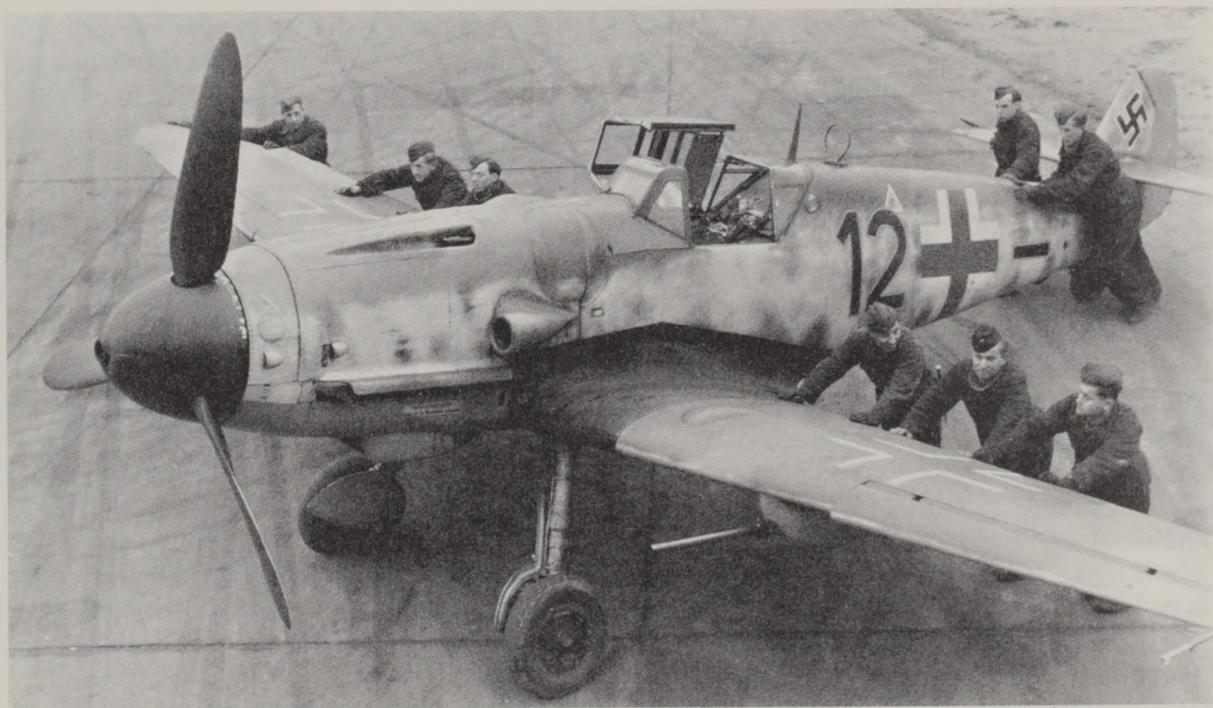
erhöhten zwar die Waffenwirkung der Me 109, und die Panzerung brachte wenigstens ein bisschen Schutz für den Flugzeugführer, aber das Flugzeug war durch die Änderungen immer schwerer geworden. Dem gestiegenen Gewicht versuchte man mit einem stärkeren Motor zu begegnen. Trotzdem war die Me 109 den amerikanischen „Mustangs“ und „Thunderbolts“ nicht mehr voll gewachsen. Die amerikanischen Jäger erreichten über 700 km/h, waren also deutlich schneller als die Me 109G-6, die etwa 620 km/h erreichte, und meist auch wendiger. Erst spätere Varianten der Me 109, die G-14 und die K-4, kamen ebenfalls auf über 700 km/h. Hinsichtlich der Bewaffnung waren die US-Jäger nicht überlegen. Sie trugen 4 bis 6 („Mustang“) oder 6 bis 8 („Thunderbolt“) schwere MGs vom Kaliber 12,7 mm.

### Der Luftkrieg in der Nacht

Die Verhältnisse nachts waren mit denen am Tage kaum vergleichbar. Flogen die Amerikaner in engen Pulks, in denen sich die Bom-



*Dieser Flugzeugtyp war seit Anfang 1944 maßgeblich daran beteiligt, die deutschen Tagjäger nach und nach auszuschalten – die amerikanische P-51 Mustang. Das Foto zeigt deutlich die riesigen Zusatztanks, mit deren Hilfe die Mustangs bis weit nach Deutschland hinein fliegen konnten. Im Luftkampf wurden die Zusatztanks abgeworfen. Der Pilot der gezeigten Maschine, Charles Yeager, wurde am 5. März 1944 von deutscher Flak über Frankreich abgeschossen und verwundet, konnte aber mit Hilfe der französischen Résistance via Spanien nach England zurückgebracht werden. Die Amerikaner konnten es sich erlauben, Piloten, die einmal abgeschossen waren, aus dem Dienst herauszuziehen. Nur auf ausdrücklichen eigenen Wunsch und aufgrund guter Beziehungen wurde es Yeager gestattet, wieder zu fliegen.*

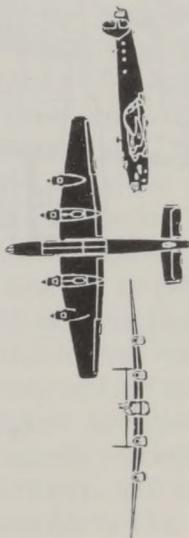
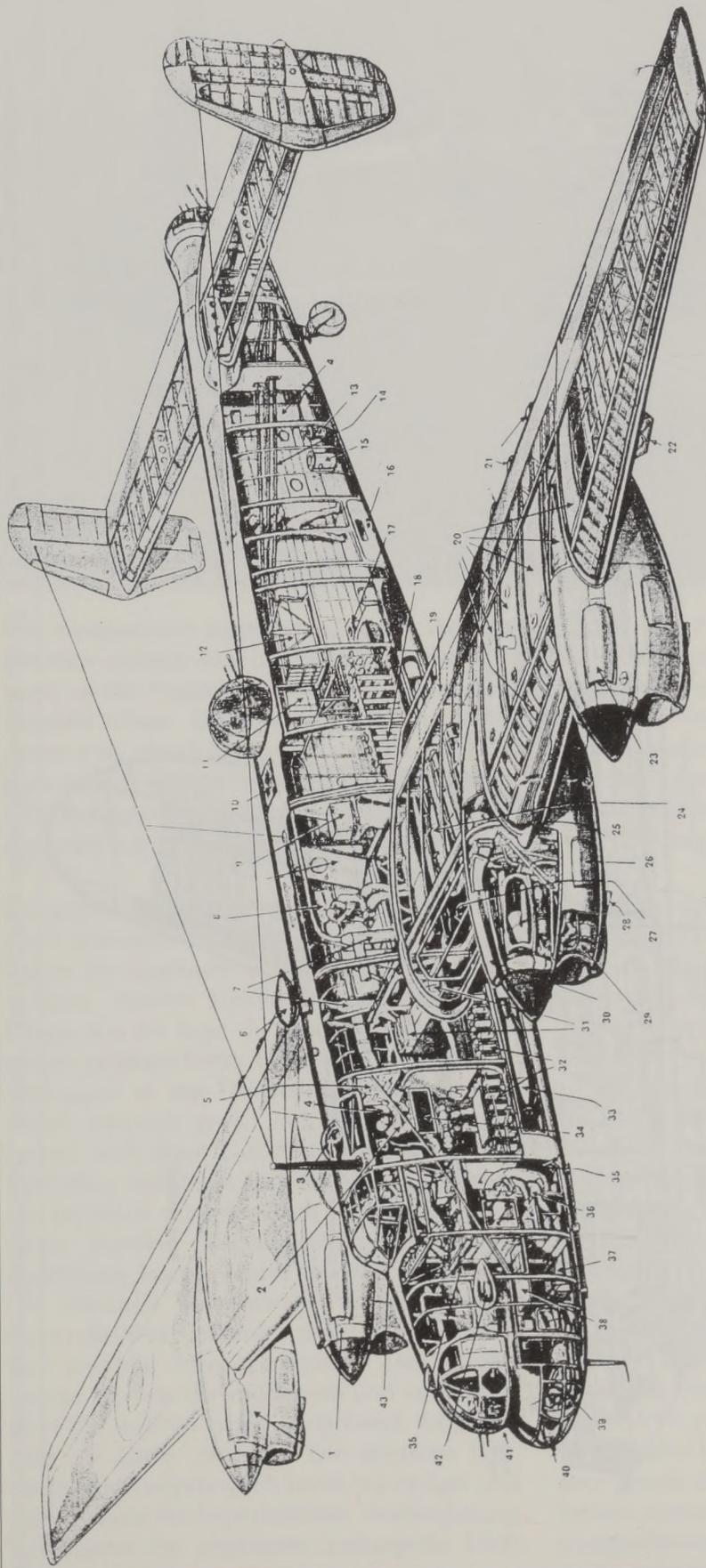


Das meistgebaute Jagdflugzeug des 2. Weltkriegs, die Me 109. Hier handelt es sich um eine G-6. Deutlich sichtbar sind die Beulen vor dem Cockpit und davor die dazugehörigen MG 131. Ganz vorne an der Propellerhaube erkennt man die Öffnung für die 2-cm-Kanone, die durch die Propellerwelle schoss. Das Flugzeug trägt unter jeder Tragfläche eine zusätzliche 2-cm-Kanone, von denen eine ebenfalls deutlich sichtbar ist. Derartige „Kanonenboote“ – so der Spitzname – hatten zwar eine gewaltige Feuerkraft, die Zusatzkanonen machten das Flugzeug aber unbeweglich und für den Kampf gegen feindliche Jäger ungeeignet. Der Pilot dieser Maschine, Uffz. Hünig, flog im Jagdgeschwader 2 und wurde am 20. Oktober 1943 im Luftkampf abgeschossen und getötet.

ber gegenseitig schützten und über denen seit 1944 Schwärme von Begleitjägern auftauchten, kamen die Engländer in sogenannten Bomberströmen. Nachts konnte man nicht so eng fliegen wie am Tage, da es sonst laufend Kollisionen gegeben hätte. Die Bomber versteckten sich quasi in der Dunkelheit, ihre Abstände waren ziemlich groß, und ein Bomberstrom konnte sich über Dutzende von Kilometern hinziehen. Seit 1943 verwendeten die Engländer praktisch ausschließlich schwere viermotorige Bomber, die älteren zweimotorigen Maschinen kamen kaum noch zum Einsatz. Die üblichen viermotorigen Flugzeugmuster waren die Short „Stirling“, die Hampden „Halifax“ und die Avro „Lancaster“. Der letztgenannte Typ war der modernste und verdrängte 1944 die anderen Typen weitgehend, insbesondere die ältere „Stirling“. Die deutsche Luftwaffe besaß ursprünglich keine Nachtjäger und musste diese hochspezialisierte Waffengattung seit Beginn der englischen Luftangriffe 1940

völlig improvisieren. Einmotorige Jagdmaschinen waren für den Nachtjagdeinsatz wenig geeignet, da sie eine bei weitem zu geringe Reichweite hatten und nur bedingt blindflugtauglich waren. Man griff deshalb auf die schweren zweimotorigen Tagjäger (damals auch „Zerstörer“ genannt) vom Typ Me 110 zurück. Für den Einsatz am Tage gegen feindliche Jäger hatten sich diese Maschinen als zu langsam erwiesen, nachts spielte die Geschwindigkeit keine so große Rolle, die Reichweite dagegen eine um so größere. Bald trat neben die Me 110 eine Nachtjagdvariante der Ju 88, die sich durch eine noch größere Reichweite auszeichnete und die auch der Me 110 an Geschwindigkeit keineswegs unterlegen war. Weitere deutsche Nachtjäger waren die Do 217, die Me 210 bzw. 410 und die hervorragende He 219 und die Ta 154, von denen aber gerade die He 219 nur in geringen Stückzahlen auftauchte; von der Ta 154 flogen nur wenige Prototypen.





Handley-Page HP 57 „Halifax“

**Handley-Page HP 57 „Halifax“**

1. Merlin XX-Motor, 2. Mechaniker, 3. Navigationssturm, 4. Türe, 5. Instrumentenbrett für Mechaniker, 6. Peilrahmen, 7. Kabinenheizung, 8. Aufenthaltsraum, 9. Radioausgang, 10. Notausgang, 11. Munition für Drehturm, 12. Munition für Heckturm, 13. Kompab, 14. Transportanlage für Munition zum Heckstand, 15. Abort, 16. Türe, 17. Fallschirmablage, 18. Leuchtfallschirme, 19. Schlauchboot, 20. Benzintank, 21. Auspuff, 22. Doppelte Landescheinwerfer, 23. Abgas-Rückstoßdüsen, 24. Bombenmagazin, 25. Heizanlage, 26. Laderansaug, 27. Öltank, 28. Kühlerjalouse, 30. Lufteinlaß für Heizung, 31. Batterie, 32. Sauerstoff, 33. Hauptbombenmagazin, 34. Autopilot, 35. Gang, 36. Funker, 37. Notausgang, 38. Navigationsstisch, 39. Bombenschütze, 40. Platz des Beobachters, 41. Drehturm, 42. Fenster, 43. Pilotenraum.

Englischer viermotoriger Bomber Handley-Page „Halifax“. Flugzeuge dieses Typs wurden am 17. 4. 1943 bei Stuttgart-Hofen und Mundelsheim abgeschossen.



Anfangs flogen die Nachtjäger nach rein optischer Beobachtung. Versuche, die englischen Bomber mit Infrarotsichtgeräten besser erkennbar zu machen, erwiesen sich als wenig erfolgreich. Sinnvoller war der Einsatz von Radar, das man damals in Deutschland als Funkmess bezeichnete. Unter der Leitung des Generals Kamhuber (er spielte später auch beim Aufbau der Bundesluftwaffe eine maßgebliche Rolle) baute man 1942/43 ein System von stationären Funkmess-Stationen auf („Himmelbett“), die jeweils ein Nachtjagflugzeug per Funk an die Bomberströme herandirigierten. Ein Nachteil des „Himmelbett“-Systems war es, dass pro Funkmess-Station nur ein einziges Flugzeug geleitet werden konnte – was angesichts der riesigen Bomberströme viel zu wenig war. (Das bodengestützte Funkmess wurde übrigens auch zur Feuerleitung der Flakgeschütze eingesetzt).

Zunächst musste der via „Himmelbett“ an den Bomberstrom herangeführte Nachtjagdpilot rein optisch sein Ziel suchen, was sich in der Dunkelheit selbstverständlich als recht kompliziert erwies. Man baute deshalb seit Ende 1942 in die Flugzeuge eigene bordgestützte Funkmessgeräte ein, mit denen man, durch „Himmelbett“ grob herangeführt, sich dann selbst einen Bomber suchen konnte. Die bordgestützten Funkmessgeräte hatten allerdings umfangreiche Antennen, die aus dem Bug der Flugzeuge ragten und deren Geschwindigkeit reduzierten. Beim verheerenden Angriff auf Hamburg im Sommer 1943 setzten die Engländer die deutsche Nachtjagd fast völlig schachmatt, indem sie mit Staniolstreifen („Düppeln“) die Frequenzen der deutschen Funkmessgeräte störten. Als Verzweiflungsmaßnahme setzten die Deutschen nun eine Zeitlang einmotorige Flugzeuge ein, die direkt über den brennenden Städten die englischen Bomber als dunkle Schatten über dem Flammenmeer erkennen und angreifen konnten. Mit dem Jahr 1944 holten dann aber die eigentlichen zweimotorigen Nachtjäger durch neue Funkmessgeräte, die nicht so leicht gestört werden konnten, ihren Technologierückstand wieder auf. Für die Engländer erwies es sich als zusätzlich verhängnisvoll, dass die Deutschen aus einem in Rotterdam abgeschossenen britischen Bomber ein funk-

tionsfähiges High-Tech-Gerät H2S ausbauen und auswerten konnten. Damit begann in der ersten Jahreshälfte 1944 für die britischen Bomber eine schwere Zeit. Zwar warf das englische Bomberkommando eine deutsche Stadt nach der andern in Trümmer, aber um eine Verlustquote, die nicht tragbar war. Das Konzept von Bomber-Harris schien vor dem Scheitern zu stehen. Es ist kurios: Während in den selben Monaten die Amerikaner die deutsche Tagjagd konsequent zerschlugen, erreichte die deutsche Nachtjagd gegen die Engländer ihren höchsten Leistungsstand.

Der weitere Kriegsverlauf reduzierte aber auch die Wirksamkeit der deutschen Nachtjagd. Mit der alliierten Landung in der Normandie und dem alliierten Vormarsch in Frankreich brach das bodengestützte, großenteils in Frankreich und den Beneluxstaaten liegende Netz der Funkmessgeräte zusammen, die Vorwarnzeiten wurden immer kürzer. Auch wurde es unmöglich, die englischen Bomberströme schon von der Küste an und dann über Frankreich anzugreifen. Als im Juli 1944 dann noch eine deutsche Ju 88 mit einer kompletten modernen Funkmessausrüstung irrtümlich in England landete und sofort von Spezialisten ausgewertet wurde, war auch der technische Vorsprung wieder dahin. Dass man 1945 deutscherseits in eine neue Runde des Radarwettkampfs trat und neue, störungsfreie Funkmessgeräte produzierte (die erstmals auch ohne den früheren Antennenwald auskamen) konnte den Kriegsverlauf nicht mehr ändern.

Am Schluss war die Technik vorhanden, aber es fehlte nun am Treibstoff. Das NS-Regime hetzte seine hochqualifizierten Nachtjagdpiloten in den letzten Kriegswochen sogar noch in den infanteristischen Kampfeinsatz am Boden<sup>5</sup> – eine absolute Bankrotterklärung jeglicher Militärpolitik.

### Ausbildungsstand und psychische Verfassung der Piloten

Als weiteres Handicap kam für die deutsche Luftwaffe hinzu, dass es im Laufe des Jahres 1944 allmählich an allem fehlte: Zwar produzierte die Flugzeugindustrie ständig mehr Maschinen, aber es stand immer weniger Treibstoff zur Verfügung. Die Amerikaner hatten –

<sup>5</sup> Aussage des Backangers und ehemaligen Nachtjagdpiloten Karl Klietmann vom 15. 7. 2002.



*Der Backnanger Karl Klietmann als Nachtjägerpilot ca. 1943. Zu beachten ist der schwarze Kompass, der von Klietmanns Kragen herabhängt.*

spät genug – die deutsche Treibstoffproduktion zum Ziel ihrer Angriffe gemacht, und dies erwies sich als militärisch wesentlich wirkungsvoller als die sinnlosen Angriffe auf Wohngebiete. Der immer gravierender werdende Treibstoffmangel reduzierte nicht nur die Einsatzmöglichkeiten der Jagdgeschwader, sondern wirkte sich insbesondere katastrophal auf die Ausbildung des Pilotennachwuchses aus. In der zweiten Jahreshälfte 1944 war es üblich, dass junge deutsche Piloten in den Kampf geworfen wurden, die gerade 20 Flugstunden hatten – 15 auf irgendeiner gutmütigen, langsamen Schulmaschine und nur 5 auf einem der spritfressenden Einsatzmuster, also der Me 109 oder der FW 190. Diese jungen Kerle konnten gerade halbwegs fehlerfrei starten oder landen, aber wenn sie in den Kurvenkampf gegen die Profis der US-Jagd piloten fliegen sollten, wo man Kunstflugfähigkeiten benötigte, war das Fiasko fast sicher. Der deutsche Pilotennach-

wuchs wurde von einer gewissenlosen Führung, die sich nicht eingestehen wollte, dass der Krieg längst verloren war, erbarmungslos verheizt. Jeder amerikanische Pilot musste weit über 100 Flugstunden auf seinem Einsatzmuster hinter sich bringen, bevor man ihn in den „scharfen“ Einsatz ließ. Die alten „Experten“ unter den deutschen Piloten nahmen es, was das fliegerische Können anging, mit jedem US-Piloten auf, aber es gab immer weniger dieser Routiniers. Dazu trug ein mörderisches Einsatzsystem bei: Amerikaner wurden nach einigen Dutzend glücklich überlebten Feindflügen auf Dauer aus dem Einsatz herausgezogen und durch gut ausgebildete junge Kräfte ersetzt – für deutsche Piloten gab es solche dauernden Auszeiten nicht und es gab, je länger der Krieg dauerte, immer weniger qualifizierten Ersatz. Einige wenige der deutschen Piloten brachten es angesichts dieses Systems auf unglaublich hohe Einsatzzahlen von 500 oder mehr (und auch auf entsprechend hohe Abschusszahlen), aber den meisten deutschen Piloten, auch vielen unter den „Experten“, brachte dieses jahrelange Fliegen ohne Ablösung schlicht und einfach den Tod.

