

Nachträge zu den Abstürzen und Notlandungen von Flugzeugen im Zweiten Weltkrieg (Beitrag im BJB 10, 2002)

Von Gerhard Fritz

Es sind einige ergänzende Aussagen eingegangen, die das Bild der Flugzeugabstürze abrunden, über die im letzten Jahrbuch berichtet wurde. Dr. Rolf Schweizer, Murrhardt, weiß zum Absturz des amerikanischen Bombers vom 25. Februar 1944 am Sulzbacher Utschberg mehrere Details zu ergänzen, die einiges über die Stimmung in der Bevölkerung aussagen.¹ Sein Vater Egon Schweizer war damals bei der Landwacht, einer Art Wachtruppe, die aus älteren bzw. wegen ihres Gesundheitszustandes nicht kriegsdiensttauglichen Männern bestand und die für die Sicherheit in der Heimat zu sorgen hatte. Egon Schweizer wurde zusammen mit einigen anderen Landwacht-Männern sofort alarmiert, als die Nachricht vom Absturz einging. Die Landwacht stellte fest, dass die Bevölkerung gegenüber den mit dem Fallschirm abgesprungenen amerikanischen Piloten außerordentlich erobert war und diese wegen ihrer Angriffe auf zivile Ziele als „Luftbanditen“ und „Mörder“ beschimpfte. Die Stimmung sei so aggressiv gewesen, dass man um die Sicherheit der amerikanischen Flieger habe fürchten müssen. Nur der lautstark vorgebrachte Hinweis der Landwacht-Leute, dass die Flieger Kriegsgefangene seien und unter dem Schutz des internationalen Kriegsrechts standen, führte dazu, dass den Amerikanern nichts geschah. Die Landwacht-Leute hätten erst dann die an verschiedenen Stellen aufgesammelten Flieger von Murrhardt aus in ein Gefangenenlager abtransportieren können.

Karl Veitinger, Murrhardt, weiß von einem weiteren Flugzeugabschuss etwa im September

1944 Folgendes:² Er sei damals nach Stuttgart-Vaihingen zum Reichsarbeitsdienst (RAD) einberufen gewesen. Etwa die Hälfte der dortigen RAD-Abteilung habe aus Elsässern bestanden, die zu diesem späten Zeitpunkt des Krieges keinerlei Neigung mehr zeigten, eine deutsche Uniform zu tragen. Die jungen Elsässer machten aus ihrer Ablehnung gegen den RAD keinen Hehl. Eines Tages habe man nun von Osten einen einzelnen viermotorigen Bomber kommen sehen. Die Stuttgarter Flak eröffnete ein heftiges Feuer auf das einzelne Flugzeug. Man habe deutlich die Granaten vor, hinter und neben dem Bomber explodieren sehen – aber offenbar ohne jegliche Wirkung. Die Elsässer hätten jeden Misserfolg einer neuen Flaksalve mit Lachen und Begeisterung kommentiert – bis dann nach einiger Zeit eine Granate das Flugzeug direkt traf. Es gab eine gewaltige Explosion. Das Flugzeug wurde völlig zerfetzt, eine Wolke von Einzelteilen regnete vom Himmel herab, so dass das Begeisterungsgeschrei nun auf Seiten der reichsdeutschen RAD-Leute war, während die Elsässer schlagartig verstummt waren.

Wenig später sollte Veitingers RAD-Einheit nach Belfort verlegt werden, wo gegen die anrückenden amerikanischen Truppen Stellungen gebaut werden sollten. Als der Transportzug mit den 600 ca. 17-jährigen RAD-Leuten bei Breisach die Rheinbrücke habe passieren sollen, hätten amerikanische Tiefflieger versucht, den Zug anzugreifen. Wegen der zahlreichen Flak-Einheiten an der Brücke seien die Jagdbomber aber nicht herangekommen.

¹ Wiederholte Aussagen zu verschiedenen Terminen 2002 und 2003.

² Aussage vom 8. Juni 2003.

Während der Nacht überquerte der Eisenbahnzug dann den Rhein und wurde am nächsten Vormittag prompt von hinten von drei Jagdbombern angegriffen, als man einige Kilometer von der Brücke weg im Elsass gewesen sei. Der Zug bremste ab, alle sprangen aus den Türen und suchten an der Böschung des Bahndamms in Deckung zu gehen. Trotzdem wurden weitere Anflüge der Jabos zum Gemetzel. Der Zug war völlig zerstört, das Wrack der Lokomotive stand dampfend auf den Gleisen. 18 junge Männer seien getötet worden, etwa 50 verletzt. Unter den Toten sei auch ein Bay aus Sulzbach gewesen, dem ein Explosivgeschoss von hinten den Schädel durchschlagen hätte. Veitinger erinnert sich noch heute genau an das grausige Ausschussloch an der Stirn des jungen Sulzbachers.

Die völlig geschockten Arbeitsdienstleute seien daraufhin zu Fuß in das Städtchen Rufach bei Colmar gekommen, wo sie von Bauern eimerweise neuen Wein zum Trinken erhalten hätten. Es habe allerdings ziemlichen Ärger mit den jungen Elsässern aus der RAD-Abteilung gegeben, von denen einige die Bauern aufgefordert hätten, den reichsdeutschen RAD-Männern doch nichts zu geben.³ Abends habe man dann versucht, aus dem zerstörten Zug das erhalten gebliebene Gepäck zu bergen, und am andern Tag habe man die 18 Toten in einem Massengrab beigesetzt. Die 18 Toten wurden dann nach dem Krieg in den großen Sammelfriedhof bei Bergheim im Elsass umgebettet. Der Weitertransport der überlebenden Arbeitsdienstleute nach Belfort sei per Lkw erfolgt.

³ Nach dem Krieg könnte den Rufacher Bauern ihre Freundlichkeit gegenüber den RAD-Leuten leicht zum Verhängnis geworden sein. In der hasserfüllten Atmosphäre der unmittelbaren Nachkriegszeit wurde im Zeichen der so genannten „Épuration“ im Elsass eine derartige Handlung durch Denunziationen leicht zur „Kollaboration mit dem Feind“, und das hatte für manchen Elsässer böse Strafen zur Folge.