

**Absturz der Halifax des britischen Piloten
Frank Jowitt
am 19./20. September 1942 in Geislautern¹**

von Kurt Friemond



Wrack der abgestürzten Halifax (Bildersammlung H. R. Kunkel)

Vorwort

Unter dem Titel „zeitzeugen erinnern sich an den 27. Mai 1944“ hat der Verfasser in Heft 126,11/98, dieses Heimatblattes den Absturz eines amerikanischen Bombers dokumentiert. Diese Dokumentation veranlaßte den Autor, den Absturz eines weiteren Bombenflugzeuges im Zweiten Weltkrieg einer historischen Betrachtung zu unterziehen. Dieses Mal handelt es sich um ein britisches Flugzeug, das auf Geislauterner Bann niederging. Verstärkt wurde die Anregung durch die Möglichkeit, Zugang zu Dokumenten und Berichten aus englischen Archiven zu erhalten.

In diesem Zusammenhang danke ich zuerst und erneut Herrn Klaus Zimmer aus St. Ingbert, der mir wiederum die Ergebnisse seiner Forschung und seine fachliche Übersetzung der Berichte zur Verfügung gestellt hat. Herr Zimmer ist übrigens für jede Mitteilung, die mit dem Absturz von Flugzeugen im Zweiten Weltkrieg im Zusammenhang stehen, dankbar. Deshalb sei seine Adresse an dieser Stelle veröffentlicht: Klaus Zimmer, Im Stockland 2, D-66386 St. Ingbert, Tel. 06894/580135. Es ist heute schwer, noch Zeitzeugen zu finden, die über das Ereignis in der Nacht zum 20. September 1942 berichten können. Nur die "älteren" Bürger können sich noch daran erinnern. Sie waren damals jung, ja größtenteils noch Kinder gewesen, und ihre Berichte sind daher nicht ohne subjektive Einflüsse. Das Ereignis selbst konnte schwerlich wegen der Dunkelheit und wegen des Aufenthaltes der Zeugen im Luftschutzbunker beobachtet werden. Was ist daher Dichtung und was ist Wahrheit? So hält sich zum Beispiel heute noch teilweise die Ansicht, daß es sich um kanadische Flieger gehandelt habe. Es waren aber nachweislich britische Soldaten. Leider hat sich das Ortsbild des Geschehens seit 1942 stark verändert, so daß eine genaue Lokalisierung der Absturzstelle sich nur noch schwer

¹ *Erstmals veröffentlicht in "Zur Geschichte des Warndts", Nr. 130, VI/98, S. 2 - 5, sowie Nr. 131, I/99, S. 3 - 4.*

durchführen läßt. Die Velsener Schlafhäuser sind abgerissen und können nur noch bedingt als Bezugspunkt betrachtet werden.

Allen, die am Zustandekommen dieses Berichtes mitgewirkt haben, sei auf das herzlichste gedankt. Für den Ort Geislautern möge dieser Rekonstruktionsversuch als Beitrag zu seiner Geschichte festgehalten werden.

Geislautern im Dezember 1998

Vorgeschichte

Am 30. Juli 1942 eröffnete das Bomberkommando der Royal Air Force (RAF) seine Angriffsserie gegen Saarbrücken. Es schreckte nunmehr endgültig auch diejenigen auf, die selbst dann noch in ihren Betten geblieben waren, wenn die Bomberverbände sich bereits über dem Angriffsgebiet befanden. Dazu gehörte auch der Verfasser dieser Zeilen. Bisher war nichts Sonderliches passiert.

Ab sofort war „Luftschutz“ das Thema Nr. 1. Der Raum Saarbrücken - Völklingen stand ohne wesentlichen Flakschutz da. Schwere Flak: Fehlanzeige!

Immerhin wurden nun Westwallbunker, so weit sie nicht Belangen der Wehrmacht entgegenstanden als Luftschutzräume freigegeben. Die Bevölkerung machte - so weit es möglich war - davon auch Gebrauch. Den Bürgern auf der linken Saarseite bot sich diese Möglichkeit nicht, weil sich dort keine Bunker befanden.

Am 25. August 1942 traf endlich die ersehnte Flak in Saarbrücken und im Raum Völklingen ein. Es handelte sich um die Batterien der Schweren Flakabteilungen 631 (Saarbrücken) und 632 (Völklingen) des Flakregiments 169, 9. Flakdivision. Alle Batterien waren bereits mit einem Funkmeßgerät (FuMG 39 TD) ausgerüstet. In der Nacht vom 28. zum 29. August 1942 fand dann der zweite Angriff auf die Saarlauptstadt statt. Der Erfolg war auch nach englischen Meldungen sehr dürftig.