Wenn man sich fragt, weshalb sich überhaupt noch junge Deutsche fanden, die sich in



*Der noch heute im Besitz von Klietmann befindliche Kompass in Großaufnahme. Jeder Nachtjägerpilot besaß einen solchen Kompass, um sich – im Falle eines Fallschirm-Abprungs – am Boden orientieren zu können.*



*Eine Innenaufnahme von Klietmanns Ju 88. Derartige Aufnahmen waren strikt verboten und sind entsprechend selten.*

unterlegener Zahl und meistens auch in zunehmend unterlegenen Flugzeugen (s. u.) den anglo-amerikanischen Luftflotten entgegenstellten, so kommt man auf ein komplexes Ursachenbündel. Zweifellos waren die jungen Piloten in einer militarisierten und ideologisierten Gesellschaft aufgewachsen, und man hatte die erfolgreichen Jagdfliegerasse mit allen Mitteln der Propaganda zu Helden aufgebaut, denen man mit Begeisterung nachzueifern trachtete. Ganz grundsätzlich galt auch der Einsatz und das Opfer für das Vaterland – man dachte hier keineswegs primär an den Einsatz für den Nationalsozialismus – als der moralisch höchste Wert überhaupt, ein Engagement, das oft geradezu pseudoreligiös überhöht empfunden wurde. Den jungen Piloten dürfte während ihrer Ausbildung zudem überhaupt nicht klageworden sein, gegen welchen übermächtigen Feind sie da antreten mussten. Viele waren aber auch durchaus motiviert durch die Auswirkungen des Bombenkrieges: Man hatte erlebt, wie die englischen und amerikanischen Bomber eine Stadt nach der andern in Trümmer legten, nicht wenige junge Piloten hatten selbst Eltern oder

andere Familienmitglieder durch englische oder amerikanische Bomben verloren, vielen hatten die Bomben ihre Elternhäuser in Schutt und Asche gelegt. All das wollte man verhindern, mochte es kosten, was es wollte. Die von der NS-Führung klug angeheizten Hoffnungen auf neue Waffen, insbesondere auf die Düsenjäger und Raketen, hielten bei nicht wenigen bis weit ins Jahr 1945 hinein die Illusion aufrecht, man könne eines Tages die Massen der feindlichen Bomber doch noch vom Himmel fegen und dem Krieg eine Wende geben. Ganz grundsätzlich ist man sich heute auch über eine so banale wie elementare Tatsache kaum noch klar: Für langes Überlegen und lange Reflexionen über den Sinn ihres Tuns hatten die jungen Jagdflieger kaum Zeit. Der Backnanger Karl Klietmann, im Zweiten Weltkrieg selbst Nachtjäger-Pilot, verweist mit Nachdruck darauf, dass man – wenn man erst einmal im Einsatz stand – vor lauter Hektik gar nicht mehr dazu kam, tiefgründige Gedanken zu fassen oder gar Erkundigungen über Ereignisse anderswo einzuholen. Eine „Sitzbereitschaft“ folgte der andern, ein Alarmstart jagte den



*Unter solchen Bedingungen versuchten die Jäger des Jagdgeschwaders 53 am Schluss des Krieges ihren aussichtslosen Kampf gegen die Amerikaner fortzuführen: Verborgen in den Wäldern bei Kirrlach und nur zum Einsatz eilig aus dem Versteck herausgeholt, rollt am 22. Februar 1945 die Me 109K-4 des Leutnants Günther Landt zum Start. Landt stieß einen Tag später in dieser Maschine im Luftkampf über Bretten mit einer Mustang zusammen, konnte aber – verwundet – mit dem Fallschirm abspringen. Landt flog bis Ende April weiter beim JG 53. Im Gegensatz zur „beuligen“ G-6 hatte man die Konturen der K-4 wieder aerodynamisch geglättet.*

nächsten, und wenn man einmal nicht Kampfeinsätze flog, wurde man an neuen Geräten ausgebildet, kümmerte sich um seine Flugzeuge, machte Verlegungsflüge usw.<sup>6</sup>

Immerhin: Einheitlich war das Bild nicht. Aus dem Jagdgeschwader 53 wird beispielsweise berichtet, dass angesichts der erdrückenden Übermacht der amerikanischen Gegner in der zweiten Jahreshälfte 1944 und insbesondere in den letzten Kriegswochen der Einsatzwille doch nachzulassen begann. Die Piloten hatten nur allzu oft erlebt, dass es überhaupt nichts an der Überlegenheit der Gegner änderte, wenn man – stets unter hohen eigenen Verlusten – das eine oder andere feindliche Flugzeug abschießen konnte. Es gibt eine ganze Reihe von Hinweisen, dass insbesondere manche jungen Piloten, in ihren fliegerischen Qualitäten sowieso hilflos und unerfahren,

Luftduellen mit den Amerikanern auszuweichen begannen (an der Ostfront im Einsatz gegen die Russen, deren ständiges Vorrücken man allgemein als Katastrophe empfand und die auch nicht die technische Überlegenheit der Amerikaner hatten, scheinen derartige moralische Auflösungserscheinungen dagegen kaum vorgekommen zu sein).

#### Nachlassende Produktionsqualität und technische Unterlegenheit der Tagjäger

Die zweite Hälfte des Zweiten Weltkriegs war gekennzeichnet durch eine ständig wachsende technische Unterlegenheit der deutschen Flugzeuge. Bis 1941/42 war die Me 109 eine jedem Gegner gewachsene Maschine gewesen. Dann waren die technischen Möglichkeiten des schon Mitte der 30er Jahre konzipierten

<sup>6</sup> Aussage von Karl Klietmann am 17. 7. 2002.

Flugzeugs ausgereizt. Den neuen amerikanischen Jägern war die Me 109 nicht mehr gewachsen: Schon die „Thunderbolt“ war schneller und wegen ihrer Größe um ein Vielfaches robuster als die kleine Me 109, und gegen die hochmoderne „Mustang“ hatte die alt gewordene Me trotz aller Nachbesserungen und Nachrüstungen letztlich kaum eine Chance mehr, insbesondere wenn in der Me noch ein unerfahrener Pilot saß. Da die Qualität der Technik in den deutschen Flugzeugen nachließ, wurde das Fliegen auch ohne Feindeinwirkung im letzten Kriegsjahr zum tödlichen Risiko. Bei den unter den unvorstellbaren Arbeitsbedingungen ständiger Bombardements gebauten Daimler-Benz-Motoren in den Me 109 musste man Ende 1944 froh sein, wenn sie eine Lebensdauer von 20 bis 30 Stunden erreichten. Die Methanol-Einspritzung, mit der man bei den späten Versionen der Me 109 die Leistung steigern wollte, erwies sich als zweischneidige Sache. Wohl konnte man damit kurzfristig mehr aus dem Motor herausholen, aber eben nur kurzfristig, und wenn die verzweifelten deutschen Piloten, denen eine „Mustang“ im Nacken saß, in Dauerlast mit der Methanoleinspritzung flogen, dann gab der Motor nur allzu oft den Geist auf. So konnte es vorkommen, dass man ohne jede Feindeinwirkung plötzlich mit Kolbenfressern oder anderen technischen Defekten abstürzte. Fast ein Drittel aller zu Tode gekommenen deutschen Jagdflieger ist 1944/45 derartigen technisch bedingten oder auf mangelnde Erfahrung zurückzuführenden Abstürzen zum Opfer gefallen.

Das andere Standardmuster der deutschen Tagjagd, die Focke-Wulf FW 190, war moderner als die Me 109, aber auch die meisten Varianten der FW 190 erreichten nicht die Leistungen der amerikanischen Jäger. Außerdem wurde die FW 190 von den in Südwestdeutschland eingesetzten Geschwadern nicht geflogen. Das gilt auch für die „Wunderwaffen“ unter den deutschen Jagdflugzeugen, die düsengetriebene Me 262 und die anderen düsengetriebenen Typen. Überhaupt kam die Me 262, die allen amerikanischen und englischen Flugzeugen weit überlegen gewesen wäre, nur in ganz geringen Stückzahlen zum Einsatz.

Bei der Nachtjagd spürte man zwar die nachlassende Produktionsqualität der deutschen Flugzeugindustrie ebenfalls, die Flugzeugmuster an sich waren aber ihren Aufgaben durchaus gewachsen. Es wirkte sich allerdings das chaotische Planungswirrwarr des NS-Staates aus: Statt auf neue und höchst effektive Flugzeugtypen wie etwa die He 219 oder die Ta 154 zu setzen, die nur in geringen Stückzahlen gebaut wurden, flog man weiter vor allem die Ju 88 und die allmählich alt werdende Me 110.

Insgesamt zeigt der Luftkrieg, wie in einem Brennglas, alle Aspekte des modernen, hochtechnisierten Kriegs überhaupt: Da ist zunächst die Vernichtungskraft der modernen Technik als solche, die in einem Umfang wie 1939–45 nie zuvor entfesselt wurde. Da sind zum zweiten die irrwitzigen Theorien von Luftkriegsstrategen, die mit einem Vernichtungskrieg gegen die Zivilbevölkerung den Kriegswillen des Gegners brechen wollten und die dabei genau dies nicht erreichten, es aber in barbarischem Zynismus in Kauf nahmen, ungeheure Mengen von unbetteiligten Menschen umzubringen und unersetzliche Kulturwerte zu zerstören. Und da sind drittens die jungen Leute, die als Flieger auf beiden Seiten voll naivem Idealismus in den Kampf geworfen und die insbesondere auf deutscher Seite von einem verbrecherischen Regime auch in militärisch aussichtsloser Lage verheizt wurden.

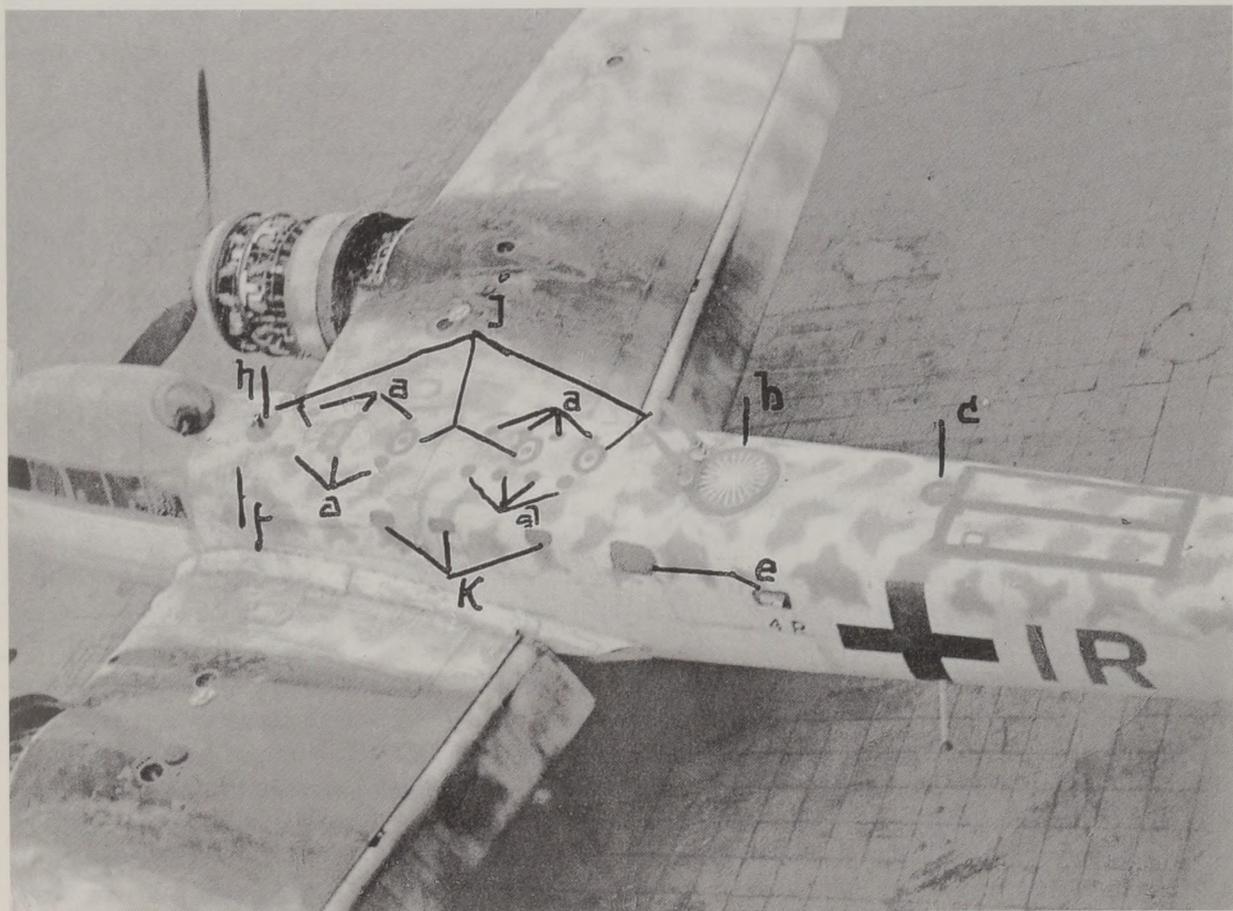
## Regionalgeschichtliche Aspekte

Im Backnanger Jahrbuch 1997 konnte der Fall eines 1944 bei Schöntal abgestürzten deutschen Kriegsflugzeuges vorgestellt werden.<sup>7</sup> Selbstverständlich war dies nicht das einzige Flugzeug, das damals in Backnang und Umgebung vom Himmel stürzte. Im folgenden Beitrag soll versucht werden, einen Überblick über all die Flugzeuge zu geben, die im Gebiet des Rems-Murr-Kreises oder in dessen Umgebung abstürzten. Damit soll ein wenig erforschter Aspekt zur Regionalgeschichte des Zweiten Weltkrieges aufgehellert werden. Besonderer Dank gilt dem Luftkriegsspezialisten Heinz Bardua, Schwaikheim, der bereitwilligst Auskunft zu den unterschiedlichsten Fragen gab.

<sup>7</sup> Thomas Navrath: Das Ende eines Nachtjägers. Das Schicksal der Unterschöntaler Messerschmitt Me 110 am 2. September 1944. – In: Bjb 5, 1997, S. 190-199.

Die Quellenlage zu Flugzeugabstürzen ist eher desolat. Die Orte, an denen Historiker normalerweise ihre Arbeit beginnen, die Archive nämlich, enthalten nicht allzu viel zu diesem Thema. Die Bestände der ehemaligen Landratsämter Backnang und Waiblingen, die in der Zeit des Zweiten Weltkriegs für das Gebiet des heutigen Rems-Murr-Kreises zuständig waren und die sich heute im Staatsarchiv in Ludwigsburg befinden, sind mäßig ergiebig.

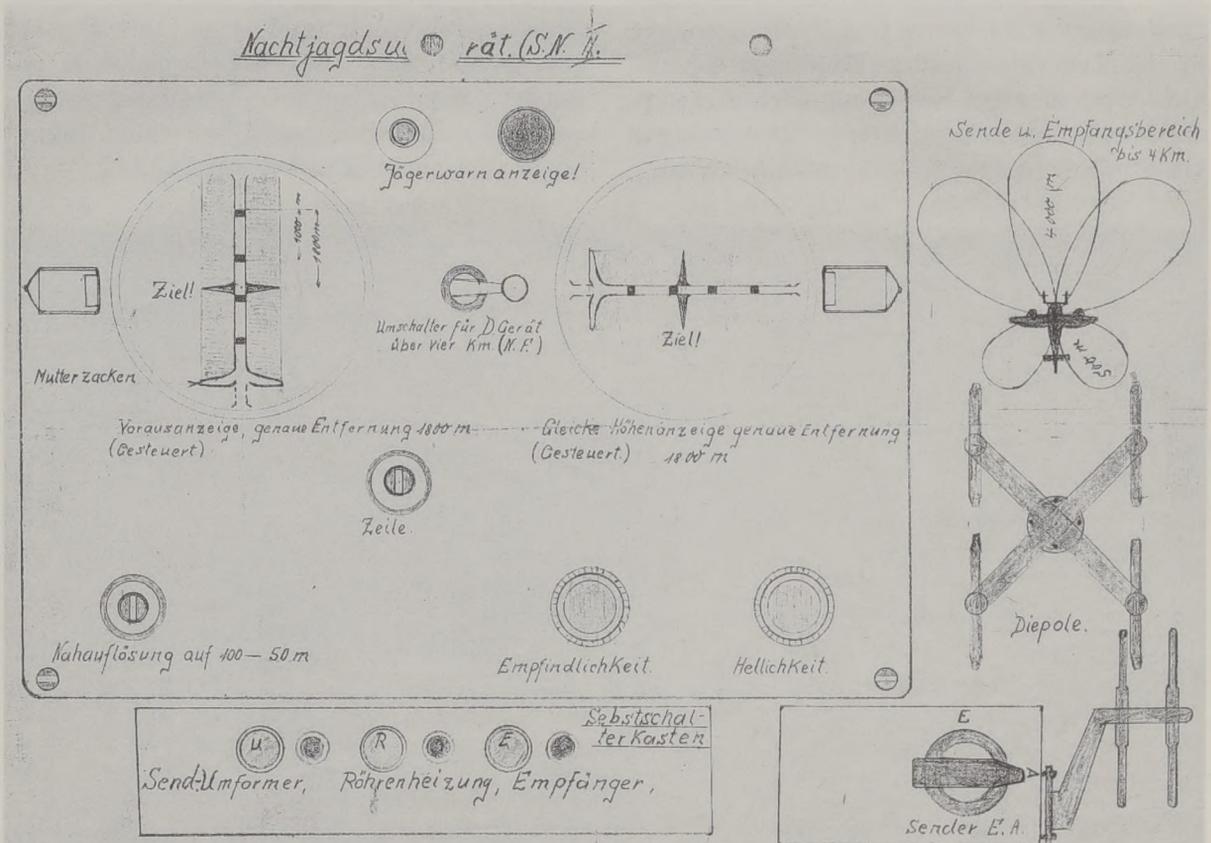
Insbesondere im Bestand des ehemaligen Landratsamtes Backnang ist unter dem Stichwort „Fliegerangriffe, Absturz und Bergung eigener und feindlicher Flugzeuge“ so gut wie gar nichts vorhanden, nämlich nur ein kleines, zudem auch noch undatiertes Aktenfaszikel „Bombenschäden auf landwirtschaftlich genutzte Grundstücke auf Gemarkung Unterweissach, Unterbrüden, Oberbrüden, Steinbach“, das einen Schaden von 21 1147,00 RM



Ebenfalls verboten und eine noch größere Rarität: Klietmanns Ju 88G mit dem Code 4R+IR im Jahre 1944 von oben. Die Buchstaben markieren Hinweise auf spezielle technische Einrichtungen, vor allem auf Funk- und Peilgeräte. Bemerkenswert ist der Tarnanstrich mit den scharfkantigen mittelgrauen Flecken über hellgrauem Grund und die extrem starke Verschmutzung der Tragflächen durch Auspuffruß und unverbrannte Ölreste. Die starke Verschmutzung ist typisch für die späte Kriegszeit: Minderwertige Kraftstoffe und Schmieröle sowie unzureichende Dichtungen hinterließen viel stärkere Spuren als bei den sauberer wirkenden Flugzeugen in den ersten Kriegsjahren. Die drei- bis vierköpfige Besatzung saß vorne in der verglasten Kanzel. Hinten an der Kanzel ist als Abwehrbewaffnung eben noch ein zum Betrachter weisendes MG 131 erkennbar. Klarer sieht man – vor dem Kreis „b“ – die beiden mittelgrauen, schräg nach oben weisenden Rohre der beiden 2-cm-Kanonen („Schräge Musik“), mit denen man englische Bomber beim Unterfliegen beschießen konnte. Die Hauptbewaffnung der Ju 88, vier 2-cm-Kanonen oder zwei 2-cm- und zwei 3-cm-Kanonen, befand sich unter dem Rumpf und ist hier nicht sichtbar. Das große doppelte Rechteck rechts vom Buchstaben „c“ markiert den Stauraum für das Schlauchboot, mit dem sich die Besatzung im Falle einer Notwasserung retten sollte.

ausweist.<sup>8</sup> Besser ist die Quellenlage beim Landratsamt Waiblingen, wo das entsprechende Aktenfaszikel immerhin etwa 1,5 cm stark ist und neben allgemeinen Erlassen auch auf

Einzelfälle von Flugzeugabstürzen und -notlandungen eingeht. Allerdings fehlen Hinweise auf Abstürze alliierter Flugzeuge, von einer einzigen Ausnahme abgesehen, völlig, während



Von Klietmann nach Kriegsende aus dem Gedächtnis gezeichnet: Die Funkmess-Geräte seiner Ju 88G. Es handelt sich um das Funkmessgerät Lichtenstein SN 2. Äußerlich sichtbar war das Gerät durch vier Dipol-Antennen im Bug des Flugzeugs („Hirschgeweih“). Klietmann hat diese Dipol-Antennen rechts in schematischer Ansicht von vorne und eine einzelne der Dipol-Antennen rechts unten von der Seite dargestellt. Seine Zeichnung der Sende- und Empfangsbereiche des Lichtenstein-Geräts zeigt (rechts oben), dass dieses nach vorne auf 4000 m wirkte. Nach hinten hatte das Gerät eine Wirksamkeit von 500 m. Besonders interessant ist Klietmanns Zeichnung der im Flugzeug befindlichen Schaltfläche mit den beiden kreisrunden Monitoren. Anders als heutige Radargeräte zeigten die deutschen Funkmessgeräte des Zweiten Weltkriegs keinen rundum kreisenden Suchstrich, und die georteten Flugzeuge wurden auch nicht als Punkte sichtbar. Vielmehr hatten die Flieger eine optische Anzeige aus zwei kreisrunden Braunschen Röhren vor sich. Ortungen von Flugzeugen erschienen als Zacken. Die linke Röhre zeigte die horizontale Entfernung eines Ziels an. Je näher das Ziel war, desto mehr wanderte der Zacken nach oben. Die zweite Röhre rechts zeigte nach demselben Schema die vertikale Entfernung an. Der Nachtjäger konnte sich also ab einer Entfernung von 4000 m an den georteten Bomber heranpirschen und in geringerer Entfernung den optischen Kontakt herstellen. Geschossen wurde rein nach optischer Zielerfassung, nicht nach Funkmess. Eigene Röhren für die Warnung nach hinten gab es nicht. Vielmehr gab das Jägerwarnsignal ein akustisches und ein optisches Signal (rotes Blinken), wenn sich von hinten ein gegnerischer Nachtjäger näherte. Der Pilot musste dann sofort Abwehrbewegungen einleiten, der Heckschütze musste versuchen, mit seinem MG 131 den Gegner abzuwehren.

<sup>8</sup> StAL FL 20/2 I, Flattich-Nr. 9443.

die Abstürze und Notlandungen deutscher Flugzeuge – vielleicht mit Ausnahme der letzten Kriegsmonate – ziemlich vollständig dokumentiert sind.<sup>9</sup> Weshalb die ursprünglich zweifellos vorhandenen Akten über die Abstürze alliierter Flugzeuge fast völlig fehlen, ist unklar: Möglicherweise haben die Siegermächte nach dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches 1945 diese Akten für eigene Nachforschungen nach dem Schicksal der umgekommenen Flieger an sich genommen und nicht zurückgegeben,<sup>10</sup> möglicherweise hat man aber auch deutscherseits diese Akten einfach vernichtet, um unangenehmen Fragen der Siegermächte zu entgehen. Das praktisch völlige Fehlen der Backnanger Akten dürfte dagegen einfacher zu erklären sein: Die Backnanger Landratsamtsakten sind allgemein äußerst unvollständig, so dass das Nichtvorhandensein der einschlägigen Unterlagen über Flugzeugabstürze nicht verwundert. Kursorisch herangezogen wurde der den damaligen Kreis Ludwigsburg betreffende Bestand von Landratsamtsakten.<sup>11</sup>

Die Berichte, die nach 1945 die einzelnen Gemeinden über die Kriegereignisse anfertigen mussten, erweisen sich öfters, insbesondere was konkrete Daten angeht, als außerordentlich unzuverlässig.<sup>12</sup> Offenbar hatte man schon ein bis zwei Jahre nach Kriegsende keine allzu genauen Vorstellungen mehr über die Chronologie und über manche Begleitumstände der Ereignisse.

Hilfreich sind allemal heute vorgenommene Zeugenaussagen. Zwar lässt sich auch bei ihnen feststellen, dass manches – insbesondere die chronologische Einordnung, aber auch anderes – ungenau bis falsch ist (so will ein

Zeuge „mit absoluter Sicherheit“ schon Anfang 1944 gesehen haben, wie deutsche Düsenjäger einen amerikanischen Bomber abschossen, was von der Sache her unmöglich ist), aber die teilweise farbigen Einzelheiten erhellen doch vieles, was ansonsten nicht aufzuklären wäre.

