

Der Bomberabsturz vom Rappenhof am 24. Februar 1944

VON WALTER WIEDMANN

Vorbemerkung

Am frühen Nachmittag des 24. Februar 1944, einem Donnerstag, stürzte in der Nähe des zu Geißelhardt (Gemeinde Mainhardt) gehörenden Weilers Rappenhof ein B-17-Bomber „Flying Fortress“ der USAAF (United States Army Air Force) ab. Im Laufe des Nachmittags und an den darauffolgenden Tagen strömten Hunderte von Menschen aus den umliegenden Dörfern zur Unglücksstelle auf einer Wiese zwischen dem Rappenhof und dem Wald, der sich ostwärts zum Ohrntal hin erstreckt. Zu den Neugierigen gehörte auch meine Mutter, Frida Wiedmann aus Bühl, einem Ortsteil von Untersteinbach. Sie nahm mich am 25. Februar mit auf den knapp dreieinhalb Kilometer langen, beschwerlichen Weg durch die schneebedeckte Winterlandschaft, zunächst ohrntalaufwärts bis Floßholz und dann im Wald bergauf abseits des Lohklingenbachs bis zur Absturzstelle in Sichtweite des Waldrands. Ich war damals zwei Jahre und siebeneinhalb Monate alt. Die Eindrücke, die ich beim Anblick des Flugzeugwracks und von den erst an diesem Tag geborgenen, nebeneinander abgelegten und nicht vollkommen abgedeckten vier oder fünf Toten gewann, blieben mir zeitlebens in Erinnerung. Erst 2009 begann ich, über den Absturz zu recherchieren.¹ Der Journalist Michael S. Koziol (Schwäbisch Hall) beschaffte mir amerikanische

¹ Der Begriff „Absturz“ wird deshalb verwendet, weil er sich für das Ereignis eingebürgert hat. Genauer genommen handelte es sich um eine misslungene „Notlandung“, weshalb auch dieser Begriff im folgenden Text verwendet wird. Dementsprechend wird neben dem Begriff „Absturzstelle“ auch der Begriff „Landeort“ gebraucht. Mittlerweile gibt es eine ganze Reihe von Untersuchungen zum Luftkrieg im Allgemeinen und zu Flugzeugabstürzen in der Region im Besonderen, vgl. z. B.: Adolf *Leibbrand*: Der Luftkrieg im Kreis Ludwigsburg 1939–1945. In: Ludwigsburger Geschichtsblätter 48 (1994), S. 117–155; Gerhard *Fritz*, Thomas *Navrath* und Heinz *Renz*: Abstürze und Notlandungen von Flugzeugen im Zweiten Weltkrieg im und um das Gebiet des heutigen Rems-Murr-Kreises. In: Backnanger Jahrbuch 10 (2002), S. 150–193; Gerhard *Fritz*: Nachträge zu den Abstürzen und Notlandungen von Flugzeugen im Zweiten Weltkrieg. In: Backnanger Jahrbuch 11 (2003), S. 199–200; Hans *Willbold*, Martin *Blümcke*, Bernd *Lenke*: Der Luftkrieg zwischen Donau und Bodensee. Bad Buchau 2002; Jörg *Arnold*: Luftkrieg. Erinnerungen in Deutschland und Europa. Göttingen 2009; Ottmar *Gotterbarm*: Die Abgestürzten. Der Luftkrieg am 25. und 26. Februar 1944 über Augsburg und der Schwäbischen Alb. Bad Schussenried 2013; *Derselbe*: Fliegenschicksale. Aufsätze zum Luftkrieg über Isar, Alb und Bodensee. Bad Schussenried 2017.

und deutsche Dokumente² und sieben Fotos, die am 25. Februar 1944 von Karl Schickert (Lachweiler)³ gemacht wurden. Eine Aufnahme unbekanntes Ursprungs vom 24. Februar 1944 erhielt ich von Hans Wieland (Streithag). Gemeinsam interviewten Koziol und ich fünf Zeitzeugen,⁴ von denen drei vom Absturz und zwei nur von ihren Beobachtungen am folgenden Tag berichten konnten. Wesentliche Erkenntnisse über den vermuteten Ablauf der Notlandung des Flugzeuges gewann ich aus der Diskussion mit einem Angestellten der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) Braunschweig, Flugkapitän Lothar Müller. Im Rahmen einer USA-Reise konnte ich im „Museum of Flight“ in Seattle (Washington/USA) eine B-17 unter fachkundiger Führung besichtigen und für die Recherche verwertbare Einblicke in die Situation der Besatzungsmitglieder gewinnen.

Der Angriff auf Schweinfurt und der Flug zum Rappenhof

Anfang 1944 planten die Alliierten USA und Großbritannien unter dem Decknamen „Argument“ eine große Angriffsoperation. Durch konzentrierte, aufeinander abgestimmte Luftangriffe auf Betriebe der deutschen Flugzeugindustrie sollte Ende Februar 1944 eine kriegsentscheidende Schwächung von deren Potential bewirkt werden. Gleichzeitig sollte die zur Abwehr der Angriffe angesetzte Luftwaffe abgenutzt werden.