Die deutschen Quellen werden also kein vollständiges Bild der darzustellenden Fakten und Ereignisse ergeben. Leider war es aus Zeit- und Kostengründen nicht möglich, die alliierten Quellen umfassend auszuwerten: Der einzige der drei Verfasser, der von Berufs wegen Historiker ist, musste während der Entstehung dieser Arbeit seine Habilitation abschließen und eine Professur an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd übernehmen, die beiden andern Verfasser sind beruflich anderweitig stark eingebunden. Aber bevor man noch zehn Jahre auf eine entsprechend perfekte Untersuchung wartet, die dann vielleicht doch nie geschrieben wird, erschien es allemal sinnvoller, jetzt das vorzulegen, was möglich ist. Ergänzungen und Korrekturen zu unseren Ausführungen sind allemal willkommen und können gegebenenfalls in den folgenden Bänden des Backnanger Jahrbuchs publiziert werden.

Merkwürdigerweise hat man in der deutschen Öffentlichkeit das Thema „Luftkrieg“ viele Jahrzehnte lang gar nicht wahrgenommen. Erst in den allerletzten Jahren wenden sich die meinungsprägenden Großmedien – übrigens nicht zuletzt von literarisch-belletristischer Seite – dem Luftkrieg und den Luftkriegsopfern wieder zu. Es ist sogar die Rede davon, dass das Thema Luftkrieg bisher tabuisiert worden sei.<sup>13</sup> Belletristik schreiben wollen wir im Fol-

<sup>9</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209.

<sup>10</sup> Heinz Bardua nimmt in einer brieflichen Mitteilung an Gerhard Fritz vom 20. 6. 2002 an, dass diese erstgenannte Möglichkeit die wahrscheinlichere ist. Es habe nach 1945 sogar zwischen Amerikanern und Briten Streit gegeben, weil die Engländer in der US-Zone eigenmächtige Nachforschungen nach vermissten Piloten anstellten und dabei offenbar Akten deutscher Behörden nicht zurückgaben.

<sup>11</sup> StAL FL 20/12 II; die Auswertung erfolgte durch Heinz Renz.

<sup>12</sup> Dies wurde gesprächsweise auch bestätigt von Heinz Bardua.

<sup>13</sup> Nicht belletristisch z. B.: Klaus Wiegrefe: Tödliche Jagd. Nach einem alliierten Luftangriff fielen Rüsselsheimer Bürger 1944 über kriegsgefangene US-Piloten her. Sechs Männer starben. Ein Überlebender kommt nun zurück. – In: Der Spiegel 20. 8. 2001, 34, S. 42; – Hans Michael Kloth: Systematischer Mord. Im Zweiten Weltkrieg gab es in Deutschland weit mehr Lynchmorde an alliierten Fliegern als bisher bekannt. Täter waren meist nicht empörte Bombenopfer, sondern NS-Schergen. – In: Der Spiegel 19. 11. 2001, 47, S. 48-49; – belletristisch z. B.: Volker Hage: Luftkrieg über Deutschland – ein Erzähltabu? Der in England lebende Schriftsteller W. G. Sebald hat – mit überraschenden Thesen zum Thema „Luftkrieg und Literatur“ – eine Debatte über die deutsche Nachkriegsliteratur ausgelöst. Gab und gibt es für die Dichter ein Darstellungsverbot, ein Erzähltabu, das heute endlich überwunden werden müsste?. – In: Der Spiegel 12. 1. 1998, 3; – Volker Hage: Tagebücher aus der Nazi-Zeit machen Furore. – In: Der Spiegel 30. 10. 1999, 44; – Interview von Volker Hage mit Walter Kempowski: „Das hatte biblische Ausmaße“. Walter Kempowski dokumentiert in seinem einzigartigen „Echolot“ fremde Stimmen mit Erfahrungen aus dem Zweiten Weltkrieg – der dritte Teil ist in Vorbereitung. Bisher hat der Schriftsteller über eigene Erlebnisse im Bombenhagel nur zögerlich Auskunft gegeben. – In: Der Spiegel 27. 3. 2000, 13, S. 264-266. – Die ZDF-Fernsehsendung von Volker Hage und Matthias Ziemann „Tabu Vergeltung. Die Literaten und der Luftkrieg“ vom 28. 3. 2000 mit Wolf Biermann, Walter Kempowski, Marcel Reich-Ranicki, Gerd Ledig u. a. und die Flut von Fernsehsendungen von Guido Knopp zum Luftkrieg im Rahmen der Sendereihe „Der Jahrhundertkrieg“ im Jahre 2002.

genden nicht. Aber wir liegen mit der hier vorgestellten Arbeit durchaus in einem Trend und wollen, wenigstens für die regionale Ebene, Fakten aufdecken und Spuren sichern, von denen viele schon in wenigen Jahren wohl gar nicht mehr zu sichern wären. Was den geographischen Rahmen unserer Untersuchung angeht, so konzentriert sich dieser zunächst auf den Rems-Murr-Kreis, greift jedoch stellenweise bewusst in den nahe gelegenen Kreis Ludwigsburg aus, der im unmittelbaren Gesichtsfeld eines der drei Autoren liegt, des Kirchbergers Heinz Renz.

Es würde den Umfang unserer Arbeit sprengen, wenn wir näher auf die örtlichen Auswirkungen der Luftangriffe am Boden, auf Abwehr- und Schutzmaßnahmen (örtlich eingesetzte Flak, Luftmeldestellen, Bunker- und Schutzraumbau) eingehen würden. Hier gibt es einige knappe Vorarbeiten,<sup>14</sup> aber insgesamt ist dieses Thema noch nicht hinreichend genau behandelt. Wir müssen hier künftige Untersuchungen abwarten.

## Datierte Abstürze und Notlandungen

*Oberurbach, 2. November 1940: Absturz eines zweimotorigen deutschen Flugzeugs Do 15.*

Der Absturz erfolgte um 12.50 Uhr, 2 km nordöstlich von Oberurbach im Wald. Die drei Insassen, ein Leutnant, ein Feldwebel und ein Unteroffizier kamen um. *Wie die Feststellungen ergaben, kam das Flugzeug aus nordöstlicher Richtung. Es hatte eine Flughöhe von etwa 500 m. Als es Oberurbach erreicht hatte, kurvte es nach rechts und flog etwa 2 km in nördlicher Richtung. Plötzlich neigte es sich über einem Waldteil und stürzte senkrecht unter heftigem Motorengeräusch ab. Nach Zeugenaussagen soll das Flugzeug schon vor dem Absturz gebrannt haben. Beim Aufprall auf dem Boden explodierte es unter einem dumpfen Knall, wodurch Flugzeugteile und Teile von menschlichen Körpern bis zu 200 m weit geschleudert wurden. Was an der Absturzstelle von der*

*Besatzung und dem Flugzeug übrig blieb, verbrannte vollständig. Beim Absuchen des Platzes in der näheren und weiteren Umgebung mit den Gendarmen und dem Bergungskommando konnten von der Besatzung nur einige Körperteile wie ein halber Kopf, ein Fuss, ein Teil von einer Schulter usw. vorgefunden werden. Nach den vorgefundenen Körperteilen, Kleider- und Papierresten musste das Flugzeug mit 3 Militärpersonen besetzt gewesen sein. Aus den Trümmern konnte ein Teil des Flugzeugs mit der Bezeichnung „Do 15“ vorgefunden werden. Am Tag nach dem Absturz sei u. a. ein Direktor Schlitter aus dem Dornier-Werk Friedrichshafen erschienen. Man habe bis 12.43 Uhr Funkkontakt mit der Maschine gehabt. Es habe sich um einen Überführungsflug von Friedrichshafen nach Fritzlar gehandelt. Die Leichenteile wurden zum Fliegerhorst Göppingen überführt.<sup>15</sup>*

*Althütte, 27. März 1941: Absturz eines deutschen Flugzeugs Ju 98 (?).*

Der Absturz erfolgte gegen 11 Uhr im Waldabteil „Voggenwald“ auf Markung Althütte. Weiter heißt es, es habe sich um eine Ju 98, Baujahr 1936 mit der Kennung CAVM (also CA + VM) gehandelt. Die Absturzursache war dichter Nebel. Die beiden Besatzungsmitglieder, ein Obergefreiter als Flugzeugführer und ein Mann, seien bewusstlos, einer davon am Kopf blutend, in dem Flugzeug vorgefunden worden, man habe sie dann ins Krankenhaus nach Welzheim gebracht, wo sie behandelt wurden, so dass sie hernach wieder an die Absturzstelle zurückkehren hätten können. Nach einem Bericht des Augenzeugen Friedrich Wieland vom Voggenhof sei das Flugzeug in nur 50 m Höhe hergefliegen und sofort nach Sichtung abgestürzt. Wieland hatte mit zwei Nachbarn die beiden Insassen aus dem Flugzeug geholt.<sup>16</sup> Einen Flugzeugtyp Ju 98 gab es nicht; es handelt sich mit Gewissheit um eine Fehlinformation des in Luftfahrtfragen offenbar ahnungslosen Welzheimer Gendarmerie-Postens. Da die Besatzung des Flugzeugs aus zwei Mann bestand, ist möglicherweise daran

<sup>14</sup> Klaus Loderer (Hrsg.): Aus dem Luftschutz-Kriegstagebuch der Stadt Backnang (1939–1945). – In: Backnanger Stadtarchiv, Mitteilungen und Berichte 13, 1985, 2, S. 3–19.

<sup>15</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209, Meldung der Gendarmerie-Abteilung Oberurbach vom 4. 11. 1940.

<sup>16</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209, Meldung des Gendarmerie-Postens Welzheim an das Landratsamt vom 28. 3. 1941 mit Bericht des Augenzeugen Friedrich Wieland (\* 30. 12. 1898).

zu denken, dass es sich um eine Ju 87 handelte, ein zweiseitiges Sturzkampfflugzeug.

*Rommelshausen, 21. Mai 1942:* Notlandung eines Freiballons.

Der am Killesberg aufgestiegene Freiballon habe einen Erwachsenen und sechs Jugendliche in seinem Korb gehabt. Schaden entstand bei der Landung nicht.<sup>17</sup>

*Schwaikheim, 30. Mai 1942:* Absturz einer Me 110.

Bericht des Gendarmerie-Postens Schwaikheim: *Am Samstag, den 30. Mai 1942 um 14.05 Uhr ist auf Markung Schwaikheim, Kreis Waiblingen, im Gewand „Mühlhalde“ etwa 500 m östlich Schwaikheim Richtung Winnenden ein Flugzeug der Luftwaffe, Me 110 G 9 GW, abgestürzt.*

*Das Flugzeug kam auf den Rücken zu liegen, d. h. die Motore bohrten sich in den Kleeacker tief ein und die Maschine hat sich dann überschlagen.*

*Der Flugzeugführer lag tot auf dem Felde unmittelbar am Ortsrand etwa 250–300 m vom Flugzeug entfernt, in einigen m Entfernung von diesem der eröffnete Fallschirm. Dr. Cäser hier hat den eingetretenen Tod festgestellt, Ursache vielfacher Schädelbruch. Der Bordfunker befand sich noch im Flugzeug festgeklemmt u. dürfte erst bis zum Abend des 31. 5. 42 freigemacht werden können.*

*Der Kommandeur des Fliegerhorsts Echterdingen u. das Bergungskommando des Fliegerhorsts Göppingen erschienen an der Unfallstelle u. veranlassten das weitere.*

*Die Gendarmerie, Landwacht und Selbstschutz der Partei haben sofort den Unfallplatz abgeriegelt und abgesichert.*<sup>18</sup>

*Waiblingen, 30. Mai 1942:* Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs He 72.

Die Notlandung der Maschine mit der Kennung DD + DN erfolgte um 12.45 Uhr auf einer Wiese etwa 300 m östlich des Freibades.

Flugzeugführer war der Flieger Edgar Gräf von der Fliegerschule A/B 111 in Roth bei Nürnberg, der sich auf einem Überlandflug von Roth nach Crailsheim befand und sich verfliegen hatte. In der rechten Tragfläche war bei der Notlandung ein Loch von etwa 10 auf 10 cm entstanden. Ein Hauptmann Schmid von Nellingen organisierte den Weiterflug. Gräf selbst wurde gegen 17.30 Uhr mit einem Lkw abgeholt. Man machte einen Flurschaden von 7,50 RM geltend.<sup>19</sup>

*Kaisersbach, 26. Oktober 1942:* Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs Gotha Go 145.

Die Maschine mit der Kennung RD + AX und dem Gefreiten Karl Weitzel von der Fliegerschule Göppingen, die sich auf dem Flug von Göppingen über Würzburg nach Darmstadt befand, sei gegen 17.30 Uhr notgelandet. Eventuell sei etwas Flurschaden entstanden. Nähere Angaben fehlen.<sup>20</sup>

*Mundelsheim, Mergelwald südlich der Autobahn, angeblich 18., zweifellos aber 16./17. März 1943:* Absturz eines britischen Halifax-Bombers.

„In der Nacht vom 17. auf 18. März fliegt ein Halifax-Bomber in Richtung Norden über Mundelsheim. Er kehrt gerade vom Angriff auf München zurück und wird von der deutschen Flak, die bei Freudental stationiert ist, beschossen. Kurz darauf ist am nächtlichen Himmel eine Leuchtrakete auszumachen, die von einem verfolgenden Nachtjäger stammt und zu erkennen gibt, dass die Flak nun das Feuer einstellen soll. Als die Flak das Feuer einstellt, ist der deutsche Nachtjäger vom Typ Me 110 nah genug heran und eröffnet das Feuer, das vom Bordfunker der Halifax erwidert wird. Die Me trifft den Bomber an einem seiner Motoren, der sofort Feuer fängt. Der alliierte Pilot versucht nun durch Sturzflug das Feuer zu löschen. Im weiteren Feuergefecht verstummen die Waffen des Bordfunkers, der vom hinteren Waffenstand aus schießt. Der Nachtjäger bleibt hartnäckig an der angeschlagenen Maschine und schießt so lange, bis diese brennend abstürzt. Sie schlägt

<sup>17</sup> Ebd., Meldung des Bürgermeisters an das Landratsamt vom 21. 5. 1942.

<sup>18</sup> Ebd., Meldung des Gendarmerie-Postens Schwaikheim an das Landratsamt vom 31. 5. 1942.

<sup>19</sup> Ebd., Meldung des Bürgermeisteramts Waiblingen an das Landratsamt vom 31. 5. 1942.

<sup>20</sup> Ebd., Meldung des Bürgermeisteramts Kaisersbach an das Landratsamt vom 27. 10. 1942.

im Mergelwald, westlich der Autobahn auf und reißt eine Schneise mit umgeknickten Bäumen und Sträuchern. Die fünfköpfige Besatzung kommt in den Flammen um. Sie kann in Folge völliger Verkohlung nicht identifiziert werden und wird auf dem Friedhof Mundelsheim beige-  
setzt. Nach dem Krieg veranlasst eine britische Kommission die Umbettung auf einen Soldatenfriedhof bei München. Die Kommission kann anhand einer noch vorhandenen und z. T. noch lesbaren Erkennungs-  
marke dann die Toten identifizieren.<sup>21</sup> Nach britischen Unterlagen werden am 17. März 1943 sechs Mann einer bei Marbach abgeschossenen Halifax-Besatzung unter F/ G. C. Wright von der 7. Squadron als Verluste aufgeführt. Zwei Besatzungsmitglieder fanden den Tod. Der Vermerk in der britischen Quelle *Probably 2 crews* ist nachträglich wieder durchgestrichen, so dass es sich wohl doch nur um eine bei Marbach abgeschossene Besatzung handelt. Die Toten fanden nach 1945 ihre letzte Ruhestätte auf dem Dürnbach War Cemetery bei Tegersee.<sup>22</sup>

*Hof und Lembach, 15. April 1943: Absturz eines viermotorigen britischen Bombers vom Typ Short Stirling.*

In dieser Nacht erfolgte der 9. Großangriff auf Stuttgart, von 0.42 bis 1.52 Uhr. An dem Angriff nahmen 462 britische Bomber teil, von denen 393 Stuttgart erreichen. Getroffen wurden vor allem Bad Cannstatt, Münster und Mühlhausen. Im Stuttgarter Stadtgebiet schlugen 424 Spreng- und 37 630 Brandbomben ein, 1335 Wohnhäuser wurden zerstört oder schwer beschädigt, 619 Stuttgarter kamen durch Bombeneinwirkung um, 703 werden verletzt, es wurden 8073 Obdachlose gezählt. Der deutschen Abwehr gelang es, 23 Bomber abzuschießen. Das Schicksal von einem davon lässt sich näher fassen:

Über Marbach war eine Fliegerwelle auszumachen, die über den östlichen Stadtteil wegging. Auf der Höhe zwischen Steinheim und Marbach wurden zwei Sprengbomben abgeworfen, die zwei riesige Trichter von 10 m Durchmesser und 3 m Tiefe ins Erdreich rissen.

Auf dem Weiterflug der Bomber ging über den Markungen Marbach, Erdmannhausen und Poppweiler ein Regen von Brandbomben nieder. Der größte Teil davon fiel in Weinberge, Obstgärten, auf freies Feld und auf Straßen. Der bewohnte Stadtteil wurde nur am östlichen Rand gestreift. Das Wohnhaus in der Kirchenweinbergstraße 9 wurde von einer Brandbombe getroffen, die das Dach, den Speicherboden und die Decke des ersten Stockwerkes durchschlug und in der Küche des Erdgeschosses explodierte. Eine zweite Bombe fiel in die Garage Schillerstraße 15. Beide Brände konnten gleich im Entstehen von den Hausbewohnern und Nachbarn gelöscht werden. In Steinheim am Marbacher Weg, vor dem Lehrergarten, wurde der Blindgänger einer Phosphorbrandbombe, im Gewicht von 14 oder 22 kg, gefunden. In dieser Nacht fand über Steinheim ein Luftkampf statt. Im Lehrgässle wurde am Morgen die Kartusche einer 2 cm Granate, von einer Bordkanone herrührend, gefunden. Kurz nach Mitternacht, also noch vor Angriffsbeginn, wurden in Oberstenfeld im südlichen Ortsteil die Einwohner vom Geräusch eines tieffliegenden Flugzeugs vom Schlaf aufgeschreckt, begleitet vom Krachen einer Bordkanone. Ein Nachtjäger von Echterdingen verfolgte die Pfadfinder-Stirling von der 7. Squadron. Über Kirchberg wurde sie getroffen und fing sofort Feuer. Durch einen Sturzflug versuchte der Pilot das Feuer zu löschen, was ihm auch gelang. Allerdings blieb der Nachtjäger hartnäckig hinter ihm und feuerte erneut.<sup>23</sup> Nachdem der Bomber mehrere Treffer abbekommen hatte, verlor er beim Weiterflug gegen den Lichtenberg beide Tragflächen. Sechs Besatzungsmitglieder sprangen ab. Der Rumpf des führerlosen Flugzeugs flog noch etwa 2 km weit und stürzte in den Hof und Lembacher Weinbergen ab. Dabei explodierte eine noch an Bord befindliche Bombe. Durch den Luftdruck wurden 16 Gebäude in Lembach abgedeckt und viele Fenster eingedrückt. In den Weinbergen entstand erheblicher Schaden (ca. 250 Rebstöcke wurden vernichtet, 20 Weinberghäuschen erlitten z. T. schwere Schäden). Nach Tagesan-

<sup>21</sup> Heinz Renz unter Verwendung der unveröffentlichten Arbeit von Markus Keller: Der Zweite Weltkrieg in unserem Raum. Jahresarbeit. Unveröffentlichte Jahresarbeit Realschule Bietigheim 1995.

<sup>22</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

<sup>23</sup> Mündliche Aussage von Gerhard Benzler, Kirchberg, 2. 8. 2002.

bruch wurden vier Besatzungsmitglieder im Lichtenberger Wäldle neben einem Maschinengewehr tot aufgefunden. Die beiden anderen wurden im Lembacher Weinberg tot geborgen. Die sechs toten Flieger, vier Briten und zwei Kanadier, wurden nach Lembach verbracht. Am 16. April wurden sie in Särgen ins Peterskirchle bei Oberstenfeld überführt und am 17. April im Beisein eines kleineren deutschen militärischen Ehrengelichts und vieler Einwohner in einem gemeinsamen Grab im Ortsfriedhof bestattet. Französische Kriegsgefangene trugen die Särge vom Peterskirchle zum Grab. Ein deutscher Offizier legte im Namen der Luftwaffe einen Kranz nieder, drei Ehrensalven wurden abgegeben, Pfarrer Rieger sprach ein kurzes Gebet.<sup>24</sup>

Es handelte sich um eine Stirling Mk. I mit der Baunummer BK 769 und der Kennung MG G, die zur 7. Squadron (Pfadfinder) gehörte. Die Zahl der beerdigten Toten, die nach 1945 auf den Dürnbach War Cemetery bei Tegernsee umgebettet wurden, wird auch von britischer Seite bestätigt. Ein siebter Toter, der Pilot namens McCarthy, wurde bei der Explosion des Flugzeugs zerrissen.<sup>25</sup>

*Kaisersbach, 16. April 1943: Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs Klemm Kl 35.*

Die Maschine mit der Nr. 1408 landete wegen Motorschadens um 14.15 Uhr 200 m nördlich von Menzles, Gemeinde Kaisersbach, und wurde dabei zerstört. Der Flugzeugführer, Flieger Erich Crapold von der AB-Schule Straßburg-Polygon, wurde verletzt und ins Krankenhaus Welzheim gebracht. Ein Unteroffizier Haug von der Flugwache Hagberg hatte gleich nach der Notlandung die Bewachung übernommen.<sup>26</sup>

*Mundelsheim, Steidachwald, angeblich 9./10., wahrscheinlich eher 17. April 1943: Absturz eines britischen Bombers.*

„In dieser Nacht überfliegt ein feindliches, angeschossenes Flugzeug Höpfigheim in

nördlicher Richtung so niedrig, dass befürchtet wird, es stürze auf die Häuser. Es überfliegt aber noch den Kälblingwald und stürzt erst im Steidachwald (Markung Mundelsheim) brennend zu Boden. Zwei von den sieben Besatzungsmitgliedern sind abgesprungen, die anderen fünf kommen beim Absturz ums Leben und verbrennen zum Teil. Ihre sterblichen Überreste werden am Sonntagabend, dem 11. April, in Mundelsheim beerdigt. Der zuerst Abgesprungene landet auf Markung Murr „bei den Linden“, der zweite auf Höpfigheimer Markung im Gewand „Leidach“, bei der Autobahn. Dieser kommt am Samstagvormittag zwischen 6 und 7 Uhr, bei Tagesanbruch, auf der Straße Mundelsheim-Höpfigheim auf Höpfigheim zu. Er wird von Leuten gestellt, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, und aufs Rathaus gebracht. Es ist ein Engländer im Alter von 25 bis 26 Jahren aus der Gegend von Norwich in England stammend. Sein Gesicht und seine Hände sind etwas verbrannt. Er gibt an drei Jahre Soldat zu sein, und dass er schon zwei Angriffe auf Köln, einen auf die italienische Stadt Turin und den letzten auf Wuppertal mitgemacht hat. Von dort sind sie durch deutsche Jäger vertrieben und zuletzt angeschossen worden. Er selbst glaubte in der Tschechoslowakei zu sein und ist deshalb mit Karte und Kompass, Schwimmgürtel und Lebensmitteln ausgerüstet. In seinem Beutel befinden sich auch 1 000 französische Francs und fünf englische Geldstücke. Ein telefonisch herbeigerufener Polizei-Oberleutnant besichtigt mit ihm zusammen die Fallschirm-Landungsstelle, ebenso die seines Kameraden auf der Murrer Markung, der ebenfalls nach Höpfigheim gebracht wird.“<sup>27</sup> Bardua nimmt an, dass der Abschuss nicht auf den 9./10., sondern auf den 17. April zu datieren ist. Damals ist der Abschuss der Halifax JB 800 von der 76. Squadron auf Mundelsheimer Gebiet dokumentiert. Die Maschine war im Zusammenhang mit dem Angriff auf Pilsen abgeschossen worden (vgl. folgenden Absturz vom 17. April 1943).<sup>28</sup>

<sup>24</sup> Heinz Renz nach HStAS J 170; Heinz Bardua: Stuttgart im Luftkrieg 1939–1945. Stuttgart, 2. Aufl. 1985 (= Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart 23), S. 60f.