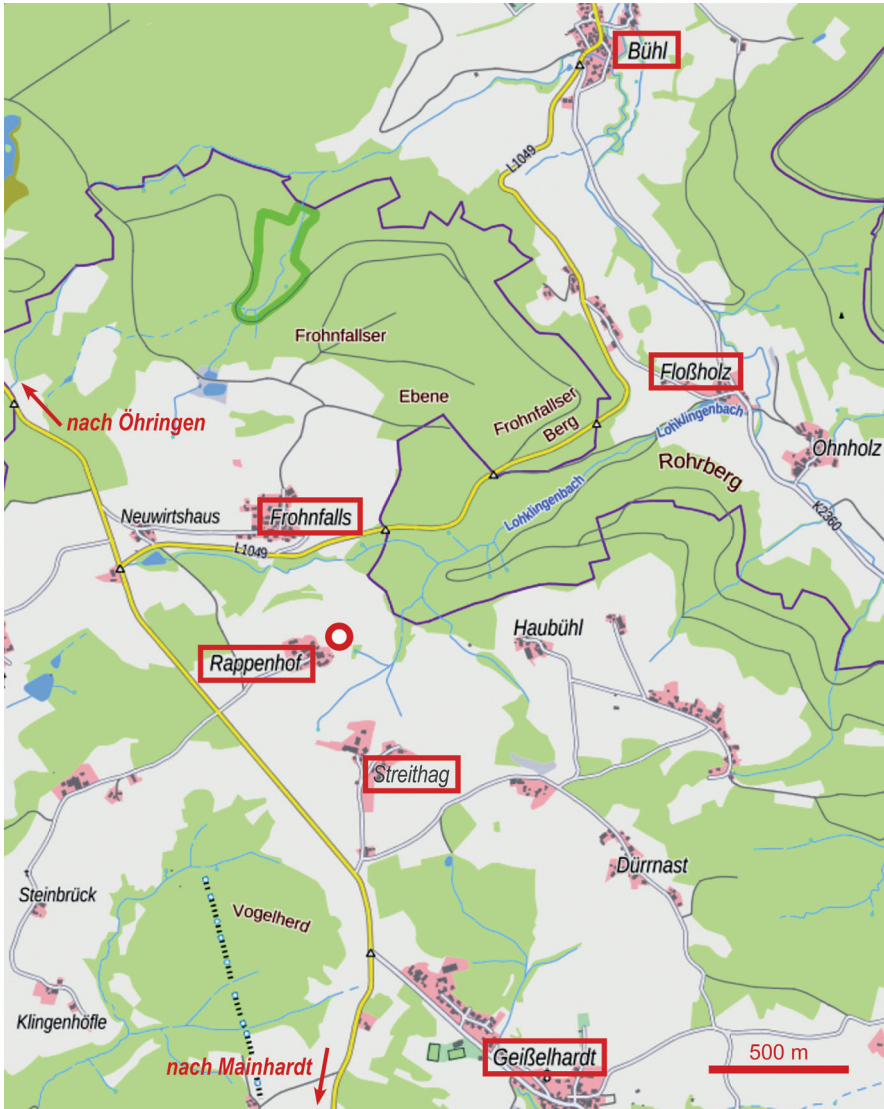
Im Zuge der später als „Big Week“ bezeichneten Operation flogen die Alliierten am 24. Februar 1944 und in der Nacht zum 25. Februar drei Angriffe auf Schweinfurt, an denen 1100 Bomber beteiligt waren. Zum ersten Angriff auf die Wälzlager- und Kugellagerwerke Schweinfurt waren 300 Bomber B-17 „Flying Fortress“⁵ auf Flugplätzen in England gestartet.

2 Missing Air Crew Report Nr. 2766 (MACR 2766): Bericht des Geschwaders über die vermisste Flugzeugbesatzung als Grundlage für weitere Nachforschungen. Sammlung aller verfügbaren Informationen, nach Kriegsende durch Beuteakten ergänzt. Casualty Questionnaires (CQ) und Individual Casualty Questionnaires (ICQ): Ereignisfragebogen und Personenbezogener Ereignisfragebogen. Von den Überlebenden nach Kriegsende ausgefüllte Fragebögen sie selbst (CQ) und die Gefallenen betreffend (ICQ). Individual Deceased Personnel Files (IDPF): sog. Gräberakten mit Dokumenten die Gefallenen betreffend. Bericht von Bezirks-Oberleutnant der Gendarmerie Karl Bareis an den Landrat von Schwäbisch Hall vom 25. Februar 1944.

3 Dem Schattenwurf nach zu schließen, entstanden die Aufnahmen von Schickert um die Mittagszeit.

4 Die Gespräche mit den Zeitzeugen fanden im Zeitraum 15. April bis 22. Oktober 2009 statt. Es handelte sich um Erich Auwärter vom Rappenhof (damals 18-jährig), Karl Kircher aus Streithag (8-jährig), Willy Haberth vom Riegenhof (11-jährig), Walter Blind vom Riegenhof (11-jährig) und eine Frau aus Mainhardt, die nicht namentlich genannt sein will (10-jährig). Mit Karl Schickert aus Lachweiler (20-jährig), der die Fotos vom 25. Februar 1944 gemacht hat, war alters- und krankheitsbedingt nur ein sehr oberflächliches Gespräch möglich.

5 Die „Flying Fortress“ bekam ihren Beinamen wegen ihrer Vielzahl an Abwehrwaffen. Ein Journalist hat am 16.7.1935 im Boeingwerk in Seattle ausgerufen: „Eine wahre Festung! Eine Festung mit Flügeln!“ Vom Prototyp (Jungfernflug am 28.7.1935) bis zur Version „F“ wurden 4051,



Weiler Rappenhof ($49^{\circ}07'02.40''N$, $09^{\circ}33'23.60''O$) und Umgebung.
Im Text genannte Orte sind markiert
(Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de).



B-17G „Flying Fortress“

(Bild: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:B-17_on_bomb_run.jpg).

Davon gehörten fünf oder sechs Maschinen, darunter das „Unglücksflugzeug“ vom Rappenhof, zur 364. Bomberstaffel der 305. Bombergruppe der 8. Luftflotte. Die Staffel war rund 95 km nordnordwestlich von London auf dem Flugplatz Chelveston stationiert. Nach einem Flug von rund 790 km erreichte die Formation nach 13 Uhr das Zielgebiet und warf ihre Bombenlast ab.

Noch über Schweinfurt oder beim Weiterflug zum Wendepunkt wurde die von First Lieutenant Harry A. Patterson, für den es der 16. Feindflug war, und seinem Co-Piloten First Lieutenant Raymond D. Davis geflogene Boeing B-17 G-10-BO mit der Seriennummer 42-31308 von der Flak getroffen. Die Einschüsse in einem Treibstofftank der linken Tragfläche und im inneren Triebwerk an der rechten Tragfläche wurden von der Besatzung erkannt und der Geschwader-

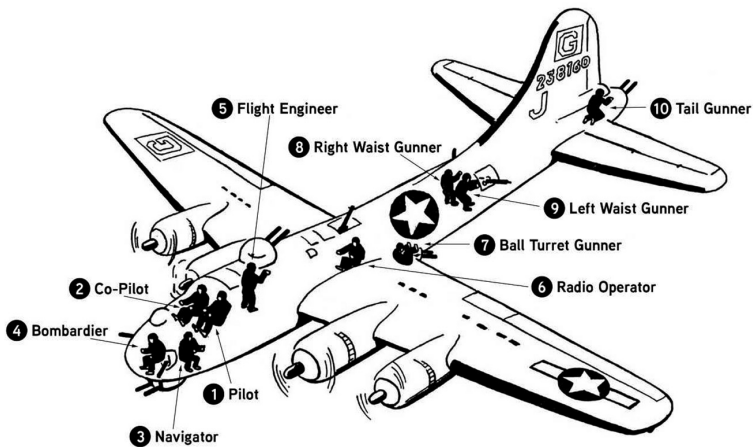
von Version „G“ ab Mai 1943 wurden 8680 Bomber gebaut. Verluste bei der Version „G“ bis Kriegsende 1303 Bomber (15%). Technische Daten: Länge 22,78 m, Flügelspannweite 31,62 m, Höhe 5,82 m, Antrieb durch vier luftgekühlte Curtiss-Wright Cyclone Neunzylinder-Sternmotoren mit je 1210 PS, Marschgeschwindigkeit 293 km/h, Höchstgeschwindigkeit 485 km/h, Reichweite in Abhängigkeit von der Bombenzuladung 1.760–3.200 km, Standardbeladung ca. 2700 kg, Bewaffnung 13 Browning-Maschinengewehre 12,7 mm (davon 4 Zwilling-MG), Verbandsflug in 7000 bis 8000 m Höhe.

führung gemeldet. Obwohl die B-17-Bomber seit Juli 1940 serienmäßig mit selbstabdichtenden Kraftstofftanks versehen waren, war die Beschädigung offensichtlich so groß, dass sofort ein erheblicher Kraftstoffverlust eingetreten war oder von den Piloten und dem Flugmechaniker erwartet wurde. Sie hielten es deshalb für unmöglich, die ca. 650 km entfernte Küste Englands bei Dover zu erreichen. Aus diesem Grund beantragte der Pilot bei der Geschwaderführung die Erlaubnis zum Flug in die neutrale Schweiz. Diese wurde erteilt, als sich der Verband ca. 20 km südöstlich von Schweinfurt über Gerolzhofen befand. Die B-17 drehte auf einen Kurs in südsüdwestlicher Richtung, vermutlich um den allen alliierten Fliegern bekannten schweizerischen Flughafen Dübendorf östlich von Zürich in ca. 310 km Entfernung oder wenigstens das ca. 280 km entfernte Schweizer Territorium⁶ zu erreichen.

Der Pilot ließ die Besatzung allen überflüssigen Ballast abwerfen, befahl sie auf ihre Positionen und untersagte das Abspringen mit dem Fallschirm. Die Maschine überquerte die Tauber, die Jagst und den Kocher und näherte sich über die Hohenloher Ebene den Waldenburger Bergen. Über das, was sich dann abspielte, geht aus den Berichten der vier Überlebenden nichts Verwertbares hervor. Aber es ist anzunehmen, dass die Beschädigungen am Flugzeug offensichtlich so stark waren und dass der Kraftstoffverlust so erheblich war, dass die Schweiz nicht mehr erreicht werden konnte. Die Piloten waren deshalb gezwungen, baldmöglichst eine Notlandung einzuleiten. Nachdem sie geeignete Landeplätze in der Hohenloher Ebene nicht genutzt hatten, kam hierfür erst wieder die Hochfläche des Mainhardter Waldes in Frage. Nach dem Überfliegen des Ohrntals näherte sich das Flugzeug dem Rappenhof. Falls der Pilot in dessen Umgebung landen wollte, steuerte er vielleicht die weit und breit einzige ebene und ausreichend große, wald- und baumfreie Fläche südlich von Streithag entlang der L 1050 an. Aber schon als es an Frohnfals vorbeiflog und sich über dem hügeligen Wiesengelände befand, hatte das Flugzeug vermutlich so viel an Höhe verloren, dass dem Piloten der rund 1500 m vorausliegende Landeort nicht mehr erreichbar erschien. Dies bedeutete auch, dass die in Flugrichtung gelegenen Häuser von Streithag nicht mehr überflogen werden konnten. Deshalb ist es nicht ausgeschlossen, dass der Pilot das Flugzeug bewusst auf den vorgelagerten Geländerücken herunterdrückte, um einen Aufschlag in der von dort nur noch knapp 500 m entfernten Siedlung zu vermeiden.

Auch aus den wenigen nach der Landung gemachten Fotos von der Unfallstelle ist zu vermuten, dass die Piloten die Notlandung geplant und vorbereitet hatten. Auf einem Foto ist zu erkennen, dass zumindest die Landeklappen ausgefahren waren, um mit minimaler Geschwindigkeit aufzusetzen. Ob das Fahrwerk ebenfalls ausgefahren war, ist unklar. Mit großer Wahrscheinlichkeit haben die

6 Dani Egger: *Fremde Flugzeuge in der Schweiz: Landungen und Abstürze 1939–1945*. Widnau 2018. Im Laufe des Krieges landeten 166 alliierte Flugzeuge in der Schweiz, 41 Maschinen stürzten ab, einige wenige wurden abgeschossen.