<sup>25</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002; vgl. auch ders.: Luftkrieg (wie Anm. 23), S. 60.

<sup>26</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209, Meldung des Gendarmerie-Postens Welzheim vom 17. 4. 1943.

<sup>27</sup> Heinz Renz nach HStAS J 170.

<sup>28</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002 und ders. (wie Anm. 24), S. 62.

*Untertürkheim, Kappelberg, Fellbach, Stuttgart-Hofen, 17. April 1943:* Absturz eines britischen viermotorigen Bombers vom Typ Halifax, Absprung der Besatzungsmitglieder.

Der Fall der mit britisch-neuseeländischer Besatzung fliegenden Halifax mit dem Code DT 773 der 78. Squadron ist detailliert untersucht und mit den Aussagen aller überlebenden Flieger publiziert.<sup>29</sup> Der in der Nacht vom 16. auf den 17. April mit 327 Maschinen geflogene Angriff galt den Skoda-Werken in Pilsen, weitere Angriffe mit 271 Flugzeugen galten vor allem Mannheim. Bereits auf dem Hinflug wurde eine aus unbekanntem Gründen sehr tief fliegende Lancaster über Stuttgart von der leichten Flak am Birkenkopf erfasst und getroffen. Das angeschossene Flugzeug, das wenig später auf dem Heukopf über dem Feuerbacher Tal abstürzte, musste im Notabwurf seine Bomben ausklinken, die in der oberen Rosenbergstraße schwere Schäden anrichteten, einen Menschen töteten und 58 verletzten. Der Angriff selbst wurde für die Briten zum völligen Fiasko, da keine einzige Bombe auch nur in die Nähe der Skoda-Werke fiel, geschweige denn diese traf. Stattdessen erlitten die englischen Angreifer durch die deutsche Abwehr schwere Verluste. 36 britische Bomber wurden abgeschossen, 57 wurden beschädigt. Auf dem Rückflug erwischten – erneut über Stuttgart – um 3.16 Uhr deutsche Nachtjäger den Bomberstrom. Über dem Olgahospital kam es zu einem Luftkampf, in dessen Verlauf die genannte Halifax abgeschossen wurde. Das Flugzeug stürzte in den leeren Max-Eyth-See in Stuttgart-Hofen. Der Pilot, Hauptmann Arthur Patrick Dowse, versuchte die bereits brennende Maschine in der Luft zu halten, um seinen Besatzungsmitgliedern den Absprung zu ermöglichen. Dies klappte auch, doch konnte Dowse die schließlich explodierende Maschine nicht mehr verlassen. Sein Körper schlug bei Stuttgart-Neugereut auf freiem Feld auf und wurde zerschmettert. Sämtliche anderen Besatzungsmitglieder landeten mit dem Fallschirm, und wurden gefangengenommen – teils nach kurzer

Flucht und nachdem sie sich vergeblich hatten verstecken wollen. Eines der Besatzungsmitglieder hatte sich bereits beim Verlassen des Flugzeugs schwer verletzt, so dass ihm in deutscher Gefangenschaft ein Bein amputiert werden musste. Dieser Flieger wurde von den Deutschen im Austausch gegen einen eigenen, über England schwer verletzten Flieger via Schweden nach England zurückgebracht, wo die Amputation des zweiten Beins erfolgen musste. In den 1990er Jahren gelang es Heinz Bardua Kontakt zu den noch lebenden Fliegern herzustellen, die damals noch einmal die Stätten ihrer Absprünge und Gefangennahme besuchten.

*Hertmannsweiler, 17. April 1943:* Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs Gotha Go 145.

Die Maschine mit der Kennung + DB, Baujahr 1937, die von Wels bei Linz nach Göppingen unterwegs war, ging gegen 18 Uhr etwa 500 m vom Ortseingang entfernt in nordwestlicher Richtung wegen Motorschadens nieder. Beide Flieger – der Führer war ein Gefreiter Meißinger – blieben unverletzt. Die Maschine sollte nach Göppingen abgeholt werden.<sup>30</sup>

*Oberberken, Schorndorf, 6. September 1943:* Absturz eines viermotorigen amerikanischen Bombers.

Heinz Bardua berichtet in seinem Buch über Stuttgart im Luftkrieg über die Hintergründe: „Erstmals US-Bomber. Auch bei Tageslicht Wohngebiete verwüstet. 11. Angriff am 6. September 1943, 10.44 bis 11.10 Uhr.

Schwerpunkte. Kanzlei-, Breitscheid- (damals noch Militärstraße), Falkert-, Rosenberg-, Schwab- und Reinsburgstraße.

Opfer: 107 Tote, 165 Verwundete, 1 Vermißter, 4447 Obdachlose.

Zerstörte und schwer beschädigte Wohnhäuser: 263.

Eingesetzte Bomber: 338 (AAF), wovon 103 die Stadt bombardierten.

Sprengbomben im Stadtgebiet: 123.

Brandbomben im Stadtgebiet: 9“.

<sup>29</sup> Heinz Bardua: Eine Episode aus dem Bombenkrieg – nach Schilderung britischer und neuseeländischer Flieger. – In: Schwäbische Heimat 44, 1995, S. 124-133. Der Text wurde übersetzt und befindet sich in englischer Sprache heute im Gedenkraum der Royal Air Force in Linton-on-Ouse bei York in England. Das Ganze auch knapp bei Bardua: Luftkrieg (wie Anm. 24), S. 61ff.

<sup>30</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209, Bericht des Gendarmerie-Gruppen-Postens Winnenden vom 18. 4. 1943.



Eine amerikanische Boeing B-17 „Flying Fortress“ wird von dem deutschen Piloten besichtigt, der sie abgeschossen hat. Mehrere dieser riesigen Flugzeuge wurden auch über dem Rems-Murr-Kreis zum Absturz gebracht – allerdings waren die dort abgestürzten Exemplare nicht so gut erhalten wie das hier gezeigte.

„Ein von einem deutschen Jäger verfolgter Bomber löste seine Bomben im Notwurf über dem Gewann Strut bei Oberberken (Lkr. Waiblingen) aus und stürzte, nachdem die Besatzung abgesprungen war, zwischen Oberberken und Schorndorf in den Wald, wo er verbrannte. Bei Murrhardt wurden die Feldwege von bewaffneten Zivilisten bewacht, die abgesprungene Flieger gefangennehmen sollten.“<sup>31</sup> Laut Bericht der Gemeinde Oberberken von 1947 sei die Besatzung abgesprungen und gefangen genommen worden. Der gleichzeitige Bericht der Gemeinde Korb meldet ein niedergehendes Flugzeug, das in Backnang heruntergekommen sei (was nicht stimmt). Nach dem Korber Bericht sei wegen des Flugzeugs auch in Schlichten ein Großbrand

ausgebrochen, was sich im dortigen Gemeindebericht aber nicht bestätigen lässt.<sup>32</sup>

Oeffingen, 18. November 1943: Absturz eines deutschen Jagdflugzeugs Me 110.

Bericht des Gendarmerie-Einzelpostens Schmidlen: Am Donnerstag, den 18. 11. 43, etwa 11 Uhr, ist in Oeffingen, Kreis Waiblingen, ein deutsches Flugzeug abgestürzt. Es handelt sich um eine Messerschmittmaschine BF 110 Nr. 2161 K. D. – U. E., die etwa ? Stunde vor dem Absturz auf dem Flugplatz in Echterdingen a./F. mit 2 Mann Besatzung zu einem Übungsflug aufgestiegen ist. Beide Besatzungsmitglieder waren sofort tot. Das Flugzeug ist vollständig zertrümmert. Die

<sup>31</sup> Bardua (wie Anm. 24), S. 64f.

<sup>32</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

Flugzeugteile lagen in einer Entfernung von 600–800 m auf dem Felde umher und werden von der Landwacht bewacht. Zwei Gebäude, darunter das Rathaus, wurden durch abstürzende Teile des Flugzeugs leicht beschädigt. Eine Zivilperson wurde nicht lebensgefährlich verletzt u. wurde in ein Krankenhaus eingeliefert. Vor dem Absturz des Flugzeugs wurde zuerst ein starker Krach gehört, dann Rauchwolken beobachtet u. gleich darauf sei das Flugzeug in mehrere Teile zerrissen gewesen u. ist abgestürzt. Eine Explosion ist nach Aussagen der eingetroffenen Kommission vom Flugplatz Echterdingen nicht erfolgt, da keine Flugzeugteile angebrannt waren. Die Ursache des Absturzes soll vermutlich durch plötzliche Erkrankung der Besatzungsmitglieder in der Luft herbeigeführt worden sein, da das Flugzeug sehr wahrscheinlich in großer Höhe gewesen sei. Bei den tödlich verunglückten Besatzungsmitgliedern handelt es sich um einen Feldwebel u. um einen Gefreiten. Gez. Haag Meister d. Gend.<sup>33</sup>

Kaisersbach, 2. Dezember 1943: Notlandung einer einmotorigen Schulmaschine M 34 (?) bei Kaisersbach.

Die Maschine mit vier Mann Besatzung landete außerhalb von Kaisersbach westlich der Straße gegen Kirchenkirnberg wegen Motorausfalls. Das Flugzeug, das gegen 13 1/2 Uhr in Mannheim-Sandhofen gestartet sei und nach Fürstenfeldbruck unterwegs war, wurde beschädigt, die Besatzung blieb unverletzt. Die Besatzung bestand aus Stabsfeldwebel Müller und drei Flugschülern. Vor Murrhardt habe der Motor ausgesetzt. Es entstand an Obstbäumen und in einem Jungkleeacker Sachschaden von 190,50 RM bzw. 30 RM.<sup>34</sup> Einen Flugzeugtyp M 34 gab es nicht, wohl aber den Typ Junkers W 34.

Waiblingen und Stetten, 5. Januar 1944: Notlandung von zwei deutschen Schulflugzeugen.

Am 5. Januar 1944, 14 Uhr, landete etwa 300 m westlich der Bahnlinie Waiblingen–Backnang, 200 m südlich der Straße Waiblingen–Schmiden ein Schulflugzeug der Flugzeugführerschule A 112 Nellingen. Flugzeugführer war der Gefreite Kurt Zotz, der um 13.15 Uhr in Nellingen zu einem Überlandflug gestartet war. Grund der Notlandung war Vereisung des Flugzeugs. Die Landung ging glatt vonstatten.

Das zweite Schulflugzeug, von dem nur knapp gesagt wird, dass es ebenfalls der Flugzeugführerschule Nellingen angehörte, sei gleichzeitig bei der Seemühle, Gemeinde Stetten, Kreis Waiblingen gelandet. Auch bei dieser Notlandung gab es keine Schäden.<sup>35</sup>

Sulzbach, 25. Februar 1944: Absturz eines amerikanischen Bombers am Utschberg über dem Teiltort Bartenbach östlich von Sulzbach.<sup>36</sup>

Die Datierung und nähere Umstände des Absturzes bereiteten in der bisherigen Literatur einige Schwierigkeiten. Angeblich soll der Absturz eines britischen (!) Bombers am 25. Februar 1943 erfolgt sein.<sup>37</sup> Das ist zwar nicht völlig auszuschließen, es wäre aber plausibler, ihn im Zusammenhang mit den großen amerikanischen Angriffen exakt ein Jahr später zu sehen (vgl. dazu unten die Abstürze Winnenden, Freudental, Murr, 25. Februar 1944). Dafür sprechen gewichtige Indizien: erstens die Tatsache, dass es sich eindeutig nicht um ein britisches, sondern um ein amerikanisches Flugzeug handelte, weiter die Tatsache, dass das Flugzeug auf dem Rückflug von Osten war (exakt wie es 1944 vielfach berichtet wird); ferner die Tatsache, dass einer der Piloten eine Landkarte aus Stoff bei sich führte (s. u.), wie sie für 1944 nachgewiesen sind. Außerdem sind Einflüge von B-17-Verbänden nach Süddeutsch-

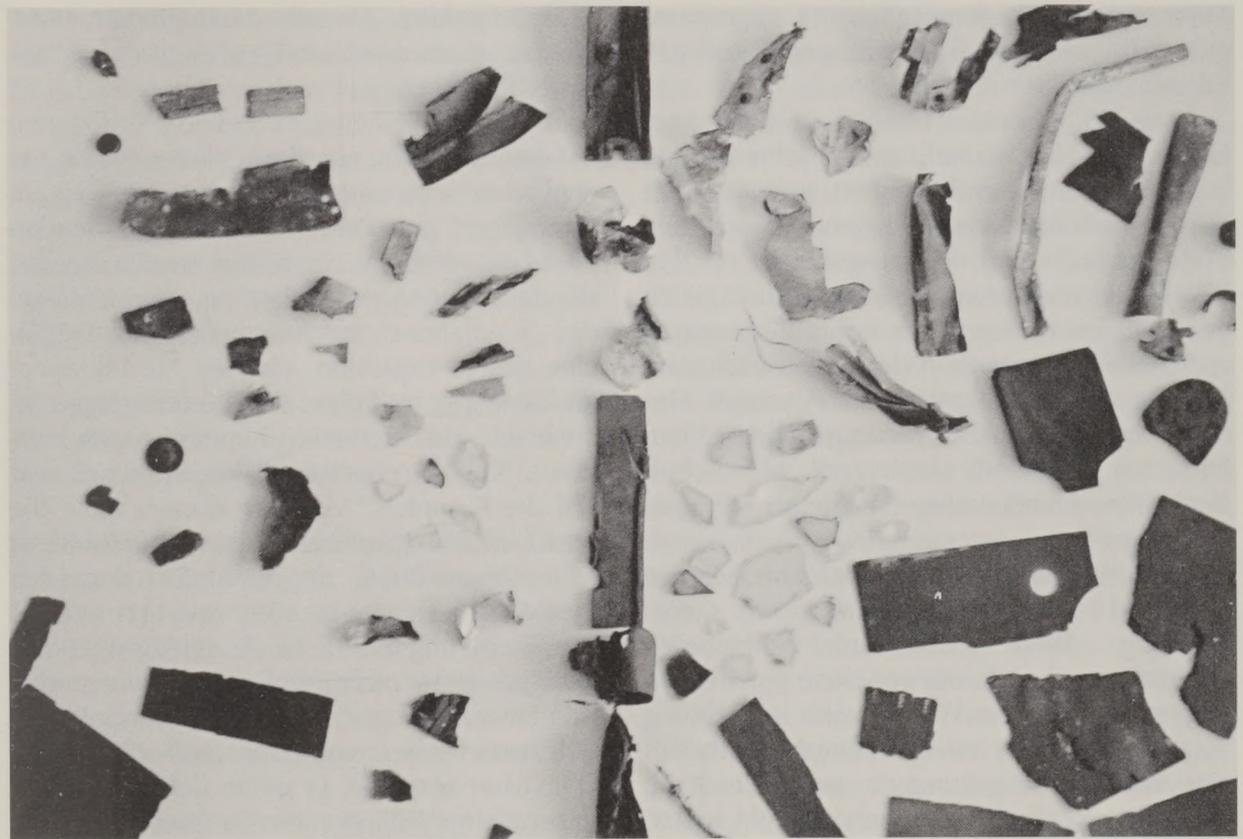
<sup>33</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209, Bericht des Gendarmerie-Einzelpostens Schmiden vom 18. 11. 1943.

<sup>34</sup> Ebd., Meldung des Bürgermeisteramts Kaisersbach und des Gendarmerie-Einzelpostens Kaisersbach an das Landratsamt vom 3. bzw. 4. 12. 1943.

<sup>35</sup> Ebd., Meldung des Gendarmerie-Postens Waiblingen an das Landratsamt vom 5. 1. 1944.

<sup>36</sup> Matthias Klink: Aus der Sulzbacher Kriegschronik. – In: einst + jetzt, Heimatbeilage der Murrhardter Zeitung 4, 1985, S. 233–236, hier S. 234, verlegt den Absturz irrtümlich an den Sulzbacher Teiltort Hager. Auch die von Klink genannte Datierung auf 1943 ist unsicher; vgl. dazu den weiteren Text.

<sup>37</sup> So bei Klink (wie vorhergehende Anmerkung). Auch Heinz Bardua geht davon aus, dass 1943 nicht in Frage kommt, sondern dass es 1944 heißen muss.



*Überreste der am 25. Februar 1944 am Sulzbacher Utschberg abgeschossenen B-17: Blechfetzen von der Außenverkleidung, auf denen teilweise noch die originale olivgrüne Tarnfarbe erhalten ist, braune Kunststoffplatten von der Innenverkleidung, Plexiglasscherben von Fenstern und Cockpit, Typenschilder (auf einem ist sogar noch „BOEING“ zu lesen), Kabelzüge, Rohrleitungen...*

land in der relativ frühen Phase des Bombenkrieges Anfang 1943 eher unwahrscheinlich.

Nach Aussagen des 1999 verstorbenen Utz Föll habe man die Besatzung gefangen nach Murrhardt gebracht, wo der Vorfall großes Aufsehen erregt habe. Föll sei die fast arrogant-überhebliche Stimmung der Flieger aufgefallen, die großzügig Kaugummis und Schokolade verteilt hätten. Außerdem kam Föll in Besitz eines seidenen Fliegerhalstuchs, auf dem eine Deutschlandkarte im Maßstab 1:1 000 000 aufgedruckt gewesen sei. Dieses Landkarten-Halstuch zeigte Föll Anfang der 1990er Jahre einem der Verfasser.<sup>38</sup> Ähnliche Landkarten lassen sich auch bei dem Absturz in Murr am 25. Februar 1944 nachweisen.

Mehrere Zeugen äußerten sich 2002 zu dem Absturz: Eberhard Fritz, damals etwa 16 Jahre alt und seinerzeit wohnhaft in der Friedhofstraße 16 in Sulzbach als Sohn des dortigen

Polizisten sah einen Bomberverband ostwärts fliegen. Dabei wurde der Verband ohne sichtbare Wirkung von deutschen Jägern angegriffen. Als der Verband später wieder nach Westen flog, sah Fritz einen sehr tief fliegenden, stark qualmenden Bomber von Osten her so auf sich zufliegen, dass er erwartete, das Flugzeug würde mitten in sein eigenes Haus stürzen. Fritz glaubte auch, das Flugzeug werfe Bomben, tatsächlich handelte es sich bei den Gegenständen, die herunterfielen, aber um abspringende Besatzungsmitglieder, die am Haselbach herunterkamen. Der Aufschlag erfolgte schließlich am Utschberg über Bartenbach. Der Vater von Fritz musste zur Absturzstelle und verständigte den Flugplatz Hessental. Ein Flieger war beim Absprung gegen einen Baum geprallt und tot, eine weitere Leiche steckte noch im Wrack, dessen Unterteil völlig zerquetscht gewesen sei und diesen Mann eingeklemmt habe. Sechs

<sup>38</sup> Gerhard Fritz.

Mann waren mit dem Fallschirm abgesprungen. Alle seien große Kerle und angeblich Kanadier gewesen.<sup>39</sup>

Anne Föll, heute wohnhaft in Backnang-Germannsweiler, damals etwa 8 Jahre alt und in Bartenbach lebend, erinnert sich ebenfalls an das stark rauchende Flugzeug, das in den Wald gekracht und dort ausgebrannt sei. Ein Pilot sei lebend heruntergekommen und gleich gefangengenommen worden. Ihre Bartenbacher Schulklasse musste in den Tagen nach dem Absturz die Flugzeugreste als Altmetall einsammeln. Dabei habe man zum allgemeinen Entsetzen die noch in einem Handschuh steckende Hand eines getöteten Fliegers gefunden.<sup>40</sup>

Vermutlich bezieht sich auch die Aussage von Karl Wahl, Wolfenbrück, auf dieses Flugzeug. Wahl habe in Wolfenbrück beobachtet, wie in niedriger Höhe ein viermotoriger Bomber über Wolfenbrück in Richtung Sulzbach geflogen sei. Aus einem Motor sei eine Rauchfahne gekommen, außerdem habe man etliche Fallschirme gesehen, Wahl meint, sich an sieben zu erinnern.<sup>41</sup> Karl Veitinger, Murrhardt, beobachtete den Absturz vom Murrhardter Rathaus aus. Er sei sofort mit dem Fahrrad zur Absturzstelle gefahren und habe gesehen, wie man die Leiche eines Fliegers – ein großer, rothaariger Mann, wie Veitinger sich ausdrücklich erinnert – abtransportierte. Auch das Vorhandensein einer weiteren Leiche im Wrack des Flugzeugs, wie bereits von Eberhard Fritz erwähnt, wird von Veitinger bestätigt. Wohin die mit dem Fallschirm abgesprungenen Flieger gebracht wurden, weiß Veitinger nicht, er teilt aber mit, dass die Flieger ziemlich überrascht waren, sich in Deutschland zu befinden, da sie der Meinung waren, über Frankreich abgesprungen zu sein.<sup>42</sup>

Noch heute stecken erhebliche Mengen von Flugzeugresten im Boden – Plexiglasscherben von Fenstern, Rohre, Metallfetzen der Außenhaut, Typenschilder, Kunststoffteile der Innenverkleidung u. a., von denen Thomas Navrath etliche Dutzend bergen konnte.

*Murr, angeblich 25. (ob: 21.?) Februar 1944: Absturz eines viermotorigen englischen Lancaster-Bombers.*

Über Kirchberg wurde in dieser Nacht ein englischer Lancaster-Bomber von einem Nachtjäger getroffen. In einem glühenden Feuerball, ähnlich einer brennenden Fackel, stürzte er bei Murr auf dem heutigen Gelände des „Kauflandes“ auf freiem Feld ab. Es gab eine riesige Explosion, die den Nachthimmel für kurze Zeit rot färbte. Die Trümmer lagen im Umkreis von mehreren hundert Meter verstreut. Noch am nächsten Morgen brannte ein Teil des Rumpfes.<sup>43</sup> Vor dem Absturz hatte die Maschine über Großbottwar einen Kraftstoffbehälter abgeworfen, der zusammen mit den Resten des Flugzeugs abtransportiert wurde. Die Besatzung wurde z. T. gefangengenommen, soweit sie nicht durch den Absturz getötet war. Einer der abgesprungenen Engländer hatte sich zunächst in einem Strohschober bei Steinheim/Murr versteckt. Er stellte sich aber später selbst. Beim Abräumen des Strohschobers wurden gefunden: 16 1-Pound- und zwei 10-Schilling-Geldscheine. An der Absturzstelle wurden gefunden: zwei Landkarten aus Stoff, zehn französische 100-Franc-Scheine, vier Geldscheine mit zusammen 350 belgischen Francs, ein Geldschein zu 25 Gulden und ein Kompass.<sup>44</sup>

Die zeitliche Zuordnung des Absturzes ist nicht eindeutig. Die Quellen des Staatsarchivs Ludwigsburg nennen den 25. Februar 1944 als Tag des Absturzes. Damals war jedoch kein englischer Luftangriff auf Stuttgart. Ein solcher fand dagegen am 21. Februar 1944 statt („Schwerpunkte: Bad Cannstatt, Feuerbach. Opfer: 159 Tote, 977 Verwundete, 1 Vermißter, 23000 Obdachlose. Zerstörte und schwer beschädigte Wohnhäuser: 1786. Eingesetzte Bomber: 598, wovon 552 die Stadt erreichten. Sprengbomben im Stadtgebiet: 511. Brandbomben im Stadtgebiet: 53800“).

<sup>39</sup> Telefonische Aussage von Eberhard Fritz am 24. 2. 2002 gegenüber Gerhard Fritz.

<sup>40</sup> Telefonische Aussage am 26. 2. 2002 gegenüber Gerhard Fritz.

<sup>41</sup> Telefonische Aussage am 2. 3. 2002 gegenüber Gerhard Fritz.

<sup>42</sup> Telefonische Aussage am 22. 2. 2002 gegenüber Gerhard Fritz.

<sup>43</sup> Mündliche Aussagen von Gerhard Benzler, Adolf und Gotthold Renz, Kirchberg, 10. 8. 2002.

<sup>44</sup> StAL FL 20/12 II, Bü. 366.

Etliche Bomben fielen auch nördlich Stuttgarts bis in den Bereich von Ludwigsburg. Es gelang der deutschen Nachtjagd und Flak, lediglich 9 Bomber abzuschießen und 17 zu beschädigen.<sup>45</sup> Eines der abgeschossenen Flugzeuge könnte das von Murr sein – wenn dieser Abschuss nicht doch am 25. Februar erfolgte. Dann würde er allerdings nicht im Zusammenhang mit dem genannten Luftangriff auf Stuttgart stehen.

*Winnenden, Freudental: 25. Februar 1944: Absturz eines viermotorigen amerikanischen Bombers und eines deutschen Jägers.*

Bardua berichtet zu den Hintergründen: „Überschender Objektangriff rückfliegender US-Bomber, 15. Angriff [auf Stuttgart] am 25. Februar 1944, 13.26 bis 14.27 Uhr, Schwerpunkt: Industriegebiet Pragstraße (SKF-Kugellagerfabrik).

Opfer: 10 Tote, 46 Verwundete, rund 300 Obdachlose.

Zerstörte und schwer beschädigte Wohnhäuser: 68.

Eingesetzte Bomber: 50.

Sprengbomben im Stadtgebiet: 82.

Brandbomben im Stadtgebiet: 212“.

Am selben Tag überflogen 793 US-Bomber mit starkem Jagdschutz Südwestdeutschland, die Flugzeugwerke in Regensburg, Augsburg und Fürth angriffen. Der Angriff auf Stuttgart war also, gemessen an den Gesamtaktivitäten des Tages, nur eine untergeordnete Aktion. Insgesamt wurden 31 amerikanische Bomber abgeschossen.

„Schwere Luftkämpfe hatten sich schon beim Hinflug der Bomberverbände nach Regensburg abgespielt. In ihrem Verlauf wurden von Stuttgart aus zwei Bomberabschüsse beobachtet. Gegen 13 Uhr brach ein viermotoriger Bomber südöstlich von Winnenden in zwei Teile. Während die Motoren und andere Flugzeugteile im Buchenbachtal unterhalb von Lehenberg aufschlugen, zerschellte der Rumpf des Bombers unmittelbar bei diesem Weiler am Hang. In den Trümmern wurde ein

verbrannter Flieger gefunden. Die neun übrigen Besatzungsmitglieder waren abgesprungen, doch öffnete sich ein Fallschirm nicht, wodurch ein weiterer Flieger ums Leben kam. Ein dritter erlag nach seiner Einlieferung ins Reservelazarett Winnenden seinen Verletzungen. Die Toten wurden im Winnender Friedhof bestatt, wo man aber ihre Gräber 1946 anlässlich einer Untersuchung der Militärregierung über einen angeblichen Totschlag nicht mehr feststellen konnte. Nachforschungen ergaben dann, dass die Amerikaner die drei Leichen schon am 27. Mai 1945 exhumiert hatten. Der Rest dieser Besatzung geriet in deutsche Kriegsgefangenschaft.“<sup>46</sup> Bei dem mit dem Fallschirm Abgestürzten handelte es sich um den Bordfunker Sergeant Edward Herman Fath, Erkennungsmarke 35006123. Nach mündlicher Überlieferung sollen insgesamt nicht zwei, sondern drei Flieger ums Leben gekommen sein.<sup>47</sup> Die Namen der mit dem Fallschirm Abgesprungenen sind bekannt.<sup>48</sup>

Ein Bericht einer Augenzeugin, die damals in Steinach (heute zur Gemeinde Berglen gehörig) arbeitete, liefert eine Reihe zusätzlicher Detailinformationen: Man habe an diesem Tag beim Mittagessen viele Bomber fliegen sehen. Fliegeralarm sei erst ausgelöst worden, als die Bomber längst über der Gegend flogen, man sei dann aber gar nicht mehr in die Keller gegangen, sondern habe nach oben an den Himmel geschaut. Ganz deutlich habe man sehen können, wie drei deutsche Jagdflugzeuge sich auf die Massen amerikanischer Bomber gestürzt hätten und wie nach deren Angriff ein Bomber abzustürzen begann. Drei Propeller dieses Bombers seien in Lehenberg heruntergekommen, der Schwanz des Flugzeugs im Spechtshof. Man habe etwa zehn Fallschirme abspringender US-Flieger gesehen. Einer davon war mit einer Schusswaffe abgesprungen und eröffnete sofort das Feuer auf den herbeigeeilten Chef der Augenzeugin, ohne diesen jedoch zu treffen. Es stellte sich heraus, dass diesem Flieger schon in der Luft beide Beine abgeschossen waren. Der Mann erlag seinen schweren Verletzungen, ließ aber

<sup>45</sup> Bardua (wie Anm. 24), S. 78-82.

<sup>46</sup> Bardua (wie Anm. 24), S. 82f.

<sup>47</sup> Telefonische Mitteilung Dr. Sabine Reustle, Stadtarchiv Winnenden, 19. 9. 2001.

<sup>48</sup> Flugzeugführer George Arley Smilly, Copilot Robert H. Ketcham, Navigator Richard Thomas Logman, Bordschütze Gordon Williams, ferner: Jack Blacker, Willard B. Thompson, Walter L. Brocius, Benjamin T. Seoville, Robert M. Hagus. Das Flugzeug habe als Einsatzziel Regensburg gehabt (schriftliche Mitteilung Dr. Sabine Reustle, 30. 9. 2001).

niemanden an sich herankommen und schoss um sich, bis er starb. Ein anderer abgesprungener Flieger war unverletzt. Man brachte ihn in eine nahegelegene Wirtschaft und bot ihm einen Platz an. Die Augenzeugin erinnert sich, dass der Flieger sich aber nur auf den Fußboden setzte, anscheinend um zu zeigen, wie er im Flugzeug gesessen sei. Der junge Mann, der kaum über 20 Jahre alt war, sprach ziemlich fließend deutsch, und es stellte sich heraus, dass seine Großeltern aus der Heilbronner Gegend in die USA ausgewandert waren. Er bot den Leuten sogar Schokolade an, man traute sich, aus Angst, vergiftet zu werden, aber nicht, etwas anzunehmen. Im Wrack des Flugzeugs fand man eine Leiche, ebenfalls ein ganz junger, höchstens 21-jähriger Mensch. Ein weiterer Flieger, dessen Fallschirm sich nicht öffnete, schlug beim Erlenhof auf den Boden auf. Obwohl der Boden gefroren war, durchschlug sein Körper die Eisschicht und bohrte sich so tief ins Erdreich hinein, dass man ihn längere Zeit gar nicht habe bergen können. Allgemein habe man durchaus Mitleid mit den jungen Fliegern gehabt. Die verschiedenen Absturzstellen zogen längere Zeit viele interessierte Leute an.<sup>49</sup> Nach dem Krieg stellten die US-Behörden Ermittlungen wegen des angeblichen Mordes an einem der abgeschossenen Flieger an.<sup>50</sup>

Im Rahmen desselben Angriffs stürzten weitere Flugzeuge ab: Gegen 14.30 entwickelte sich über Bönningheim ein Luftkampf zwischen zurückfliegenden amerikanischen Fliegerverbänden und einem deutschen Jäger. Der Jäger wurde abgeschossen und stürzte mit großer Geschwindigkeit beim Südwestausgang der Gemeinde Freudental auf einem Acker ab. Der Flieger, Unteroffizier Werner Waldenberger, konnte sich trotz Oberschenkeldurchschuss links und Oberarmbruch links noch rechtzeitig mit einem Fallschirmabsprung retten. Er wurde sofort vom Reserve-Lazarett Freudental ins Reserve-Lazarett I in Ludwigsburg überführt. Das Flugzeug war beim Aufschlag explodiert

und in kleine Teile zerrissen worden. Die Explosion verursachte einen Trichter von 3 m Tiefe und 4 m Durchmesser. Der Flurschaden wurde als unbedeutend eingestuft, die noch vorhandenen Flugzeugteile und -geräte wurden eingesammelt und zunächst in einem Raum der Kleinkinderschule verwahrt.<sup>51</sup>

Weitere US-Bomber, auf die hier nicht näher eingegangen wird, stürzten bei Lauffen (dort gleich drei auf einmal) aus einem Pulk und schlugen bei Dürrenzimmern (zwei) und Ilsfeld (einer) auf, je ein weiterer bei Geißelhardt (Kreis Schwäbisch Hall) und bei Ochsenwang (Gem. Bissingen/Teck, Kreis Esslingen).<sup>52</sup> Der angeblich bei Sulzbach am 25. Februar 1943 abgestürzte Bomber dürfte eher ebenfalls am 25. Februar 1944 abgestürzt sein.

*Gallenhof bei Sechselberg, Heutingsheim und Ludwigsburg, 15./16. März 1944: Absturz von drei viermotorigen englischen Lancaster-Bombern.*

Das Flugzeug mit der Nummer LL693 startete um 19.34 Uhr und kehrte nicht vom Einsatz gegen Stuttgart zurück. Die Besatzung bestand aus Pilot Officer J. M. Rodger (171390) als Pilot, Sergeant C. H. Baker (1600504) als Navigator, Flight Sergeant R. Favager (1131906) als Funker, Flight Sergeant R. A. Werett (1318617) als Bombenschütze, die Flight Sergeants L. Casey (633446) und A. Jory (1317098) als Bordschützen und Sergeant M. J. Capstick (1624412) als Bordmechaniker. Das Flugzeug stürzte nach englischen Angaben beim „Gallenhof, Sechselberg, in the district of Backnang, Württemberg on the night of 15<sup>th</sup> March 1944“ ab. Alle Besatzungsmitglieder außer Casey und Favager, die gefangengenommen wurden, kamen ums Leben.<sup>53</sup> Erkundigungen in Sechselberg ergaben keine allzu konkreten Informationen. Unmittelbare Augenzeugen waren nicht auffindbar. Man erinnert sich nur, dass das Gelände, auf dem das Wrack lag, rasch abgesperrt wurde und nicht mehr zugänglich war.<sup>54</sup>

<sup>49</sup> Telefonische Mitteilung Erna Wahl, Allmersbach-Heutingsbach, vom 12. 6. 2002 an Gerhard Fritz.

<sup>50</sup> HStAS, verfilmte OMGUS-Akten, Intelligence Report 5.-12. 1. 1946, Section I, II Investigation of the Crash of an American bomber. Death of Crew. Steinach 21st of Feb. 1944 (irriges Datum), nach brieflicher Mitteilung Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

<sup>51</sup> StAL FL 20/12 II, Bü. 366.

<sup>52</sup> Bardua (wie Anm. 24), S. 83f.

<sup>53</sup> Brief von Thomas Navrath an Gerhard Fritz vom 20. 8. 1999. Diesem Brief beigelegt ist das Faksimile einer nicht weiter nachgewiesenen maschinenschriftlichen britischen Quelle mit den Verlusten des Angriffs auf Stuttgart vom 15. März 1944.

<sup>54</sup> Erkundigungen, die Eberhard Kuntz freundlicherweise für die Verfasser in Althütte und Sechselberg eingeholt hat.

Das Flugzeug wurde bereits über Kirchberg/Murr bemerkt, als es brennend und ostwärts fliegend seine Feuerspur am Nachthimmel hinterließ.<sup>55</sup>

Ein weiterer Absturz in der Umgebung war in Heutingsheim zu verzeichnen. Diese Maschine, eine Lancaster mit der Kennung SG 4 50 brannte größtenteils aus. Zwei Besatzungsmitglieder sprangen mit dem Fallschirm ab. Sie wurden noch in derselben Nacht von einem Suchtrupp festgenommen. Die andern fünf Besatzungsmitglieder konnten nur noch tot geborgen werden. Von den Leichen waren zwei leicht angekohlt, die drei andern fast bis zur Unkenntlichkeit verbrannt. Die beiden Festgenommenen waren die Engländer Officer Backwell Smith und Sergeant Norman Sirmann. Smith hatte durch den Absprung eine schwere Rückenverletzung, Sirmann einen Oberschenkelsteckschuss erlitten. Beide wurden sofort in ein Lazarett in Ludwigsburg eingeliefert. Bei den beiden aufgrund von Erkennungsmarken noch zu identifizierenden Toten handelte es sich um Flieger E. A. Birrell, Erkennungs-Nr. RAAJ-CAE und Flieger Eley Airman, Erkennungs-Nr. Can. R. 133352, GOFA RDAF. Außer den Erkennungsmarken wurden bei diesen beiden Fliegern noch ein Amulett, ein silberner Fingerring, ein Uniformzeichen und ein Notizzettel gefunden. Uniform- und Wäschestücke der beiden waren verkohlt. Alle fünf Gefallenen wurden am 18. März 1944 auf dem Friedhof in Heutingsheim beigesetzt, die sichergestellten Gegenstände dem Übernahme-Kommando des Fliegerhorsts Göppingen übergeben.

Ein weiterer Lancaster-Bomber ging bei der Strombergstraße westlich von Ludwigsburg nieder. Nähere Angaben fehlen bisher.<sup>56</sup>

Bei dem Angriff auf Stuttgart – Nebenangriffe fanden insbesondere gegen München und Amiens statt – vom 15. auf den 16. März 1944 gelang der deutschen Nachtjagd und Flak ein erheblicher Abwehreffolg. Vom Umfang her handelte es sich um den größten während des Zweiten Weltkriegs gegen Stuttgart angesetzten Angriff. 863 Bomber nahmen an ihm teil. Nach englischen Quellen wurden 40 davon abgeschossen, davon 36 beim Stuttgarter Angriff.

63 englische Flugzeuge wurden beschädigt, zwei Lancasters mussten in der neutralen Schweiz notlanden. Von den abgeschossenen Flugzeugen beanspruchte das NJG 6 insgesamt fünf. Die eigenen Verluste dieses Geschwaders betragen fünf Me 110-Abstürze mit drei Toten, eine Bauchlandung und eine Außenlandung in der Schweiz.

Die deutsche Nachtjagd hatte den Bomberstrom bereits im Raum Orléans erfasst und verstrickte ihn auf dem gesamten Weg in Luftkämpfe. Auch das eigentliche Ziel wurde von der deutschen Nachtjagd rasch erkannt, so dass eine größere Zahl Nachtjäger bereits zwölf Minuten vor Eintreffen der Bomber rechtzeitig den Befehl erhielt: „Deutsche Jäger sammeln über Stuttgart“. Die heftigen Angriffe der Nachtjagd und das schwere Flakfeuer führten dazu, dass der Bomberstrom zerfledderte. Zwei Lancasters, die vor den Nachtjägern ausweichen wollten, stießen zusammen und stürzten in Kornwestheim und Ludwigsburg ab (ND 576 von der 44. Squadron und ME 573 von der 463. Squadron). Drei der abgeschossenen Flugzeuge sollen Opfer der Flak geworden sein. Maßgeblich für das weitgehende Scheitern des Angriffs war die Tatsache, dass es den Nachtjägern gelang, drei Pfadfinder-Lancaster abzuschießen; diese stürzten bei Obereschach/Villingen, Zillhausen/Balingen, Kayh/Herrnberg ab. Eine am Abhang der Heidenklinge gegen das Rudolf-Sophien-Stift im Wald südwestlich Stuttgart abgestürzte und brennende Halifax (LW 657 von der 76. Squadron)<sup>57</sup> wurde von den übrigen von Südwesten anfliegenden Bomberbesatzungen anscheinend als Zielmarkierung angesehen, weshalb die Masse der abgeworfenen Bomben in dieser Gegend und auf den Fildern zwischen Möhringen, Leinfelden, Schönaich und Steinenbronn niederging. Obwohl die Masse der Bomben auf freiem Feld einschlug, waren allein in Stuttgart (Innenstadt, Akademie, Vaihingen und Möhringen) 88 Tote, 203 Verwundete und 4705 Obdachlose zu beklagen. 693 Wohnhäuser wurden zerstört oder schwer beschädigt.<sup>58</sup> Ein weiterer Lancaster-Bomber

<sup>55</sup> Mündliche Aussage von Gerhard Benzler, Kirchberg.

<sup>56</sup> Der Heutingsheimer und der Ludwigsburger Absturz nach Recherchen von Heinz Renz, insbesondere basierend auf Keller (wie Anm. 21).

<sup>57</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

<sup>58</sup> Bardua (wie Anm. 24), S. 90-96.

ging bei der Strombergstraße westlich von Ludwigsburg nieder. Nähere Angaben fehlen bisher. Möglicherweise ist dieser identisch mit einem der beiden oben erwähnten, zusammengestoßenen Flugzeuge.<sup>59</sup>

*Plüderhausen und Urbach, 18. März 1944: Absturz von drei Me 109G-6.*

Besonders genau dokumentieren lässt sich ein Flugzeugabsturz bei Plüderhausen aus dem Jahre 1944. Die ausführlichste Quelle, ein genauer Bericht der Gendarmerie-Abteilung Schorndorf vom 19. März 1944, wird wörtlich wiedergegeben:

*Am Samstag, den 18. 3. 1944 gegen 13.30 Uhr stürzten nach Luftkämpfen mit feindlichen Flugzeugen auf Gemeindemarkung Haubersbronn 1 deutsches Flugzeug und auf Gemeindemarkung Plüderhausen, Kreis Waiblingen, 2 deutsche Flugzeuge ab.*

*Der Sachverhalt ist folgender:*

*Am 18. 3. 1944 gegen 14.15 Uhr wurde von dem Bürgermeister in Plüderhausen dem Gend.-Posten Schorndorf fernmündlich mitgeteilt, dass in der Nähe von Plüderhausen ein deutsches Flugzeug abgestürzt sei. Gleich hernach teilte der Bürgermeister in Haubersbronn dem Gend.-Posten Schorndorf fernmündlich mit, dass auch in Haubersbronn ein deutsches Flugzeug abgestürzt sei. Ich begab mich sogleich mit dem PKW nach Plüderhausen, während ich Meister der Gend. Faigle des Gend.-Postens Schorndorf beauftragte, mit dem Krafrad sogleich an die Absturzstelle Haubersbronn zu fahren.*

*In Plüderhausen konnte ich feststellen, dass dort gegen 13.30 Uhr, etwa 200 m südlich von Plüderhausen auf einer Wiese ein deutsches Flugzeug abgestürzt war. Es handelte sich um ein einmotoriges, einsitziges, deutsches Jagdflugzeug Typ Me 109, das von dem Feldwebel Rensch geführt wurde. Nach dem Aufschlag auf den Boden verbrannte das Flugzeug vollständig. Der Flugzeugführer war mit dem Fallschirm abgesprungen und ging einige Hundert m weiter südlich im Wald nieder. Er erlitt eine Auskurbelung des linken Oberarms und konnte sich sogleich in Behandlung des Arztes Dr. med. Häusermann in Plüderhausen be-*

*geben. Lebensgefahr besteht nicht. Beim Absturz des Flugzeuges wurde die in der Nähe vorbeiführende Starkstromleitung beschädigt.*

*Während meiner Dienstleitung in Plüderhausen wurde mir mitgeteilt, dass auch im Staatswald, Waldteil „Walkersbacher Wald“, ein deutsches Flugzeug abgestürzt sei. Bei meiner Ankunft dort wurde folgendes festgestellt:*

*Die Absturzstelle befindet sich in Abt. 2 Distrikt 7 des Waldteiles „Walkersbacher Wald“, Gemein(d)emarkung Plüderhausen. Es handelt sich hier ebenfalls um ein einmotoriges, einsitziges deutsches Jagdflugzeug Typ Me 109. Das Flugzeug stürzte gegen 13.30 Uhr ab und beschädigte einige Tannenbäume im Hochwald. Das Flugzeug wurde vollständig zertrümmert und drang teilweise in den weichen Boden ein, wo es verbrannte. Der Flugzeugführer konnte nicht vorgefunden werden. Es ist möglich, dass er im Flugzeug verbrannt ist.*

*Wie durch Meister der Gend. Faigle festgestellt wurde, handelt es sich bei dem bei Haubersbronn abgestürzten Flugzeug auch um ein einsitziges, einmotoriges, deutsches Jagdflugzeug vom Typ Me 109. Die Absturzstelle befindet sich in einem Gemüsegarten an der Strasse am östlichen Ortsausgang in Haubersbronn. Das Flugzeug zerschellte am Boden, drang teilweise in die Erde ein und verbrannte. An einem in der Nähe befindlichen Woh P182nhaus wurden durch den Luftdruck die Fenster eingedrückt, während an einem andern Haus das Dach beschädigt wurde.*

*Der Flugzeugführer, ein Unteroffizier namens Kurt Schulz, sprang ohne Fallschirm ab und wurde auf Gemeindemarkung Oberurbach tot aufgefunden. Die Leiche wurde auf dem Rathaus in Oberurbach aufgebahrt.*

*Die abgestürzten Flugzeuge sind am 18. 3. 1944 in Leipheim aufgestiegen. Sie gehörten der Gruppe 3 des Jagdgeschwaders Udet des Fliegerhorsts Leipheim an.*

*Dem Fliegerhorst Göppingen wurde am 18. 3. 1944 gegen 20 Uhr der Absturz der Flugzeuge fernmündlich gemeldet. Die Luftwaffe in Echterdingen konnte fernmündlich nicht erreicht werden.*

<sup>59</sup> Keller (wie Anm. 21).