Die Flugzeugbesatzung und ihre Positionen: 1 Pilot, links im Cockpit: Patterson, Harry A., 1st Lt, * 17.1.1919, verh., aus Oklahoma City (Oklahoma), KIA. – 2 Co-Pilot, rechts im Cockpit: Davis, Raymond D., 1st Lt, * 16.9.1919, verh., aus Cameron (South Carolina), KIA. – 3 Navigator, im Bugraum, gleichzeitig Nose Gunner (Bugschütze), bedient je 1 MG rechts und links im Bugraum: Briggs, John, 2nd Lt, * 21.4.1921, ledig, aus Beacon (New York), KIA. – 4 Bombardier (Bombenschütze), im Bugraum, gleichzeitig Chin Turret Gunner (Kinnsturmschütze), bedient Zwillings-MG: Price, Vernon L., 2nd Lt, * 3.10.1919, ledig, aus Waltherboro (South Carolina), KIA. – 5 Flight Engineer (Bordmechaniker), hinter dem Cockpit, gleichzeitig Top Turret Gunner (Schütze im oberen Kugelturm), bedient Zwillings-MG: Mather, Elwood J., T/Sgt, * 2.10.1917, ledig, aus Rochester (New York), KIA. – 6 Radio Operator (Bordfunker), im Funkraum, gleichzeitig Dachschütze, bedient 1 MG: Hartshorn, Robert W., T/Sgt, aus Norwood (Massachusetts), POW/Rtd. – 7 Ball Turret Gunner (Kugelturmschütze), unter dem Rumpf, bedient Zwillings-MG: Gibbs, Richard L., aus Josplin (Missouri), POW/Rtd. – 8 Right Waist Gunner (Rumpfschütze rechts), bedient 1 MG: Pulido, Vincent, S/Sgt, aus Inkster (Michigan); POW/Rtd. – 9 Left Waist Gunner (Rumpfschütze links), bedient 1 MG: Copley, Estol D., S/Sgt, aus Portsmouth (Ohio); POW/Rtd. – 10 Tail Gunner (Heckschütze), bedient Zwillings-MG: Neighbors, Carl H., S/Sgt, * 29.9.1920, verh., aus Shawnee (Oklahoma); WIA/an Verletzungen gestorben am 25.2.1944 im Reservelazarett Schwäbisch Hall).⁷ (Bild: Oskar Rickenbacher: Gedenkschrift Zugerseebomber. Zug/Schweiz 2019).

7 1st Lt: First Lieutenant/Oberleutnant; 2nd Lt: Second Lieutenant/Lieutenant. – T/Sgt: Technical Sergeant/Oberfeldwebel; S/Sgt: Staff Sergeant/Feldwebel. – KIA: Killed in Action/Gefallen; WIA: Wounded in Action/Verwundet. – POW: Prisoner of War/Kriegsgefangener; Rtd: Returned/Heimkehrer. – Die Daten über Geburtstag und Familienstand liegen nur für die Gefallenen vor.

Piloten kurz vor dem Aufsetzen die restlichen noch laufenden Triebwerke notabgestellt, wie es Vorschrift war, um die Brandgefahr zu vermindern. In Flugrichtung gesehen ca. 150 m links des Rappenhofs erreichte das Flugzeug den Boden.

Eine Begleiterscheinung des Absturzes gibt Rätsel auf. Kurz zuvor waren aus der ungefähren Richtung des nordwestlich gelegenen Ortes Gleichen mehrere Schüsse zu hören. Übereinstimmend wird berichtet, dass nach dem Absturz ein Jagdflugzeug die Absturzstelle überflogen hat. Dann ist einige Zeit später vom Fliegerhorst Schwäbisch Hall-Hessental kommend ein Pilot im PKW eingetroffen, der sich mit dem Abschuss brüstete. In den zugänglichen Abschussmeldungen für diesen Tag konnte allerdings kein Nachweis eines Abschusses gefunden werden. Die vier Überlebenden haben von keinem Angriff berichtet. Ob sie einen Angriff von ihrem Platz im Rumpf des Flugzeugs aus hätten beobachten und hören können, ist weder mit Sicherheit anzunehmen noch auszuschließen. In seinem Bericht an den Landrat des Kreises Schwäbisch Hall vom 25. Februar 1944 erwähnt der Bezirksoberleutnant der Gendarmerie Bareis zwar, dass Schüsse gehört und ein Flugzeug beobachtet wurde, von einem Abschuss berichtet er jedoch nicht. Eine naheliegende Erklärung könnte sein, dass der Jagdpilot die Landevorbereitungen erkannt hat und die Landung zusätzlich durch Warnschüsse erzwingen wollte. Eine aus seiner Sicht weitgehend intakte B-17 in deutsche Hände zu bekommen, erschien ihm vielleicht verdienstvoller als deren Abschuss und Totalzerstörung.

Die Notlandung

Der Ablauf nach dem Aufsetzen kann mit Hilfe des Augenzeugenberichts von Karl Kircher aus Streithag nahezu lückenlos rekonstruiert werden. Kircher befand sich am Südrand von Streithag, von wo aus er mit dem Schlitten den Weg zu den tieferliegenden Häusern hinabfahren wollte. Er hörte die Maschine beim Anflug, konnte sie aber nicht sofort orten. Als er sie dann in rund einem Kilometer Entfernung entdeckte, sah er gerade noch, wie sie in voller Breite auf ihn zusteuerte, in flachem Winkel den Boden erreichte und wie ihre Frontpartie zersplitterte. Es war jetzt spätestens 14.30 Uhr.

Der Augenzeuge Kircher beobachtete, wie sich das nach oben ragende Seitenruder zunächst weit nach rechts bewegte und wie es dann zurück und über die anfängliche Blickachse hinaus nach links schwenkte. Aus dieser Beobachtung lässt sich zweifelsfrei herleiten, dass das Flugzeug sofort nach der Bodenberührung eine Rechtsdrehung vollzog. Folgt man der Drehung vom Aufsetzen bis zum Stillstand, dessen Position durch Fotos dokumentiert ist, so hat das Flugzeug gegenüber dem Nord-Süd-Anflug eine Kreisbogenbewegung von nicht ganz 270 Grad, also von fast einem Dreiviertelkreis, vollführt. Das Wrack zeigte dann ungefähr in Richtung Ostnordost.

Auf Grund der auf den Fotos zu erkennenden Beschädigungen des Flugzeugs, der Lage des Wracks, der Geländebeschaffenheit am Landeort und der rekonstruierten Drehbewegung kommt der Unfalluntersucher der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Lothar Müller, bei einer Besichtigung der Absturzstelle am 8. Juni 2015 zu folgender Einschätzung:

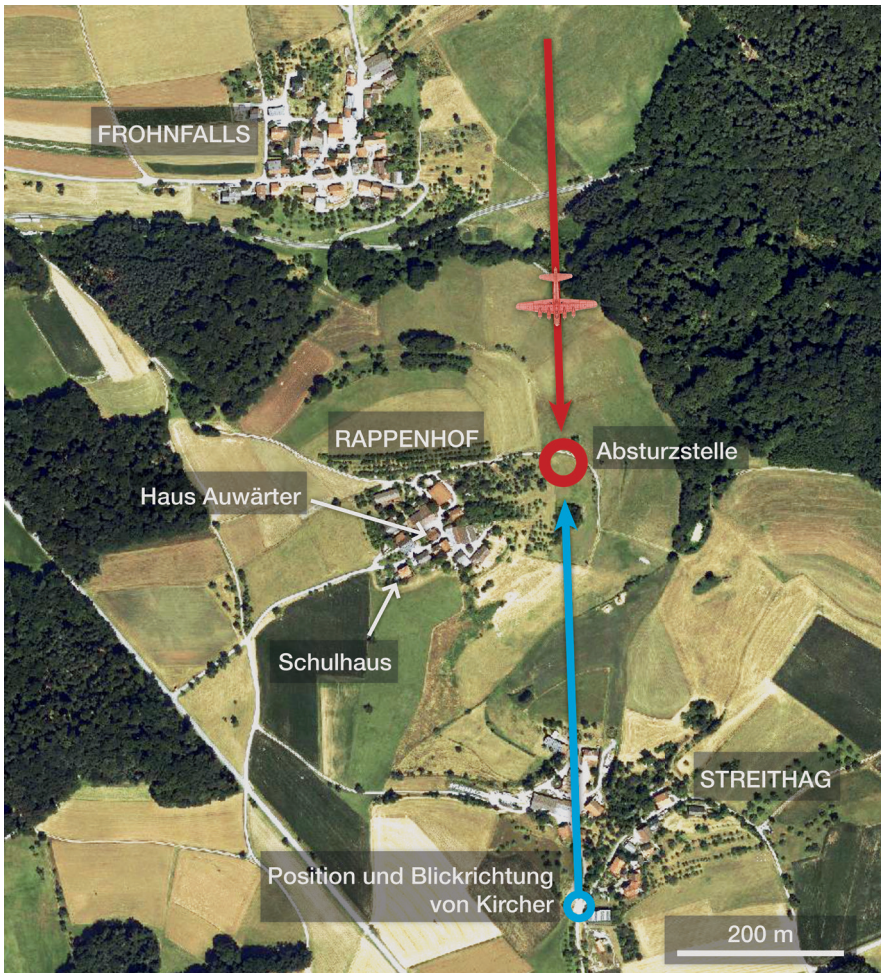
„Die B-17 hat am Rand eines kleinen Höhenrückens, an einer Geländekante aufgesetzt. Dabei berührte die rechte Tragfläche als erstes den Boden, wahrscheinlich, weil das Gelände nach rechts ansteigend war. Durch den bei der Bodenberührung verursachten Abbremsvorgang am rechten Flügel wurde eine Rechtsdrehung des Flugzeugs eingeleitet. In deren Verlauf brach zuerst der rechte Flügel, dann der linke Flügel ab. Wahrscheinlich zerbrach der Rumpf an der serienmäßig eingebauten Sollbruchstelle hinter dem Tragflächenmittelstück. Die Bugsektion wurde vollständig zerstört.

Das noch zusammenhängende Rumpfteil hinter dem Tragflächenmittelstück vollführte eine Dreiviertelkreisdrehung. Dazu kam wahrscheinlich auch eine seitliche Überschlagsbewegung. Die Beschädigungen am rechten Höhenruder und am Seitenruder lassen diesen Schluss zu.

Die auf dem Foto vom 24. Februar 1944 zu erkennende Rauchentwicklung stammt wahrscheinlich nicht von brennendem Treibstoff, sondern wurde höchstwahrscheinlich durch Öle und Schmierstoffe verursacht. Kleinere, durch Kraftstoff verursachte bzw. auf leicht entzündliches Material hinweisende Brände waren nicht auszuschließen. Sie sind ohne den Einsatz von Löschwasser wieder verloschen oder ihnen wurde durch die Feuerwehr mechanisch durch das Auseinanderziehen der brennenden Teile die Nahrung entzogen.“

Die Männer aus dem vorderen Teil des Flugzeugs, also die beiden Piloten, der Navigator, der Bombenschütze und der Bordmechaniker starben beim Aufprall. Ihre exponierten Positionen waren dermaßen gefährdet, dass sie keine Überlebenschancen hatten. Das Cockpit scheint noch soweit in seiner Struktur erhalten geblieben zu sein, dass sich der Pilot und der Copilot noch darin befanden. Beim Eintreffen der Feuerwehr hat es in diesem Bereich noch gebrannt, was den Feuerwehrkommandanten Robert Röger, Sägewerksbesitzer aus Lachweiler, veranlasste, mangels Löschwasser das Rumpfvorderteil mit Pferdegespannen auseinanderzuziehen. Er wollte verhindern, dass die tödlich verletzten Piloten bis zur Unkenntlichkeit verbrennen. „Verbrenna musch no a net“ soll er dabei ausgerufen haben. Bei der Obduktion nach der Exhumierung im Jahr 1946 wurden bei diesen fünf Toten schwerste Verletzungen (Schädelbruch, mehrfache Knochenbrüche, Annahme schwerster innerer Verletzungen) festgestellt.