*Bis zum Eintreffen von Angehörigen der Luftwaffe werden die Absturzstellen durch Landwachtmänner bewacht.*<sup>60</sup>

Die 1947 abgegebenen Gemeindeberichte von Schorndorf und Haubersbronn geben für eine „Luftschlacht“ – wohl irrtümlich – den 18. März 1945 an. Nach dem Schorndorfer Bericht seien danach auf der gesamten Markung Flugzeugteile verstreut gelegen. Der Haubersbronner Bericht nennt den Abschuss eines (?) deutschen Jagdflugzeugs durch US-Jäger. Das Flugzeug sei in den Ort gefallen, wo ein Brand ausgebrochen sei, der abgesprungene Pilot sei tot aufgefunden worden.<sup>61</sup>

Die Hintergründe der Ereignisse vom 18. März 1944 lassen sich genau fassen und präzisieren bzw. korrigieren in Details den o. g. Bericht. Am 18. März 1944 flog die US-Luftwaffe einen Angriff auf den Raum München und Friedrichshafen. Der Tag war trüb und kühl. Die I. Gruppe des Jagdgeschwaders 5 der deutschen Reichsverteidigung war vier Tage zuvor, am 14. März, von Herzogenaurach bei Nürnberg auf den Fliegerhorst Leipheim bei Ulm verlegt worden. Die Gruppe bestand aus drei Staffeln und umfasste nominell 27 Flugzeuge (mit Ersatzflugzeugen gar 36) – tatsächlich lag die Einsatzstärke im Jahr 1944 aber immer deutlich unter diesen Zahlen. Ausgerüstet war die I./JG 5 mit der Me 109G-6.

Die I./JG 5 erhielt den Befehl, die durch Begleitjäger stark gesicherten amerikanischen Bomber anzugreifen. Um 9.53 Uhr startete auch der am 25. Mai 1925 in Bamberg geborene Gefreite Hubertus Hack seine fabrikneue Maschine und nahm zusammen mit seinen Kameraden den Kampf gegen die Amerikaner auf. Hack hatte dieses Flugzeug (Werknummer 162454) erst am 8. März von Lippstadt über Frankfurt nach Herzogenaurach überführt und dann die Verlegung nach Leipheim mitgemacht. Es gelang ihm bei seinem ersten Einsatz am 18. März 1944, eine „Mustang“ abzuschießen. An die Bomber kam er offenbar nicht heran. Um 11.32 Uhr landete Hack in Leipheim. Seine Maschine wurde sofort neu betankt und aufmunitioniert, und bereits um 13.15 Uhr startete er zu einem neuen Ein-

satz gegen die Amerikaner. Der Einsatz begann wenig glücklich, denn gleich nach dem Start wurden die deutschen Jäger von amerikanischen „Mustangs“ erwischt und die Maschine des Feldwebels Bruno Thoms bei Altheim abgeschossen. Thoms konnte notlanden, wurde aber sogar noch am Boden von den Amerikanern beschossen.

Die übrigen Me 109 gerieten offenbar in heftige Kämpfe mit den „Mustangs“. Es ist nicht bekannt, was sich dann ereignete, d. h. man weiß nicht, ob sich die Me 109 von den „Mustangs“ lösen und ihr eigentliches Ziel, den Angriff auf amerikanische Bomber durchführen konnten. Sicher ist nur eines: Hack kehrte nicht auf seinen Fliegerhorst in Leipheim zurück und galt seitdem als verschollen.

Der blutige 18. März 1944 forderte weitere Opfer. Am Angriffsziel der Amerikaner waren nicht nur die Dornier-Flugzeugwerke und die kriegswichtigen Fabriken von Raab-Karcher und Knorr-Bremsen bombardiert worden, sondern auch die Münchner Innenstadt, wo das Residenz- und das Prinzregententheater in Schutt und Asche fielen und wo insbesondere 172 Zivilisten das Leben verloren. Der deutsche Wehrmachtsbericht verkündete schwere Verluste für die Amerikaner. Von 738 eingeflogenen Bombern und 925 Begleitjägern<sup>62</sup> waren angeblich 98 US-Flugzeuge abgeschossen worden, darunter 83 viermotorige Bomber. Diese Zahl ist zwar weit überhöht, aber insgesamt hatte die US-Luftwaffe in der Tat hohe Verluste hinnehmen müssen. Aber die im Folgenden geschilderten Schicksale abgeschossener deutscher Jagdflieger zeigen, dass Krieg immer ein Gemetzel ist, bei dem beide Seiten zu leiden haben.

Das Schicksal von Hubertus Hack war jahrzehntelang ungeklärt. 1991 begann eine Gruppe von Luftfahrthistorikern den Spuren des 18. März 1944 nachzugehen. Bei Großengstingen auf der Schwäbischen Alb waren damals drei Maschinen niedergegangen, ein viermotoriger amerikanischer Bomber, dessen gesamte Besatzung umkam, und zwei deutsche Me 109. Einer der beiden deutschen Piloten hatte mit dem Fallschirm abspringen können. Der andere

<sup>60</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209, Bericht der Gendarmerie-Abteilung Schorndorf. Weitere Akten zu den Vorfällen sind vorhanden, diese sind aber knapper und bringen sachlich nichts Neues, außer dass man im Mai 1944 mit dem Zuwerfen des Einschlagloches einer der abgestürzten Maschinen beschäftigt war.

<sup>61</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

<sup>62</sup> Diese Zahlen bei Prien 1991 (wie Anm. 4), S. 1296. Prien nennt keine Verlustzahlen.

war in seinem Flugzeug bis zur Unkenntlichkeit verbrannt. Man vermutete zunächst, dass dies Hack war.<sup>63</sup> Tatsächlich klärte sich Hacks Schicksal dann aber auf eine ganz andere Weise:<sup>64</sup> Bei weiteren Nachforschungen stellte sich heraus, dass am 18. März 1944 auch bei Plüderhausen bzw. Urbach deutsche Flugzeuge niedergegangen waren (vgl. dazu den oben erwähnten Bericht der Schorndorfer Gendarmerie).<sup>65</sup>

Von einem, das jenseits der Rems „Rattenharz zu“ abgestürzt sei, weiß man bis heute nichts Genaues. Eine weitere Me 109 stürzte bei Oberurbach ab, der Pilot – vermutlich der Unteroffizier Kurt Schulz aus Görlitz – hing tot in seinem Fallschirm an einem Baum. Die dritte Me 109, deren Absturzstelle durch einen etwa vier Meter durchmessenden, eineinhalb Meter tiefen Trichter noch klar erkennbar war, entpuppte sich als die von Hubertus Hack. Seine Maschine war nach Aussagen von Augenzeugen ohne Rauchfahne „mit voller Drehzahl“ senkrecht in den Boden gerammt und war im Krieg nicht mehr geborgen worden. Die Flugzeughistoriker von 1991 machten einen grausigen Fund: Die sterblichen Überreste von Hack steckten immer noch in den Trümmern des Flugzeugs, die man im Boden fand. Neben der zerfetzten Leiche des jungen Piloten entdeckte man dessen Fallschirm, viele Teile des Flugzeugs, insbesondere noch dessen Kanone und Maschinengewehre einschließlich zahlreicher noch scharfer Munition. Was konkret zum Absturz und zum Tod von Hack geführt hatte, konnte nicht mehr geklärt werden. Aber wenn seine Maschine tatsächlich senkrecht und ohne die geringsten Versuche des Piloten, eine Notlandung durchzuführen oder mit dem Fallschirm abzuspringen, abstürzte, dann dürfte es nicht unwahrscheinlich sein, dass der junge Flieger im Luftkampf verletzt (oder gar schon getötet?) worden war und keinerlei Gewalt mehr über sein offenbar führerloses Flugzeug hatte.

Hacks Leiche wurde 1991 in Plüderhausen im Beisein seiner aus Bamberg angereisten

Schwester beigesetzt. Der Rosenkranz und das Kreuz, das man bei seinen sterblichen Überresten gefunden hatte, hatten ihm kein Glück bringen können.

*Geisingen: 30./31. März 1944: Absturz eines englischen Halifax-Bombers.*

Der Halifax-Bomber mit der Kennung L-V 777 stürzte über der Markung Geisingen bei Freiberg am Neckar im Kreis Ludwigsburg ab. Aus dem stark ausgebrannten Flugzeug wurden die Leichen der sieben Besatzungsmitglieder geborgen. Zwei waren „einigermaßen gut erhalten, während die restlichen zum Teil sehr zerstückelt und stark angekohlt sind“. Drei Flieger konnten durch ihre Erkennungsmarken, die dem Übernahme-Kommando des Fliegerhorst Echterdingen übergeben wurden, identifiziert werden: F. Hobbs, Sergeant, Erkennungs-Nr. 1314314, F. B. Hill, Officer, Nr. 60552C und M. Dadds, Meth. (?), Nr. 553003 RAF. Persönliche Gegenstände wurden nicht gefunden. Die Toten wurden auf dem Friedhof in Geisingen beerdigt.<sup>66</sup>

Der Luftangriff vom 30./31. März 1944 galt Nürnberg. Zwar wurde die Stadt schwer getroffen, aber das mit über 700 Bombern durchgeführte Unternehmen erwies sich als die verlustreichste Operation überhaupt, die das englische Bomber-Kommando im gesamten Zweiten Weltkrieg durchführte, oder, umgekehrt ausgedrückt, die deutschen Nachtjäger und die Flak erzielten den größten Abwehrrfolg des gesamten Krieges. Das Nachtjagdkommando hatte den anfliegenden Bomberstrom rechtzeitig erkannt und auch dessen Ziel weitgehend richtig eingeschätzt. Dazu kam noch, dass die Nacht mondhell und klar war, was für die Nachtjagd optimale Sichtbedingungen schuf und die Erfassung der englischen Flugzeuge per Funkmess zum Teil fast überflüssig machte. Entsprechend wurde der Bomberstrom sowohl auf dem Anflug als auch über dem Ziel und auf dem Rückflug ständig von Nachtjägern in Luftkämpfe verstrickt. Die Deutschen bean-

<sup>63</sup> Gunter Lauser: Das Schicksal des Gefreiten Hubertus Hack. – In: Aviatik 4, 1991, S. 38f.

<sup>64</sup> Kampfflugzeug ausgegraben. – In: Stuttgarter Nachrichten, 16. 9. 1991. Werner Müller: „Vom Feindflug nicht zurückgekehrt“ – 47 Jahre später gefunden. – In: Rems-Murr-Rundschau 18. 9. 1991.

<sup>65</sup> In den in der vorausgehenden Fußnote erwähnten Zeitungsberichten gibt es einige gegenüber dem Gendarmeriebericht abweichende Details; so heißt es in der Zeitung, der Unteroffizier Schulz sei in seinem Fallschirm tot in einem Baum gelandet.

<sup>66</sup> StAL FL 20/12 II, Bü. 366.

spruchten den Abschuss von 132 englischen Flugzeugen, die Engländer gaben den Verlust von 96 Maschinen zu, wozu noch weit über 100 schwer beschädigte und z. T. bei der Landung zu Bruch gegangene Flugzeuge hinzuzuzählen sind. Verluste wie beim Angriff auf Nürnberg waren für die Engländer nicht tragbar und brachten die gesamte englische Luftkriegsplanung in eine schwere Krise.

Übrigens war ein Backnanger bei einem der Angriffe auf Nürnberg unmittelbar betroffen, nämlich der 1920 geborene Karl Klietmann, der damals als Feldwebel im Nachtjagdgeschwader 1 flog. Er erinnert sich noch genau, dass die Nachtjäger aus praktisch allen deutschen Fliegerhorsten zielgenau auf den Bomberstrom zugeführt wurden. Klietmann selbst, der im Laufe des Krieges über 100 mal zu Nachtjagdeinsätzen startete und dabei 13 viermotorige englische Bomber abschoß, geriet in Luftkämpfe mit vier englischen Bombern, von denen er in langer Verfolgung über Bonn, dem Vogelsberg und Gießen drei abschießen konnte.<sup>67</sup>

*Rommelshausen, 22. April 1944: Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs.*

Die Notlandung erfolgte gegen 15 Uhr auf dem Gewand *Burgweg*, etwa 1000 m nordöstlich von Rommelshausen. Es handelte sich um *das deutsche Schulflugzeug Nr. 1630 von der Flugzeugführerschule A 112 in Nellingen*, die Notlandung erfolgte *wegen Motorschaden*. Schäden gab es nicht. Der Flugzeugführer habe den Fliegerhorst in Nellingen verständigt, der bereits gegen 18 Uhr einen Spezial-Lkw schickte, mit dem das Flugzeug, dessen Typ nicht genannt wird, abtransportiert wurde.

*Großingersheim/Geisingen, Hessigheim, Botenheim/Brackenheim, Güglingen, Pleidelsheim, 25. Mai 1944: Absturz von zwei deutschen Me 109G-10 und zwei amerikanischen Mustangs, Notlandung einer deutschen Me 109G-6.*

Zwei Me 109G-10 treffen auf vier amerikanische Mustangs im Luftraum zwischen

Geisingen, Hessigheim und Mundelsheim. Die Deutschen greifen die vier Mustangs an. Beim ersten Angriff wird eine Mustang zwischen Geisingen und Großingersheim abgeschossen. Der amerikanische Rottenflieger kann sich mit dem Fallschirm retten. Der deutsche Pilot, Obergefreiter Kurt Homola, wird sofort von zwei Mustangs im Tiefflug durchs Neckartal zwischen Mundelsheim und Hessigheim gejagt. Der vermutlich verletzte Homola streift mit seiner Maschine die Uferbäume und schleudert auf das rechte Neckarufer. Er wird tot geborgen. Die zweite Messerschmitt, geflogen von dem 19-jährigen Oberfähnrich Heckmann, verfolgt die Mustang von Captain Bennet. Der Jagdflieger Heckmann hat gerade die Fliegerschule verlassen und fliegt seinen zweiten Einsatz. Heckmann gibt ein paar Salven aus seinen Bordwaffen ab, trifft aber die Mustang nicht. Hinzu kommt, dass seine Waffen Ladehemmung haben. Daraufhin entschließt er sich zum Ramm-Manöver. Er trifft das Heck der Mustang, worauf diese bei Botenheim abstürzt und ausbrennt. Der Pilot, Captain Bennet, kann sich mit dem Fallschirm retten und landet wohlbehalten zwischen Boten- und Brackenheim. Heckmann macht mit seiner beschädigten Maschine eine Bauchlandung bei Güglingen. Er lässt sich nach Botenheim in die dortige Polizeidienststelle zu Captain Bennet bringen, wo sich beide gegenseitig zum Überleben gratulieren. Bennet kommt anschließend in Gefangenschaft.

Zur selben Zeit macht eine weitere Me 109G-6 am südlichen Ortsende von Pleidelsheim an der Autobahn eine Notlandung.<sup>68</sup>

*Welzheim-Eckartsweiler, 26. Juni 1944: Absturz eines zweimotorigen deutschen Jägers unbekanntem Typs.*

Der Gendarmerie-Posten Welzheim meldete am 27. Juni 1944 an das Landratsamt in Waiblingen: *Am Montag, den 26. Juni 1944, gegen 14 Uhr explodierte ein zweimotoriges Flugzeug (Jäger) in der Luft, als es gerade von Norden nach Süden fliegend, vom Kaisersbachertäle kommend, die Höhe bei Gebenweiler überflog.*

<sup>67</sup> Aussage von Karl Klietmann am 15./16. 7. 2002; Klietmann ist sich allerdings nicht mehr sicher, ob er am 30./31. März 1944 die drei englischen Bomber abgeschossen hat. Er meint, dies sei wesentlich früher gewesen und vermutet, damals habe seine Maschine noch überhaupt kein Funkmessgerät gehabt.

<sup>68</sup> Keller (wie Anm. 21), ferner Informationen des Technikmuseums Sinsheim und StAL FL 20/12 II, Bü. 366.

*Die Wucht der Explosion war so stark, dass das Flugzeug in Stücke zerrissen wurde, die im Gewand „Leinhalde“ Markung Eckartsweiler, Gde. Welzheim, Kr. Waiblingen, niedergingen. Sie rammten sich teilweise tief in die Erde ein, besonders beide Motoren, die nicht auf einem Punkt liegen.*

*Das Flugzeug war mit einem Feldwebel u. Unteroffizier bemannt u. zählt zum Fliegerhorst Echterdingen. Der Feldwebel, der mit dem Fallschirm absprang ist tot, der Unteroffizier konnte bis jetzt noch nicht aufgefunden werden, obwohl am Montag abend u. Dienstag (26. u. 27. 6. 1944) eine Suchaktion von der Landwacht u. Feuerwehr, veranstaltet wurde. Der Tote wurde ins Kreiskrankenhaus Welzheim gebracht. Das Bürgermeisteramt Welzheim gab am selben Tag in einer eigenen Meldung die Namen der Toten mit Feldwebel Herz und Unteroffizier Siebenkopf an.<sup>69</sup>*

*Waiblingen, 13. Juli 1944: Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs Bücker Bü. 181 der Flugzeugführer-Doppelschule A 9/1 in Neiße/Oberschlesien.*

*Das Flugzeug mit der Kennung SG + XV landete am 13. Juli, 19.40 Uhr 1500 m östlich des Stadtbezirks und 500 m nördlich der Korber Strasse wegen Kraftstoffmangel. Die Besatzung bestand aus dem Obergefreiten Eugen Bader, geb. 12. März 1920 in Korb, und dem Flieger Helmut Börner. Am Flugzeug entstand kein Schaden; es erfolgte Meldung an den Flughafen Böblingen. Bis 14. Juli war das Flugzeug jedoch noch nicht abgeholt.<sup>70</sup>*

*Waiblingen, 26. Juli 1944: Auffinden einer feindlichen Fallschirmausrüstung in einem Baum in der Tannenbergsstraße in Waiblingen.<sup>71</sup>*

*Die Fallschirmausrüstung müsste – wenn sie nicht zu dem Oeffinger Flugzeugsabsturz vom 27./28. 7. 1944 gehört – einem alliierten Flieger gehört haben, dessen Flugzeug im Laufe eines Angriffes auf Stuttgart außerhalb der heutigen Grenzen des Rems-Murr-Kreises niederging.*

*Fellbach-Oeffingen, angeblich 27./28. Juli (Termin stimmt wohl nicht; eher der 25./26. oder der 28./29. Juli) 1944: Absturz eines vermutlich britischen Bombers.*

Bei den großen Luftangriffen auf Stuttgart Ende Juli 1944, die die dortige Innenstadt fast völlig zerstörten, wurde ein offenbar britischer Bomber abgeschossen, der über Oeffingen abstürzte. Im Einsatz waren am 27./28. Juli 550 britische Bomber, von denen 474 Stuttgart erreichten. Die deutschen Nachtjäger stellten den Bomberstrom zwar über Mittelfrankreich im Raum Orléans und schossen 12 Bomber ab, herbeigeeilte Verstärkungen der Nachtjäger wurden aber irrtümlich nach Straßburg, Metz und Epinal dirigiert und verfehlten den Bomberstrom. Über Stuttgart befanden sich, soweit bekannt, keine Nachtjäger, so dass die Bomber fast völlig ungestört ihrem Zerstörungswerk nachgehen konnten. In der Nacht vom 27. auf den 28. Juli 1944 gab es nur einen relativ kleinen Angriff von Mosquito-Schnellbombern mit 30 Maschinen. Britische Verluste wurden dabei nicht registriert. Dagegen war der erste schwere Luftangriff vom 25./26. Juli auf eine gut vorbereitete Nachtjäger-Streitmacht gestoßen, ebenso der erneute Angriff auf Stuttgart in der Nacht vom 28. auf den 29. Juli 1944. Am 25./26. Juli hatte Luftmarschall Harris 614 Bomber auf Stuttgart angesetzt, von denen 576 die Stadt erreichten. Davon wurden 21 abgeschossen. Besonders spektakulär war dabei der Einsatz des Nachtjäger-Piloten Heinz-Wolfgang Schnauer, der in den Vorkriegsjahren übrigens Schüler an der Nationalpolitischen Bildungsanstalt in Backnang gewesen war. Schnauer schoss aus dem Bomberstrom eine Pfadfindermaschine heraus, die über Stuttgart die Zielmarkierungen für die nachfolgende Masse der Bomber legen sollte. Die roten und grünen Zielmarkierungen des in der Luft explodierten Bombers regneten außerhalb Stuttgarts herab, die Maschine selbst krachte in der Florian- und Fuchseckstraße in ein Haus. Wegen der falsch gesetzten Zielmarkierungen richtete der Angriff vom 25./26. Juli bei weitem nicht die Schäden an, die Harris geplant hatte.

<sup>69</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209.

<sup>70</sup> Ebd., Meldung des Bürgermeisteramtes Waiblingen an das Landratsamt vom 14. 7. 1944.

<sup>71</sup> Ebd., Meldung des Bürgermeisteramtes Waiblingen an das Landratsamt vom 25. 8. 1944.

Am 27./28. Juli waren 496 Bomber eingesetzt, von denen 463 die Stadt erreichten. Es gelang, 39 von ihnen abzuschießen, zu denen noch weitere 23 zu rechnen sind, die aus Bomberströmen mit anderen Zielen herausgeschossen wurden. Etwa 300 deutsche Nachtjäger waren im Einsatz. Vier Bomber stürzten mitten in die brennende Stadt hinein, einer kam in Cannstatt herunter, je einer bei Malmsheim, Mönchingen, Maichingen, Heimerdingen und Vaiblingen.<sup>72</sup>

Die Hinweise zu dem Oeffinger Absturz sind knapp. Es handelt sich um eine Mitteilung des Landratsamtes Waiblingen auf eine Anfrage britischer Behörden im Jahre 1947. Darin heißt es: *In der Nacht vom 27./28. Juli 1944 stürzte bei einem Angriff auf Stuttgart ein viermotoriger Bomber ab. Es handelt sich wahrscheinlich um einen Engländer. Die gefundenen Körperteile von 2 Mann der Besatzung sind auf dem Friedhof in Öffingen beerdigt. Die aufgefundenen Papiere sind von einem Aufräumungskommando des Flughafens Echterdingen mitgenommen worden. Weitere englische Flugzeuge sind im Kreis Waiblingen nicht abgestürzt.*<sup>73</sup> Bardua nimmt an, dass der Vorfall, der in den Oeffinger Gemeindeakten ganz falsch auf den 18. Juli datiert wird, zum 25./26. Juli gehört. Nach den Oeffinger Akten sei der Bomber allerdings in Hegnach abgestürzt. „Falls die Oeffinger Toten Robert G. Carter und Edward A. Parker hießen, gehörten sie zur Chefbesatzung der kanadischen B 1 Squadron (Pilot: Wing-Commander H. R. Dow). Alle 7 Insassen der Halifax MZ 858 waren Offiziere. 5 überlebten den Abschuss durch Flak in der Nacht vom 25./26. Juli 44, der laut den oft fehlerhaften britischen Akten in ‚Oeffingen near Ulm‘ erfolgte. Von Korb aus wurden 2 Flakabschüsse Richtung Waiblingen beobachtet.“<sup>74</sup>

*Waiblingen, 17. August 1944: Auffinden einer feindlichen Fallschirmausrüstung beim Mähen eines Getreidefeldes im Gewand Kleinheppacher Weg, Markung Waiblingen.*<sup>75</sup>

Es ist unklar, wie lange die Fallschirmausrüstung in dem Getreidefeld lag. Das Bürgermeisteramt Waiblingen, das diesen Fallschirmfund zusammen mit dem Fund vom 26. 7. 1944 ans Landratsamt meldete, teilt nur summarisch und ungenau mit: *Die feindlichen Flieger wurden inzwischen festgenommen.*

*Backnang-Unterschöntal, 2. September 1944: Absturz einer Me 110 der 2./NJG 6.*

Der Nachtjäger gehörte zur 2. Staffel des Nachtjagdgeschwaders 6, war in Großsachsenheim zu einem Wetterflug gestartet und hatte sich gegen 20 Uhr mit ungleichmäßigem Motorengeräusch aus Richtung Allmersbach am Weinberg genähert: „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. [...] Die Aufschlagstelle wurde abgesperrt und die an der Oberfläche liegenden Trümmerteile durch eine Kolonne ausländischer Arbeiter aus Schwäbisch Hall aufgeräumt.“ Nach anderer Ansicht soll die Maschine aus großer Höhe mit lange aufheulenden und überdrehenden Motoren abgestürzt sein.<sup>76</sup> Zwei Flieger kamen ums Leben: der 27-jährige Flugzeugführer, Oberfeldwebel Josef Frenken, geb. in Rheydt im Rheinland, wohnhaft in Rostock, und der 22-jährige Bordfunker Helmut Lehmann, geboren in Särka, Kreis Löbau, wohnhaft in Oberkaina, Kreis Bautzen, in Sachsen. Frenken war im Flugzeug verblieben, sein Leichnam völlig zerfetzt. Kleine Leichenteile hingen in den Bäumen rings um die Absturzstelle. Einen abgerissenen Finger mit Ring – zweifellos zu Frenken gehörig – hatte der damals etwa 15-jährige Ewald Tränkle gefunden und völlig schockiert an einen der anwesenden Wachposten gegeben.<sup>77</sup> Lehmann hatte die Maschine noch verlassen können, sein Fallschirm hatte sich jedoch nicht mehr

<sup>72</sup> Bardua (wie Anm. 24), S. 115-130.

<sup>73</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209, Landratsamt Waiblingen am 31. 7. 1947 an die No 13 Missing Research and Engineering Section Royal Air Force in Karlsruhe; Anfrage derselben englischen Dienststelle vom 23. 7. und 14. 8. 1947; Mitteilung des Bürgermeistersamtes Oeffingen vom 26. 3. 1947 an das Landratsamt.

<sup>74</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

<sup>75</sup> StAL B 20/19, Bü. 209, Meldung des Bürgermeistersamtes Waiblingen an das Landratsamt vom 25. 8. 1944.

<sup>76</sup> Aussage von Ewald Tränkle vom 11. 7. 2002, der den Absturz und die ganz ungewöhnlichen Motorengeräusche, die seiner Ansicht nach eindeutig gegen einen Horizontalflug sprechen, vom Backnanger HJ-Heim aus mitbekommen hatte.

<sup>77</sup> Aussage von Ewald Tränkle vom 11. 7. 2002.

geöffnet, sein Körper wurde auf einem Kartoffelacker zerschmettert. Noch heute befinden sich die Gräber von Frenken und Lehmann auf dem Backnanger Stadtfriedhof. Die Überreste der Maschine wurden 1993 von einer Mannschaft unter Beteiligung von Thomas Navrath geborgen.<sup>78</sup> Einem dritten Flieger war der Ausstieg noch gelungen. Nach mündlicher Aussage landete ein Major am Fallschirm in der Nähe des Katharinenhofs zwischen Backnang und Oppenweiler. Der Stabsoffizier hatte sich offenbar erheblich am Bein verletzt und gab sich, als sich Leute ihm näherten, mit lautem Rufen von Weitem als deutscher Flieger zu erkennen. Er wurde entweder von einem Fahrzeug des Fliegerhorstes Schwäbisch Hall abgeholt<sup>79</sup> oder aber er soll am folgenden Tag mit einem Verband auf dem Backnanger Bahnhof gesehen worden sein.<sup>80</sup>

*Stuttgart-Feuerbach und Bittenfeld, 5. September 1944:* Absturz einer amerikanischen Spitfire (Aufklärer).

„Um 14.40 brachte eine Me 262 aus Lechfeld über Feuerbach eine Aufklärungs-Spitfire der amerikanischen 14. Photo-Reconnaissance Squadron zum Absturz. Ihr Pilot wurde abends in Bittenfeld (Lkr. Waiblingen) festgenommen.“<sup>81</sup> Die Absturzstelle an den Sportplätzen in Feuerbach gegen den Lemberg wurde durch einen Luftwaffenhelfer fotografiert.<sup>82</sup>

*Rommelshausen, 4. September 1944:* Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs.

Der Gendarmerie-Posten Rommelshausen meldete dazu: *Am Montag den 4. 9. 44 gegen 20 Uhr 30 Nachmittags ist auf der Markung Rommelshausen, unmittelbar 200 Meter östlich der Hangweide, ein deutsches*

*Schulflugzeug mit 1 Mann Besatzung aus Ulm, notgelandet. Schaden irgend welcher Art ist nicht entstanden. Durch Luftwachposten wurde das Flugzeug bewacht bis zum Dienstag den 5. 9. 44 gegen 8 Uhr 30 V(ormittags), wo es seinen Flug fortsetzte.*<sup>83</sup>

*Fellbach, 19. Oktober 1944:* Absturz eines britischen Bombers.

Laut Fellbacher Gemeindebericht von 1947 stürzte zu diesem Termin ein britischer Bomber auf ein Haus und eine Scheuer in der Wilhelmstraße. Es gab drei Tote.<sup>84</sup> Näheres ist nicht bekannt.

*Murrhardt, 20. Oktober 1944:* Absturz einer Ju 88 C-6 der 4./NJG 6 bei Murrhardt.

Die Maschine mit dem Code 2Z + CM, Werknummer 714510, war vom Fliegerhorst Schwäbisch Hall gestartet und offenbar durch einen Navigationsfehler oder einen technischen Defekt abgestürzt. Die gesamte Besatzung (Uffz. Georg Haberer, FUffz. Ernst Dressel, Bmf Reimers) habe den Tod gefunden. 1996 wurden bei Forstarbeiten einzelne kleinere Teile der in den Wald gestürzten Maschine geborgen.<sup>85</sup> Teile der Fallschirmgurte bzw. -koppel befinden sich im Carl-Schweizer-Museum in Murrhardt.<sup>86</sup> Weitere Recherchen wurden von Roland Watzl 1998 angestellt, der weitere Trümmer bergen konnte.<sup>87</sup>

Die Augenzeugin Elsbeth Huber, geb. Jäger, heute Kleinspach, damals Murrhardt-Alm, erinnert sich, dass das Flugzeug unmittelbar vor seinem Absturz zwei Munitionskisten abgeworfen habe, die im Garten ihrer Familie gelandet seien. Zwei Mann der Besatzung sollen – im Widerspruch zu den Angaben Koziols – nach ihrer Erinnerung beim Betrieb Mor-

<sup>78</sup> Navrath (wie Anm. 7).

<sup>79</sup> Aussage von Robert Fritz vom 18. 12. 1995.

<sup>80</sup> Aussage von Ewald Tränkle vom 11. 7. 2002.

<sup>81</sup> Bardua (wie Anm. 24), S. 142.

<sup>82</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

<sup>83</sup> StAL FL 20/19, Bü. 209, Meldung des Gendarmerie-Postens Rommelshausen an das Landratsamt.

<sup>84</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

<sup>85</sup> Michael Sylvester Koziol: Rüstung, Krieg und Sklaverei. Der Fliegerhorst Schwäbisch Hall-Hessental und das Konzentrationslager. Sigmaringen 1986 (= Forschungen aus Württembergisch Franken 27), S. 60; Der Wald: Ein „Tresor für Zeitgeschichte“. Waldarbeiter fanden jetzt Reste eines Flugzeugabsturzes von vor 50 Jahren. – In: Murrhardter Zeitung 14. 2. 1996.

<sup>86</sup> Aussage von Christian Schweizer vom 19. 9. 2001.

<sup>87</sup> Roland Watzl recherchierte das Geheimnis der Murrhardter Fliegerplatte. Zwei Soldaten bei Ju 88-Absturz gestorben. Nachtjäger 1944 wegen technischen Defekts abgestürzt – Ernst Dressel und Georg Haberer in Schwäbisch Hall beerdigt. – In: Murrhardter Zeitung 11. 2. 1999.

lok nahe der Fornsbacher Straße am Hang jenseits der Bahnlinie abgesprungen sein, zwei seien im Flugzeug umgekommen. Sie habe später im Wald auf einem Baum eine Tasche des Piloten gefunden, außerdem eine Jacke mit Reißverschluss und Ritter-Sport-Schokolade drin. Beim Aufräumen der Trümmer sei sie beinahe von einem Rad des Flugzeugs erschlagen worden, das den Berg hinabgerollt sei. Der Absturz sei nachts erfolgt. Offenbar habe das Flugzeug noch über die Häuser hinwegziehen wollen, um zivile Opfer zu vermeiden. Einer der mit dem Fallschirm Abgesprungenen habe schwere Kopfverletzungen gehabt. Die im Flugzeug verbliebenen Toten seien völlig zerfetzt gewesen.<sup>88</sup> Watzls Untersuchungen bestätigen die Aussagen von Elsbeth Huber. Nach Watzl konnten der Bordschütze Gefreiter Wilhelm Beck und der Bordmechaniker Stabsgefreiter Pannek mit dem Fallschirm abspringen. Der Pilot, Uffz. Haberer, und Ernst Dressel kamen um. Ein Flieger namens Reimers befand sich offenbar nicht im Flugzeug. Beck ist 1996 im Altersheim verstorben, Panneks Verbleib nach 1945 ist unbekannt.

*Freudental, 22. November 1944: Absturz einer deutschen Me 110 (wohl Nachtjäger?).*

Gegen 17.30 Uhr stürzt östlich von Freudental ein Flugzeug in den Waldteil Rotenberg. Beim Aufschlag werden Stichflammen und ein Krachen wahrgenommen. Die zu dieser Zeit in Freudental einquartierte Transport-Kolonnie der Luftwaffe wird sofort informiert. Diese setzt sich telefonisch mit dem Fliegerhorst in Großsachsenheim in Verbindung und erfährt, dass dort ein Flugzeug nicht zurückgekehrt ist. Von Großsachsenheim wird ein Kommando nach Freudental geschickt und um 20 Uhr das betreffende Waldstück durchsucht. Das Flugzeug wird, in Stücke zerrissen, vorgefunden. Beide Insassen sind tot und liegen, bis zur Unkenntlichkeit verbrannt, am Boden. Es stellt sich heraus, dass es sich um die vermisste Me 110 aus Großsachsenheim handelt. Die Absturzstelle wird durch die Transportkolonne bewacht. Am folgenden Tag wird von Großsachsenheim aus

die Bergung der Toten und des Flugzeugs veranlasst.<sup>89</sup>

*Ilfsfeld, Kleiningersheim, Oberstenfeld, Unterriexingen, Meimsheim, Heutingsheim, 4. Dezember 1944: Absturz je eines britischen Lancaster-Bombers.*

Am 4. Dezember 1944 erfolgten tagsüber Tieffliegerangriffe amerikanischer Jagdbomber auf die Bottwartalbahn und auf Militär- und Zivilfahrzeuge bei Ilfsfeld. Nachts wurde Heilbronn Ziel eines verheerenden Luftangriffs mit 282 viermotorigen Bombern und acht Mosquitos. Davon erreichten 241 die Stadt, die völlig zerstört wurde und wo es Tausende von Toten gab. Die deutsche Nachtjagd war vom Ziel des Angriffs überrascht und konnte nur 19 Ju 88 der II. Gruppe des NJG 6 von den Fliegerhorsten Schwäbisch Hall und Echterdingen in die Luft bringen. Außerdem sollen 14 Me 110 und zwölf Me 109, die in Biblis gestartet waren, über Heilbronn zum Einsatz gekommen sein. Englische Piloten berichteten, auch einzelne deutsche Düsenjäger über Heilbronn gesehen zu haben. Das ist nicht völlig ausgeschlossen, da es durchaus Nachtjagdversionen der Me 262 gab. Die Engländer verloren beim Angriff auf Heilbronn 13 Bomber, das NJG 6 hatte drei Verluste zu verzeichnen.

Von Kirchberg an der Murr aus erkannte man die Leuchtspurgeschosse eines Luftkampfes, von Ilfsfeld aus mehrere brennend abstürzende Flugzeuge. Eines davon, eine Lancaster, stürzte in den dortigen Gemeindewald „Platte“ (möglicherweise die Lancaster mit der Kennung PB 751 unter Flying Officer Dann oder die PB 742 unter Flight Lieutenant Flood). Ein anderer Lancaster-Bomber wurde angeschossen und lud über dem Kälbling bei Mundelsheim im Notwurf 10 bis 11 Sprengbomben ab, die riesige Trichter in den Boden rissen. Die von Captain Hirschfeld geflogene Maschine mit der Kennung PD 373 stürzte westlich des Neckars bei Kleiningersheim ab. Nur einer von den sieben Mann Besatzung überlebte. Eine dritte Lancaster (PB 281, Lieutenant Becker) stürzte im „Kächersgrund“ bei Oberstenfeld an der Markungsgrenze zu Beilstein ab, wobei sie

<sup>88</sup> Telefonische Aussage vom 6. 3. 2002 gegenüber Gerhard Fritz.

<sup>89</sup> StAL FL 20/12 II, Bü. 366.

völlig zertrümmert wurde. Nur ein Mann konnte sich retten. Er wurde mit dem Fallschirm über Gronau abgetrieben, festgenommen und nach Ludwigsburg überstellt. Von der restlichen Besatzung fand man fast nichts mehr – nur noch einen abgerissenen Arm. Weitere Bomber stürzten bei Unterriexingen und Meimsheim ab (ND 932 und PB 740). Von einem Besatzungsmitglied der bei Heutingsheim abgestürzten Lancaster LM 259 unter Flying Officer Herbert gibt es einen ausführlichen Bericht, nämlich von dem Bombenschützen, Oberleutnant Doug Cleary. Das Flugzeug war unmittelbar über der brennenden Stadt von einem Nachtjäger angegriffen worden, dessen Feuerstoß sofort den Bordschützen im Drehturm auf dem Bordrücken tötete. Der zweite Bordschütze im Heckturm erwiderte das Feuer und erzielte Treffer bei dem Nachtjäger, doch zwangen die schweren Beschussschäden und ausgebrochene Brände die überlebenden Engländer zum Absprung mit dem Fallschirm. Der Heckschütze war anscheinend eingeklemmt und konnte die Maschine nicht mehr verlassen. Cleary wurde tags darauf, nachdem er versucht hatte, sich in einer Hütte zu verstecken, gefangengenommen.

Die übrigen Absturzorte der restlichen Bomber lagen weiter entfernt.<sup>90</sup>

*Kirchheim/Neckar, 11. Dezember 1944: Notlandung eines deutschen Jagdflugzeugs unbekanntes Typs.*

Die Notlandung erfolgte zwischen 11 und 12 Uhr unweit der Straße Lauffen-Bönnigheim auf Kirchheimer Markung. Wegen Motordefekts musste der Pilot, Oberfähnrich Lampen vom Flieger-Übungs-Geschwader 1 in Schweinfurt notlanden. Die nicht mehr flugfähige, beschädigte Maschine musste, nachdem sie von der Landwacht bewacht war, abtransportiert werden.<sup>91</sup>

*Holzweiler Hof, wohl Dezember 1944 oder Januar 1945: Absturz eines englischen viermotorigen Bombers.*

In einer Nacht flog ein angeschossener viermotoriger englischer Bomber im Tiefflug aus Richtung Zwingelhausen kommend über den Rielingshäuser Sportplatz am Kaisersberg. Dabei lud er einige Spreng- und Brandbomben ab. Diese schlugen am „Lippenweg“ auf freiem Feld ein. Die Sprengbomben rissen zwei riesige Krater, die Brandbomben verqualmten z. T. in Erdlöchern, z. T. lagen die noch scharfen Brandsätze verstreut umher.

Etwa zur selben Zeit muss ein Besatzungsmitglied mit dem Fallschirm abgesprungen sein. Denn am nächsten Tag gegen Mittag fand man die Leiche eines kanadischen Fliegers in der Nähe des Bombenabwurfs. Der Tote hatte eine große Wunde am Hals. Eine Blutspur im Schnee verriet, dass er lebend gelandet war und dann umherirrte, bis er wohl wegen hohem Blutverlust liegen blieb und verstarb. Er wurde in seinen Schirm eingewickelt und im Rielingshäuser Rathaus im Untergeschoss bis zur Überführung (wohin?) aufgebahrt.

Der Bomber schlug in der Nähe des Holzweiler Hofes zwischen Großbottwar und Winzerhausen in einem Waldstück ein. Nähere Angaben waren bisher nicht in Erfahrung zu bringen.<sup>92</sup>

*Poppenweiler, Affalterbach, Osterholz bei Ludwigsburg, 20. Februar 1945: Absturz eines amerikanischen B-17-Bombers.*

439 amerikanische B 17-Bomber „Fliegende Festungen“ griffen bei Tag Nachschubziele in Nürnberg an. Die B 17 mit dem Spitznamen „Miss Karen K“ erhielt 30 Sekunden vor dem Bombenabwurf einen Treffer von schwerer Flak. Zwei Motoren fingen sofort Feuer. Fünf Mann der neunköpfigen Besatzung sprangen mit dem Fallschirm ab. Vier von ihnen gerieten in deutsche Gefangenschaft, während der Co-Pilot auf dem Bahntransport zwischen Oberursel und Wetzlar durch einen Bordwaffen-Angriff einer P 51 Mustang Begleitmaschine tödlich getroffen wurde.

<sup>90</sup> HStAS J 170 und mündliche Aussagen mehrerer Kirchberger; der Angriff ausführlich in: Hubert Bläsi, Christhard Schrenk: Heilbronn 1944/45. Leben und Sterben einer Stadt. Heilbronn 1995 (= Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 6).

<sup>91</sup> StAL FL 20/12 II, Bü. 366.

<sup>92</sup> Recherche von Heinz Renz nach mündlichen Aussagen von Werner Holzwarth und Walter Stirm, Rielingshausen, 31. 8. 2002.

Auf ihrem Rückflug geriet die angeschossene Maschine im Stuttgarter Raum erneut unter Beschuss. Dies veranlasste den Rest der Besatzung ebenfalls mit dem Fallschirm abzuspringen. Der Flugzeugkommandant Richard G. Gaspard landete in der Nähe von Poppenweiler. Er wurde im „Schießtal“ bei Poppenweiler von Zivilisten festgenommen und der Wehrmacht übergeben. Die anderen drei Besatzungsmitglieder landeten in der Gegend von Affalterbach. Alle vier kamen ebenfalls in deutsche Gefangenschaft. Die führerlose Maschine flog so knapp über Eglosheim, dass Einzelheiten des Flugzeugs gut zu erkennen waren. Einquartierte deutsche Soldaten schossen mit ihren Karabinern auf das Flugzeug, bis es endlich um 15.00 Uhr im „Osterholz“ brennend abstürzte. Viele Einwohner der Weststadt von Ludwigsburg machten sich mit Spaten und Hacken auf den Weg, um den Piloten zu erschlagen. Aber sie trafen niemanden an.<sup>93</sup>

*Oppenweiler, 16. März 1945: Absturz eines englischen Lancaster-Bombers.*

„Am 16. März 1945, zwischen 22 und 23 Uhr, spielt sich über Reichenberg-Rohrbach ein Luftkampf ab. Am andern Morgen findet die Rohrbacher Holzhauerpartie auf dem Weg zur Arbeit in der Talsenke des Fronwalds das Heck eines Flugzeugs und 3 tote Flieger. Die Meldung überbringt Holzhauer Deuschle aus Zell. Die Toten werden, auf Stroh gebettet, mit dem Kuhgefährt von Robert Hinderer zum Friedhof gefahren und am Abend des 17. März im Beisein von Vertretern des Wehrmeldeamts Backnang und des Fliegerhorsts Schwäbisch Hall beigesetzt.

Zum Abtransport des Flugzeugsteils sollte dasselbe zu dem bereitgestellten Wagen gerollt werden. Nach einer halben Umdrehung entlud sich eine der drei Bordwaffen und feuerte die eingelegte Gurt [so!] leer,

zum Glück in die Luft, so daß keiner der vielen Schaulustigen (Schulkinder!) getroffen wurde.

Der Vorgang hatte insofern ein ernstes Nachspiel, als eine aus Lörrach hierher evakuiert gewesene Frau später vor amerikanischen Offizieren an Eides Statt zu Protokoll gab, *der einarmige Herr vom Bürgermeisteramt hat die drei verletzten Flieger mit einem knorrigen Eichenprügel totgeschlagen*. Die im Schloss Ludwigsburg stationierte Kriegsverbrecher-Sonderkommission (CIC) wollte daraufhin den ‚Täter‘ nach Dachau überstellen, was aber von dem bei den Vernehmungen mißtrauisch gewordenen polnischen Dolmetscher verhindert wurde. Die Anzeigerstatterin wurde 1949 vom Schöffengericht Karlsruhe wegen wissentlicher falscher Anschuldigung zu 3 Monaten Gefängnis verurteilt.<sup>94</sup>

Der gesamte Sachverhalt ist wesentlich ausführlicher in einem autobiographischen Skript von Julius Zehender beschrieben.<sup>95</sup> Demnach handelte es sich bei den gefundenen Toten um William S. Keenleyside, geb. 8. 6. 1922, Erkennungsnummer 1826847, Card Nr. 1231326 und S. Finch, geb. 16. 11. 1924, Erkennungsnummer 1865855, Card Nr. 1231340. Der dritte Tote konnte zunächst nicht identifiziert werden. Die britische Gräberkommission ermittelte seinen Namen mit S. D. Jager.