Fünf Mann, also der Funker, der Kugelturmschütze, die beiden Seitenschützen und der Heckschütze, die sich im Bereich hinter den Flügeln aufhielten, haben die Dreh- oder besser gesagt Schleuderbewegung und eventuell auch noch seitliche Überschlagsbewegung überlebt. Aus den Casualty Questionnaires und den



Luftbild der Absturzstelle (49°07'05.30"N, 09°33'31.30"O) und ihrer Umgebung. Die anfliegende B-17 ist nicht maßstabsgerecht sondern vergrößert dargestellt. Bezogen auf den Kreis, der die Absturzstelle markiert, hat das Flugzeugheck nahezu eine Dreiviertelkreisbewegung von 12 Uhr über 3 Uhr und 6 Uhr bis 8 Uhr vollführt (Datenquelle: LGL, www.lgl-bw.de).

Individual Casualty Questionnaires⁸ geht hervor, dass der Kugelturmschütze, der Funker und die beiden Seitenschützen sich im Rumpf aufhielten. Für den Kugelturmschützen ist dies auch daraus zu schließen, dass der Kugelturm auf einem Bild eingequetscht und deformiert unter dem Rumpf zu erkennen ist und

⁸ Vgl. Anm. 2.



*Aufnahme des Wracks am 24. Februar 1944 um ca. 15 Uhr.
Blickrichtung ungefähr Nordost (Foto: Herkunft unbekannt).*

in diesem Zustand keine Überlebenschance geboten hätte. Die schweren und später zum Tod führenden Verletzungen des Heckschützen lassen vermuten, dass er sich in seiner beengten Position befand. Ob er sich daraus selbst befreien konnte oder ob ihm dabei ein Kamerad half oder erst die hinzukommenden Deutschen, kann nicht mehr nachvollzogen werden.

Der Bezirksoberleutnant der Gendarmerie Bareis berichtet von drei schwerverletzten und zwei leichtverletzten Besatzungsmitgliedern. Der Bericht des Reservelazarets Schwäbisch Hall an das OKW (Oberkommando der Wehrmacht) lässt nicht erkennen, wer neben Neighbors (Schädelbruch, Tod durch Atemstillstand) die beiden anderen Schwerverletzten waren. Bei diesen und den beiden Leichtverletzten wird u. a. von Verletzungen im Gesicht und an den Armen berichtet.

Aufenthalt auf dem Rappenhof

Erich Auwärter hielt sich im Wohnhaus des elterlichen Hofes (einer von damals drei Höfen im Weiler Rappenhof) auf, hörte die Schüsse aus Richtung Gleichen und dann das anfliegende Flugzeug und den Aufprall. Er rannte sofort in Richtung des vermuteten Absturzorts. Auf dem Weg dorthin kamen ihm bereits drei oder vier Männer entgegen. Er bedeutete ihnen, ihm zu folgen, und er führte sie zum Wohnhaus. Dann rannte er zurück bis zum Flugzeugwrack. Er kann sich aber

nicht erinnern, wie die restlichen ein oder zwei von insgesamt fünf Überlebenden ins Haus kamen.

In der Küche des Bauernhauses durften sich vier der fünf Männer auf die Eckbank setzen. Von der Mutter Auwärters wurden sie mit Milch und Wasser versorgt. Sie machten einen sehr nervösen und ängstlichen Eindruck. Vermutlich wurde der schwerverletzte Heckschütze zunächst im Wohnzimmer untergebracht und erst später in die benachbarte Schule verlegt.

Nach und nach kamen Neugierige und versuchten, durch das Küchenfenster einen Blick auf die Männer zu erhaschen. Auwärter berichtet auch von einzelnen Schaulustigen, die mit hasserfüllten Parolen versuchten, andere Leute zu Tötlichkeiten gegen die Amerikaner aufzustacheln. Deshalb soll an dieser Stelle auch die Frage erörtert werden, ob für die überlebenden Besatzungsmitglieder die konkrete Gefahr bestand, misshandelt oder gar getötet zu werden. Vor dem Hintergrund verheerender Luftangriffe auf deutsche Städte,⁹ bei denen sowohl Industrieanlagen als auch Wohnsiedlungen zerstört und viele zivile Tote zu beklagen waren, hatten sich mancherorts, zusätzlich und gezielt geschürt vom NS-Regime, Vergeltungs- und Rachegeleüste entwickelt. Bereits 1943 waren abgesprungene feindliche Flugzeugbesatzungen von aufgebrachten Bürgern, besonders von solchen mit NS-Hintergrund, tödlich angegriffen und auch getötet worden. Schon am 10. August 1943 hatte der Reichsführer SS und Chef der deutschen Polizei Heinrich Himmler mit einer Weisung an alle Dienststellen der SS und der Polizei verfügt, dass es nicht Aufgabe der Polizei sei, sich in Auseinandersetzungen zwischen deutschen Volksgenossen und abgesprungenen englischen und amerikanischen „Terrorfliegern“¹⁰ einzumischen.

Die Umstände und Voraussetzungen, unter denen es im Einzelfall zu Übergriffen und Tötungshandlungen kam, waren sehr vielfältig.¹¹ Im Fall „Rappenhof“ trafen sie, abgesehen von den initialen Aufhetzungsversuchen, nicht zu. Als die ersten Schaulustigen am Absturzort und auf dem Rappenhof eintrafen, waren die Verletzten bereits in der Küche bzw. im Wohnzimmer des Auwärterischen Hauses untergebracht und einem unmittelbaren Zugriff durch eventuell gewaltbereite Personen entzogen. Deren Eindringen in das Wohnhaus wäre undenkbar ge-

9 Im Jahr 1943 z. B.: 29./30.5. und 24./25.6. Wuppertal, zusammen 3800 Tote; 28./29.6. Köln, 3800 Tote; 24.7. bis 3.8., Operation „Gomorra“ gegen Hamburg, geschätzt 34.000 Tote; 19.10. Hannover, 6782 Tote; 22.10. Kassel, ca. 7000 Tote. Vgl. das Buch des Londoner Professors A. C. Grayling: *Die toten Städte. Waren die alliierten Bombenangriffe Kriegsverbrechen?* Berlin 2006.

10 Der Begriff „Terrorflieger“ wurde vom NS-Regime mit der Absicht eingeführt, abgesprungenen Flugzeugbesatzungen den Kombattantenstatus und damit den Schutz des Völkerrechts abzuspochen.

11 Umfassend dargestellt für das Gebiet der damaligen „Ostmark“ und des ab März 1944 von Deutschland besetzten Ungarn in: Georg Hoffmann: *Fliegerlynchjustiz – Gewalt gegen abgeschossene alliierte Flugzeugbesatzungen 1943–1945.* Paderborn 2015; Barbara Grimm: *Lynchmorde an alliierten Fliegern im Zweiten Weltkrieg.* Unveröffentlichte Diplom-Arbeit, München 2006. Hoffmann und Grimm kommen zusammen auf nachgewiesene 480 Mordfälle an alliierten Flugzeugbesatzungen und rechnen unter Einschluss von Schätzungen zu anderen europäischen Ländern und einer hohen Dunkelziffer mit bis zu 1000 Mordopfern.



*Aufnahme des Wracks am 25. Februar 1944.
Blickrichtung ungefähr Nordost (Foto: Karl Schickert).*

wesen. Zusätzlich hat Erich Auwärter, der sich als Soldat im Urlaub zuhause befand, durch sein bestimmtes Auftreten, wenn auch nicht in Uniform, den Verweis auf das Kriegsvölkerrecht und die Ankündigung, nötigenfalls einzuschreiten, zur Beruhigung der Menge und zur Isolation der Hetzer geführt. Der Ausruf einer wohl aus dem Raum Mannheim stammenden Frau: „Werda dahääm



Aufnahme des Wracks am 25. Februar 1944. Blickrichtung ungefähr Ost. Der untere Kugelturm ist, von seiner ursprünglichen Position in Richtung des Hecks verschoben, unter dem Rumpf zu erkennen (Foto: Karl Schickert).

gebliwwe“¹² und Meinungsäußerungen wie „Das sind auch Menschen“ deuten darauf hin, dass neben Neugier auch Mitleid im Spiele war. Spätestens mit dem Eintreffen der Gendarmerie waren die Verletzten in sicherer Obhut und auf dem Weg in den Status als Kriegsgefangene.

12 „Wäret Ihr zuhause geblieben!“



Aufnahme von Wrackteilen und von vier bereitgestellten Särgen am 25. Februar 1944. Ein fünfter Sarg muss sich außerhalb des Bildausschnitts befinden. Blickrichtung ungefähr Nordost (Foto: Karl Schickert).

Der um ca. 15.50 Uhr eintreffende Gendarmeriemeister Kröner vom Gruppenposten Mainhardt stellte die Bewirtung ein und der ebenfalls hinzukommende Bezirksoberleutnant der Gendarmerie Karl Bareis ordnete an, dass die fünf Verletzten sofort und getrennt überwacht wurden. In seinem Bericht vom 25. Februar 1944 an den Landrat von Schwäbisch Hall verschweigt Bareis allerdings, dass sich die Männer schon zuvor im Haus aufgehalten haben und dort versorgt

wurden. Diese Unterlassung lässt darauf schließen, dass er bewusst vermeiden wollte, dass die Familie Auwärter Unannehmlichkeiten mit Dienststellen der Partei oder der Staatspolizei bekommt.¹³ Nach dem Krieg, bei dem für einen Gendarmen seines Ranges und zudem NSDAP-Mitglied unvermeidlichen Spruchkammerverfahren, hat er die Versorgung der Verletzten, deren Aufenthalt in der geheizten Küche und die Abschirmung gegen Neugierige ausdrücklich hervorgehoben. Seinem Anteil daran hat er ein größeres Gewicht gegeben, indem er seine Ankunftszeit um rund 50 Minuten vorverlegt hat. Bei diesem Verfahren hat er auch geschildert, dass er unter großen Mühen den Abtransport der Verletzten in das Reservelazarett Schwäbisch Hall mit Sankas des Roten Kreuzes organisieren musste, obwohl dafür eigentlich die Luftwaffe aus Hessental zuständig gewesen sei. Auch an der Absturzstelle haben sich rasch etliche Schaulustige eingefunden. Auf dem Bild vom 24. Februar, das dem Schattenwurf nach zu schließen um ca. 15 Uhr oder kurz danach entstanden ist, sieht man Personen dicht am rauchenden Wrack stehen, vermutlich aus Leichtsinne und weil ihnen dies niemand verwehrte. Dass keine Gefährdung durch explodierende Bomben bestand, konnten sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht wissen. Erst später hat die Befragung der Verletzten durch einen Dolmetscher der Wehrmacht ergeben, dass keine Bomben mehr an Bord waren.

Das Schicksal der Besatzung

Auf Anordnung eines Offiziers der Luftwaffe vom Flugplatz in Hessental, der gegen 16 Uhr eintraf, mussten die fünf Leichen in den Trümmern gelassen werden. Sie wurden dann erst am darauffolgenden Tag geborgen. Bevor sie in herbeigeschaffte Särgen gebettet wurden, legte man sie nebeneinander ab und bedeckte die Körper mit den Fallschirmen aus dem Flugzeugheck.