Nach mündlicher Aussage von Zehender vom 9. August 2001 handelte es sich um englische bzw. kanadische Flieger.<sup>96</sup> Die Leichen der übrigen Flieger (ca. vier) seien – zusammen mit Flugzeugtrümmern – völlig in kleine Teile zerfetzt auf Rietenauer Markung aufgelesen, in Eimern gesammelt und auf dem dortigen Friedhof beerdigt worden.<sup>97</sup> U. a. fand man eine Hand mit Ring. Der Oppenweiler Gendarmeriemeister Röhrle hatte einem zur Bergung eingesetzten Polen befohlen, den Ring abzuziehen, woraufhin dieser sich

<sup>93</sup> Keller (wie Anm. 21). Vgl. auch Ludwigsburger Kreiszeitung vom 20. 2. 1999.

<sup>94</sup> Julius Zehender: Heimatbuch Oppenweiler. Oppenweiler 1992, S. 348.

<sup>95</sup> Das Skript einschließlich diverser Akten von 1945/47 StA Backnang, Stiftung Zehender.

<sup>96</sup> Klink (wie Anm. 36), S. 234, datiert den Abschuss falsch auf 15. März 1944.

<sup>97</sup> Gemeindearchiv Aspach, Az. 361.2 (Geschichtliche Darstellung der letzten Kriegstage, Bericht vom 22. 10. 1948), erwähnt: Weitere Fleischteile der Insassen [neben den auf Oppenweiler Gebiet gefundenen] lagen im Wald zerstreut herum, wurden gesammelt u. auf dem Rietenauer Friedhof beerdigt. Der Absturzort der auf Rietenauer Gebiet niedergegangenen Teile wird folgendermaßen beschrieben: etwa 600 m von unserem Haus, im Walde von Gotthilf Butsch, Schrof Friedrich und Wildermuth [...]. Es riss durch Luftdruck 1 Loch in unser Dach. Fensterschreiben wurden zersplittert, Fensterläden und Türen abgerissen. Wir danken Gott für die gnädige Bewahrung. Fahrbach. Nach derselben Quelle geriet auch der gesamte Wald auf einem ha Fläche in Brand, so dass die Rietenauer Feuerwehr ausrücken und ihn löschen musste.

weigerte. Erst auf eine Ohrfeige Röhrles hin habe der Pole den Befehl befolgt, Röhrle dann aber offenbar nach dem Einmarsch der Amerikaner bei diesen denunziert. Auch habe Röhrle – im Gegensatz zu Zehender – bei der Aushändigung des persönlichen Besitzes der Flieger an den Fliegerhorst Schwäbisch Hall sich keine Quittung ausstellen lassen. Röhrle kam ein Jahr lang ins KZ Dachau und starb bald nach der Entlassung an den dort erlittenen Strapazen.<sup>98</sup>

„Vor dem Absturz hört man in der Luft zwei Explosionsschüsse. Das in Flammen gehüllte Flugzeug wird beim Aufprall auf der Erde von einem furchtbaren Explosionsgetöse erschüttert, so dass im Umkreis, in Schönenbühl, das 400 m südlich der Absturzstelle liegt, die Dachplatten von den Dächern heruntergerissen und die Fensterscheiben eingedrückt werden. Selbst 600 m davon entfernt wird noch durch den Luftdruck einem Haus ein Loch ins Dach gedrückt, die Fensterscheiben zersplittert und die Fensterläden und Türen abgerissen. Der Wald gerät in Brand und wird auf einer Fläche von ca. 1 ha beschädigt. Die Rietenauer Feuerwehr löscht den Brand. Drei Mann der Besatzung werden tot am Rohrbach gefunden, sie werden in Oppenweiler beigesetzt. Weitere Fleischteile der Insassen liegen im Wald zerstreut. Sie werden eingesammelt und auf dem Friedhof in Rietenau beerdigt.“<sup>99</sup>

Der gesamte Vorgang soll sich angeblich näher aufklären lassen: Bei Hohrot nahe Rietenau befand sich eine Funkmess-Station der deutschen Luftwaffe. Auf diese Station, die mit einigen Baracken ausgestattet war und in der angeblich auch Munition gelagert wurde, hatten Tiefflieger bereits mehrfach Angriffe durchgeführt. In der Nacht vom 16. auf den 17. März 1945 soll das Funkmess-Gerät einen englischen Bomber erfasst haben, der nach Zeugenaussagen auf dem Weg zu einem Angriff nach Nürnberg war.<sup>100</sup> Von dem Funkmess-Gerät sei ein deutscher Nachtjäger an die britische Lancaster herangeführt worden und griff sie an. Beim ersten Anflug erzielte er

zwar Treffer, die auch ein Feuer verursachten, doch gelang es den Engländern, den Brand zu löschen. Der zweite Anflug mit einem erneuten Feuerstoß sei dann tödlich gewesen; der erneut getroffene Engländer explodierte. Das Weitere ist oben ausführlich dargestellt.<sup>101</sup>

*Fellbach, 19. März 1945: Fallschirmlandung eines deutschen Me-109-Piloten.*

Das deutsche Jagdflugzeug sei von amerikanischen Mustangs über Stuttgart bzw. über Fellbach abgeschossen worden.<sup>102</sup> Es handelte sich um die Maschine des Unteroffiziers Heck vom JG 53. Es war der dritte oder wahrscheinlicher der vierte Einsatz des damals in Kirrlach stationierten Geschwaders an diesem Tage (15.42-16.00 h und 16.50-17.40). Schon nach dem Start war es zu Luftkämpfen mit insgesamt vier Mustangs und drei Thunderbolts gekommen, von denen links des Rheins eine Mustang abgeschossen werden konnte. Als Heck von einer Mustang erwischt wurde, hatte er Glück im Unglück. Er konnte mit dem Fallschirm unverletzt landen.<sup>103</sup>

*Schönbühler Höhe bei Schorndorf(?), wohl 16. April 1945: Absturz einer deutschen Me 109K-4.*

Kurt Seizinger, damals Pilot in der III. Gruppe des JG 53, berichtet über einen Einsatz über Stuttgart. Die deutschen Jäger sollten im Stuttgarter Raum Tiefangriffe fliegen, wozu man ihnen Bomben unter den Rumpf gehängt hatte. Bald wurden sie aber von amerikanischen Mustangs abgefangen und in Luftkämpfe verstrickt. Dabei versagten sämtliche Waffen Seizingers, der anschließend selber Treffer erhielt und gerade noch aus dem stark qualmenden Flugzeug mit dem Fallschirm abspringen konnte. Seizinger meint „etwa auf der Schönbühler-Höhe in der Nähe von Schorndorf im Remstal“ heruntergekommen zu sein, sein Flugzeug „lag keine 100 Meter von mir entfernt und machte ein Feuerwerk mit der nicht verschossenen Munition“.<sup>104</sup>

<sup>98</sup> Stiftung Zehender (wie Anm. 95) und mündliche Aussagen Zehenders vom 6. 9. 2001.

<sup>99</sup> Heinz Renz nach HStAS J 170 (Gemeindebericht Rietenau).

<sup>100</sup> Das Angriffsziel Nürnberg trifft zu; briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002.

<sup>101</sup> Aussage des Augenzeugen Reinhold Hägele von Rietenau und Hermann Eisenmann von Großaspach vom 23. 10. 2001.

<sup>102</sup> Briefliche Mitteilung von Heinz Bardua vom 20. 6. 2002 nach Aussagen von Gotthilf Kürner, Neckartenzlingen.

<sup>103</sup> Prien (wie Anm. 4), S. 1571.

<sup>104</sup> Prien (wie Anm. 4), S. 1601f.

*Ort unklar, 17. April 1945: Absturz eines viermotorigen Bombers.*

„Am späten Nachmittag kommt ein angeschossener, viermotoriger Bomber von Süden her, aus Richtung Bürg, auf Zwingelhausen im Tiefflug zugeflogen. Zwei seiner Motoren brennen und ziehen eine starke Rauchfahne hinterdrein. Als er über Zwingelhausen fliegt, ist plötzlich eine Explosion in der Luft zu hören, gefolgt von einem unheimlichen Zischen. Einige Sekunden später sind Detonationen und Rauchwolken aus Richtung Kirchberg im Weiler zu vernehmen und auszumachen. Gleich nach dem Ortsschild wird ein Brandbombenbehälter gefunden. Nur 60 Meter vom Weiler entfernt schlagen die Brandbomben auf einer Fläche etwa so groß wie Zwingelhausen auf freiem Feld ein. Zum größten Teil brennen alle ab, ohne Schaden anzurichten. Jugendliche bemerken noch, dass aus ein paar Löchern kein Qualm aufsteigt und wollen nachgraben. Sie werden aber von Erwachsenen daran gehindert.“<sup>105</sup> Wo der Bomber dann abgestürzt ist, ist derzeit nicht bekannt.

*Murrhardt, ca. 19. April 1945: Absturz eines deutschen Schul- bzw. Leichtflugzeugs.*

An dem Tag, als die US-Truppen Murrhardt besetzten, wurde ein deutsches Leichtflugzeug über der Stadt abgeschossen. Dr. Rolf Schweizer hat als Zwölfjähriger vom Riesberg aus (Haus Gürr) die Ereignisse genau beobachten können. Am Tag zuvor hatten die Amerikaner Teile der Murrhardter Innenstadt in Brand geschossen, so dass Schweizer, dessen Elternhaus stark brandgefährdet war, an den Südhang des Murrtales ins Haus Gürr evakuiert wurde, wo man die Nacht verbrachte. Recht früh am nächsten Morgen, es war ziemlich kalt, ereignete sich das Folgende: Das Flugzeug, das wohl eine Klemm oder Bücker gewesen sein dürfte, kam aus Richtung Fornsbach – also murrthalabwärts – geflogen, und zwar so tief, dass Schweizer von oben auf die Maschine herabsehen konnte. Er erkannte

klar zwei Piloten. Die Maschine machte eine Kurve um die Türme der Stadtkirche. Dann hörte man eine Maschinengewehr- oder Maschinenkanonensalve, worauf das Flugzeug, Höhe verlierend, in Richtung Franzenklinge flog und dort abstürzte und ausbrannte. Offenbar hatten die Amerikaner, die sich bereits am Nordabhang des Murrtales befanden, von dort auf das Flugzeug geschossen. Die beiden Piloten (oder nur einer? Der andere war eventuell schon tot) wurden, schwer verletzt, in den Luftschutzbunker unter dem Café Riesberg in der Riesbergstraße gebracht, wo sie ein Arzt – möglicherweise der Murrhardter Dr. Berner – versorgte. Die fürchterlichen Schmerzenschreie der beiden seien bis zum Haus Gürr zu hören gewesen. Einem sei am Kopf die gesamte Haut verbrannt gewesen. Über das weitere Schicksal der beiden Flieger, die noch ins Murrhardter Krankenhaus in der Fornsbacher Straße gebracht worden sein sollen, ist nichts bekannt.<sup>106</sup> Die ebenfalls kolportierte Aussage, das Flugzeug sei von deutscher Flak abgeschossen worden, ist offenbar nicht zutreffend.<sup>107</sup>

Die Tatsache, dass überhaupt Kleinflugzeuge wie das über Murrhardt abgeschossene in den Kriegseinsatz kamen, zeigt einerseits den völligen Bankrott der deutschen Luftkriegsführung und andererseits die Rücksichtslosigkeit des NS-Regimes: Nachdem es in weit über sechs Jahren Krieg nicht gelungen war, mit echten Kriegsflugzeugen den Gegner zu bezwingen, sollten in den letzten Kriegswochen leinwandbespannte Schulflugzeuge, die keinerlei Trefferschäden „einstecken“ konnten wie z. B. reguläre Erdkampfflugzeuge, die vorrückenden Truppen der Amerikaner aufhalten. In Göppingen, wo 1945 die Fliegerschule AB 116 stationiert war, begann die Ausbildung auf Schulmaschinen (hauptsächlich vom Typ Bücker Bü 181, vermutlich aber auch Klemm-Typen), die für Erdkampfpzwecke eingesetzt werden sollten, im Februar 1945. Man rüstete dieses kleine, verletzbare Flugzeug entweder mit zwei 50-kg-Bomben oder mit je zwei Panzerfäusten unter jeder Tragfläche aus. Selbstverständlich erzielten die Schulflugzeuge praktisch keine

<sup>105</sup> Heinz Renz nach mündlichen Aussagen von Gerhard Wanek, Adolf und Erich Renz, alle Kirchberg.

<sup>106</sup> Aussage Dr. Rolf Schweizer gegenüber Gerhard Fritz 12. 6. 2002. Auch: Rolf Schweizer: Wie ich den Krieg erlebte. – In: Das Ende des Krieges in den ehemaligen Gemeinden Murrhardt, Fornsbach und Kirchenkirnberg. Horb 1995 (= Murrhardt in Vergangenheit und Gegenwart 2), S. 55-61, hier 60.

<sup>107</sup> Otto Rothenbach: Deutsches Flugzeug von deutscher Flak abgeschossen. – In: ebd., S. 42.

Erfolge. Das völlige Chaos in Göppingen wurde noch dadurch vermehrt, dass man Ende März 1945 die Fluglehrer abkommandierte und aus ihnen durch eine Umschulung in aller Eile noch Düsenjäger-Piloten auf der Me 262 machen wollte. Angeblich soll der Flugplatz Göppingen dann am 12. April 1945 evakuiert und die noch vorhandenen Maschinen nach Kaufbeuren verlegt worden sein.<sup>108</sup> Wenn dies stimmt, müsste das über Murrhardt abgeschossene Flugzeug nicht in Göppingen gestartet sein – aber in dem damaligen Durcheinander war wohl auch das möglich.<sup>109</sup>

*Cottenweiler bzw. Weissacher Tal, wohl Anfang Mai 1945:* Landung eines deutschen Jagd- oder Leichtflugzeuges im Weissacher Tal.

Nach den Erinnerungen verschiedener Zeitzeugen soll nach dem Ende der Kampfhandlungen, wohl Anfang Mai 1945 im Weissacher Tal, und zwar am ehesten bei Cottenweiler, ein deutsches Flugzeug gelandet sein. Die näheren Umstände sind unklar. Nach der einen Überlieferungsvariante habe es sich um ein deutsches Jagdflugzeug gehandelt, das der Pilot nach der Landung befehlsgemäß zerstört habe,<sup>110</sup> nach der andern Variante sei es ein deutsches Leichtflugzeug gewesen. Angeblich seien die Räder des Flugzeugs in einer unbekanntem Werkstatt des Weissacher Tals als Fahrgestell für ein Schweißgerät verwendet worden. Auch hier ließ sich nichts Näheres ermitteln.<sup>111</sup>

## Undatierte bzw. unsichere Abstürze und Notlandungen

*Backnang (?), wohl 1943/44:* Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs Bü 181.

Ewald Tränkle sah Teile einer zum Abtransport bereits auseinandergeschraubten, offenbar bei Backnang notgelandeten Bü 181 bei den Gebäuden des damaligen Bauhofs unter dem Viadukt stehen. Näheres ist nicht bekannt.<sup>112</sup>

*Unterweissach, wohl 1943/44(?):* Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs etwa im Bereich des heutigen Schulzentrums.

Näheres ist nicht bekannt.<sup>113</sup>

*Backnang-Waldrems, wohl etwa Frühjahr 1944:* Notlandung eines deutschen Schulflugzeugs Ju 86.

Die Maschine machte bei Waldrems eine Bauchlandung, war aber an sich wenig beschädigt. Die beiden Piloten waren Flugschüler und telefonierten anschließend von der heutzutage nicht mehr vorhandenen Wirtschaft in Waldrems an der B 14 aus mit ihrem Fliegerhorst. Der damals etwa 14- bis 15-jährige Ewald Tränkle kletterte sogar in das Flugzeug hinein und besah sich alles von innen.<sup>114</sup>

*Backnang/Oppenweiler, 1944(?):* Abschuss (?) oder eher Beschädigung eines brit. (?) Bombers (?)<sup>115</sup>

Robert Fritz, damals etwa neun Jahre alt, wurde ca. 1944 Augenzeuge, wie, von Westen kommend, zwei Flugzeuge in geringer Höhe am Backnanger Bahnhof die Bahnlinie entlang flogen. Das vordere Flugzeug habe bereits geraucht, das hintere dürfte ein deutsches gewesen sein. Der gesamte Vorgang habe sich in Sekunden abgespielt. Am nächsten Tag habe man gehört, dass bei Oppenweiler ein englisches (?) Flugzeug abgestürzt sei. Den Absturz

<sup>108</sup> Schreiben des 1945 in Göppingen als Fluglehrer eingesetzten Andreas F. Vogt an Heinz Bardua vom 30. 12. 1980; Kopie übermittelt von Heinz Bardua am 20. 6. 2002.

<sup>109</sup> In den Dokumentation über die Luftkriegsoperationen über Göppingen (1. Heinz Bardua: Göppingen 1. März 1945 14.28 Uhr. Momentaufnahme aus einem konventionellen Luftkrieg. Göppingen 1985 [= Veröffentlichungen des Stadtarchivs Göppingen 29] und 2. Heinz Bardua, Karlheinz Franz und Karl-Heinz Ruelß: Göppingen im Luftkrieg. Göppingen 1995 [= Veröffentlichungen des Geschichts- und Altertumsvereins Göppingen 33]) wird auf die Geschichte des dortigen Flugplatzes nur beiläufig eingegangen. Dagegen deutet der Beitrag von Manfred Luippold: Der Göppinger Flugplatz. – In: Hohenstaufen 13, 1986, S. 180-202, darauf hin, dass der Fliegerhorst tatsächlich am 11./12. 4. 1945 geräumt wurde. Andererseits wurde das Gelände des Fliegerhorstes noch bis 19. 4. 1945 vom Volkssturm verteidigt, bevor es die Amerikaner am 20. 4. 1945 besetzten.

<sup>110</sup> So Bardua (wie Anm. 24), S. 186.

<sup>111</sup> Rechercheergebnisse und die Leichtflugzeugvariante von Thomas Navrath.

<sup>112</sup> Telefonische Aussage Ewald Tränkle, Backnang, 11. 7. 2002.

<sup>113</sup> Ebd.; Tränkle war selbst nicht Augenzeuge dieser Notlandung, sondern hat seine Informationen nur aus Gesprächen mit Weissachern.

<sup>114</sup> Ebd.

<sup>115</sup> Aussage von Robert Fritz, Backnang, 1. 8. 2001.

selbst hat Fritz weder gehört noch gesehen. Da es bei Oppenweiler nur den Absturz vom 16. März 1945 gab (s. o.), der aber ersichtlich nicht mit den von Fritz beschriebenen Zusammenhängen übereinstimmt, ist das von Fritz beobachtete Flugzeug entweder überhaupt nicht abgestürzt oder aber so weit entfernt, dass es im geographischen Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht erfasst wurde.

Auf dem Bahnhof sei damals ein Geschütz Vierlingsflak (oder zwei?) auf einem Eisenbahnwagen gewesen, dieses habe aber nicht geschossen. Fritz erinnert sich, dass die Flak-soldaten, immer wenn amerikanische Flugzeuge über dem Bahnhof gekreist seien, ständig ihre Geschütze auf diese hin im Kreis herum gedreht hätten. Normalerweise hätten sich die Flugzeuge dann nicht zum Tiefangriff herabgetraut.

Luftkämpfe in großer Höhe habe man eigentlich nicht beobachtet. Tiefangriffe – angeblich durch die „Rotschwänze“, in denen man Franzosen gesehen habe – seien dagegen bei Kriegsende relativ häufig gewesen.

Ewald Tränkle wurde in den ersten Monaten des Jahres 1945 ebenfalls Augenzeuge eines Schusswechsels zwischen der in Backnang eingesetzten Eisenbahnflak und einem angreifenden Jagdbomber.<sup>116</sup>

*Backnang – Raum Ludwigsburg – Stuttgart, wohl 1944: Abschuss eines amerikanischen Bombers.*

Ewald Tränkle berichtet auch von einem Luftkampf, den er über Backnang beobachtet hat, vermutlich im Jahr 1944. Er sah, wie in größerer Höhe zwei deutsche Jagdflugzeuge einen einzeln fliegenden, von seinem Verband abgesprengten viermotorigen US-Bomber etwa zwei bis drei Minuten lang ständig umkreisten, angriffen, abkippten und wieder angriffen. Der Bomber zeigte deutliche Trefferwirkung und begann mit einer starken Rauchfahne Höhe zu verlieren. Den Absturzort des von Osten nach Westen fliegenden Bombers erfuhr Tränkle

nicht, er vermutet aber, dass das Flugzeug irgendwo im Raum Stuttgart–Ludwigsburg heruntergekommen sein müsste.<sup>117</sup>

*Bei Lichtenberg bzw. Vöhrenberg: Abschuss (?) eines brit. (?) Bombers (?).*<sup>118</sup>

Ob identisch mit dem Abschuss bei Oppenweiler am 16. März 1945? Nach dem Bericht der Gemeinde Kleinaspach über die Kriegsergebnisse warf am 13. Juli 1944, vormittags 9 Uhr, [...] aus einem grossen Bombengeschwader heraus ein Einzelflugzeug beim Ueberfliegen des Weilers Völkleshofen 3 Sprengbomben und zahlreiche Brandbomben, wodurch 2 Scheunen und Stallgebäude vollständig zerstört und sämtliche Gebäude dieses Weilers mehr oder weniger stark beschädigt wurden. An Vieh gingen dabei 1 Pferd und 7 Stück Rindvieh zugrunde. Die in den zerstörten Gebäuden vorhanden gewesene Baumannfahrnis fiel überdies grösstenteils der Sprengwirkung und den aufkommenden Bränden zum Opfer. Menschenverluste traten nicht ein.<sup>119</sup> Gerüchteweise soll die Maschine dann in Richtung Lichtenberg abgestürzt sein.

*Sulzbachtal zwischen der Schweißbrücke und Steinheim/Murr, wohl 1942/43(?): Notlandung eines zweimotorigen deutschen Schulflugzeugs vom Typ Do 17.*

Die mit zwei Mann besetzte Maschine verlor, von Steinheim kommend, an Höhe und streifte die Wipfel der Obstbäume auf dem Höhenrücken zwischen Otterbach und Sulzbach, krachte dann in den Nordhang der Landstraße zwischen Rielingshausen und der Schweißbrücke. Die zweimotorige Maschine zog eine große Schleifspur in die Wiesen, bevor sie bis zur Hälfte in den Boden eingegraben liegen blieb. Die Stelle wurde sofort von einem Wachposten abgeriegelt, und bald darauf wurden die Flugzeugreste geborgen und abtransportiert. Nähere Angaben fehlen bisher.<sup>120</sup>

<sup>116</sup> Aussage von Ewald Tränkle vom 11. 7. 2002. Der Sachverhalt soll in einem späteren Aufsatz näher behandelt werden.

<sup>117</sup> Aussage von Ewald Tränkle vom 11. 7. 2002.

<sup>118</sup> Aussage von Rainer Wiedmann, 18. 9. 2001.

<sup>119</sup> Gemeindearchiv Aspach, Az. 361.2.

<sup>120</sup> Rechercheergebnis von Heinz Renz nach mündlichen Aussagen von Gerhard Benzler, Martin Kunzi und Adolf Renz, Kirchberg, und Walter Stirn, Rielingshausen.