Die fünf Überlebenden wurden gegen 19 Uhr zum Reservelazarett Schwäbisch Hall transportiert. Neighbors starb dort in der Nacht als Folge seiner schweren Verletzungen durch Atemstillstand. Die übrigen vier wurden behandelt und anschließend über den Flugplatz in Hessental an das Dulag Luft¹⁴ in Oberursel (Taunus) überstellt, wo sie dem üblichen Befragungsverfahren unterzogen wurden. Von dort kamen sie in Kriegsgefangenenlager. Gibbs und Pulido wurden

¹³ Im Rahmen des Spruchkammerverfahrens, das mit der Einstufung als „Mitläufer“ endete, wurden mehrere entlastende Beweise für das anständige und menschliche Verhalten von Bareis in unterschiedlichen Situationen gewürdigt. StA Ludwigsburg EL 902/9-(248) Spruchkammer 20 Schwäbisch Hall und PL 502/14-(267).

¹⁴ Durchgangslager der Luftwaffe für Gefangene der alliierten Luftstreitkräfte.

in das Stalag Luft IV,¹⁵ Copley und Hartshorn in das Stalag Luft III¹⁶ in der Nähe der Stadt Sagan (Niederschlesien) gebracht.

Nach ihrer Befreiung wurden die vier Überlebenden zu dem Absturz und zu den Todesumständen ihrer Kameraden befragt. Die Dokumente (CQ,ICQ) sind, wie schon oben erwähnt, nicht sehr ergiebig. Über die letzten Minuten vor dem Absturz enthalten sie keine verwertbaren Informationen. Das liegt vielleicht auch daran, dass es sich bei den Überlebenden nicht um Angehörige der Flugzeugführung (Pilot, Co-Pilot, Navigator, Bordmechaniker) handelte.

Die fünf beim Absturz ums Leben gekommenen Soldaten wurden auf dem Friedhof Geißelhardt in Anwesenheit einer Abordnung der Fliegerhorstkompanie aus Hesselal beigesetzt. Eine Weisung des OKW von Mitte 1943, wonach öffentliche und mit militärischen Ehren durchgeführte Begräbnisse gefallener Flugzeugbesatzungen untersagt sind, wurde somit hinsichtlich der „militärischen Ehren“ nicht befolgt. Der im Lazarett gestorbene Neighbors wurde in Schwäbisch Hall bestattet.

1946 wurden alle sechs exhumiert und in Bensheim an der Bergstraße erneut beigesetzt. Dort wurden sie 1948 erneut exhumiert und nach St. Avold bei Metz gebracht. Auf Wunsch der nächsten Angehörigen wurden drei, nämlich Davis, Price und Mather in die Vereinigten Staaten überführt, die anderen drei (Patterson, Briggs, Neighbors) erhielten ihre letzte Ruhestätte auf dem amerikanischen Soldatenfriedhof in St. Avold.¹⁷

Der Schriftwechsel der militärischen Stellen mit den Angehörigen (Vater, Mutter, Ehefrau) ist in den sog. Gräberakten¹⁸ enthalten. Er beginnt mit der ersten Mitteilung darüber, dass der Soldat vermisst wird und endet mit den Begräbnisformalitäten. Dazwischen befinden sich z. B. Obduktionsberichte und Aufstellungen über persönliche Hinterlassenschaften.

Die Erinnerung an die im Krieg Gefallenen wird in den Vereinigten Staaten intensiv wachgehalten. Im Internet zu finden sind unter „Togetherweserved“ die Besatzungsmitglieder Patterson, Davis, Price, Mather und Neighbors. Zwei von ihnen, Price und Davis, haben vor ihrer Militärdienstzeit auf derselben Universität studiert. Das Andenken an diese beiden wird in der „Scroll of Honor“ der Clemson University in Clemson (South Carolina) gepflegt.

15 Bezeichnung für größere Kriegsgefangenenlager. Zum „Stammlager der Luftwaffe Nr. 4“ gehörten zwei Standorte: Beinia in Schlesien, Groß Tychow in Pommern.

16 „Stammlager der Luftwaffe Nr. 3“. Von einem Massenausbruch aus diesem Gefangenenlager im März 1944 handelt der US-amerikanische Kinofilm „Gesprengte Ketten“ von 1962.

17 In St. Avold befindet sich der größte amerikanische Soldatenfriedhof in Europa. Auf ihm ruhen 10 489 Soldaten.

18 Siehe Anm. 2.

Nachwort

Auch die Opfer des Angriffs auf Schweinfurt sollen nicht vergessen werden. Der Angriff im Rahmen von „Big Week“ galt zwar in erster Linie den Kugellagerwerken, aber er war so angelegt, dass Wohngebiete unvermeidbar getroffen wurden. Nach dem amerikanischen und den in der Nacht folgenden zwei britischen Angriffen waren 362 Tote und noch mehr Verletzte zu beklagen. Viele Familien (über 10.000 Menschen) waren obdachlos geworden.

Bis Kriegsende war Schweinfurt das Ziel von ca. 20 weiteren Luftangriffen, sowohl Bomber- als auch Tieffliegerangriffen. Der letzte Angriff erfolgte am 10. April 1945, am Tag darauf marschierten amerikanische Truppen in Schweinfurt ein.

Schweinfurt wurde Garnison der US-Army. Bis zu deren Abzug im Jahr 2014 waren rund 100.000 Soldaten in den Kasernen stationiert, dazu kamen Zivilangestellte und Familienangehörige. Im Laufe der Jahre entwickelte sich ein freundschaftliches Verhältnis zwischen der Stadt und der US-Gemeinde. Zur Erinnerung an den Luftkrieg und zum Gedenken an dessen Opfer auf beiden Seiten haben amerikanische Mitglieder der Bomberbesatzungen und ehemalige deutsche Flakhelfer 1998 gemeinsam ein Mahnmal in der Nachbarschaft eines ehemaligen Luftschutzbunkers (Spitalseebunker) eingeweiht.