In der Nacht zum 2. September 1942 stand Saarbrücken zwar zum dritten Male auf der „Zielliste“ des britischen Bomberkommandos. Dieses Mal wurde jedoch auf Grund eines Navigationsfehlers nicht Saarbrücken sondern Saarlouis bombardiert und das trotz des Einsatzes des „Star-Navigators“ der RAF und guter Sichtverhältnisse. Man wunderte sich über die geringe Bodenabwehr. Kein Wunder! In Saarlouis, damals Saarlautern, gab es keine Schwere Flak. Brandbomben fielen u.a. auch in Ludweiler, Fürstenhausen, Völklingen und Wallerfangen.

Laut Geheimbericht Nr. 314 des Sicherheitsdienstes der SS vom 3. September 1942 wartete die Bevölkerung geradezu jede Nacht auf einen feindlichen Großangriff. So weit die Vorgeschichte zum „Geschehen von Geislautern“.

Der dritte Angriff

Der wirklich dritte Angriff der RAF auf die Saarmetropole geschah dann in der Nacht vom 19. auf den 20. September 1942.

Dafür waren im Rahmen eines „Kopplungsangriffs“ - Saarbrücken und München - 118 Maschinen für Saarbrücken und 89 für München vorgesehen. Von 24 „Pfadfindern“ waren 15 im

Verband, der für Saarbrücken zuständig war. Über dem Stadtgebiet sollten um 22.45 Uhr weiße Christbäume und "blob fires" (Bodenfeuer - Punktfeuer) abgeworfen werden, um das Zielgebiet auszuleuchten und sofort anschließend mit Brand- und Sprengbomben zu belegen. Aber nur 91 Maschinen erreichten - aus welchen Gründen auch immer - das Ziel. Für Saarbrücken und Umgebung wurde um 23.18 Uhr Fliegeralarm ausgelöst. Das bedeutete - rechnet man noch 15 Minuten bis zum Eintreffen der Feindflugzeuge-, daß eine Verspätung von 45 Minuten gegenüber dem vorgesehenen Beginn des Angriffs eingetreten war. Aus dem Unternehmen wurde nur ein ziemlich verzettelter Angriff auf die Außenbezirke der Stadt, wie die Auswertung von Zielfotos ergab. Schuld soll der Verlauf der Saar gewesen sein, die etwa 10 km westlich von Saarbrücken einen Bogen nach Norden beschreibe, der dem im Stadtgebiet auffallend gleiche. (Mit diesem Bogen kann nur der Saarbogen bei Völklingen gemeint sein. D.Y.) Außerdem wurde von einer erschwerten Zielfindung durch Dunst über dem Saartal berichtet. Der "Saarbrücker Verband" verlor nach der englischen Version fünf Maschinen (3 Wellingtons und 2 Halifaxes) beim Hin- und Rückflug durch Flak und Nachtjäger.

Eine viermotorige "Halifax" mit sieben Mann Besatzung stürzte bei Geislautern ab. Die übrigen gingen auf französischem Boden nieder. Horst Eckel berichtet in seinem Buch "Saarbrücken im Luftkrieg" von einem Verlust von sieben Flugzeugen. Entwarnung wurde um 3.12 Uhr gegeben. Dieser Luftangriff wurde - wie auch der zweite Angriff - weder in der Lokalpresse noch im Wehrmachtsbericht erwähnt. Es war jeweils auch "nur" ein Todesopfer zu beklagen. Dagegen meldet die Chronik vom 20. September 1942: Bei einem Luftangriff der RAF auf München werden 65 Menschen getötet und 91 verletzt. So weit ein paar allgemeine Ausführungen zum dritten Angriff auf Saarbrücken.

Rekonstruktionsversuch des Bomberabsturzes bei Geislautern: Das Ereignis vom 19./20. September 1942 aus der Sicht des Gegners

Von englischer Seite liegen Meldungen aus den Tagebüchern des Bomberkommandos der Royal Air Force (RAF) vor. Die nachfolgend gezeigten Auszüge sind von Herrn Klaus Zimmer auf Grund weiterer Nachfragen in England ergänzt. "pow" ist eine Abkürzung für "prisoner of war" und heißt Kriegsgefangener. Von den Gefallenen waren einer 20, drei 25 und einer 30 Jahre alt.

P/O bedeutet Pilot Officer und entspricht dem Range eines Leutnants. Sgt bedeutet Sergeant (Feldwebel). In der gleichen Meldung ist auch der Angriff auf München festgehalten. Es handelt sich ja bekanntlich um einen "Koppelungsangriff". 68 Lancasters und 21 Sterlings (flogen diesen Angriff, d. V.). Davon gingen 3 Lancasters und 3 Sterlings verloren (6,7 Prozent).

Die Übersetzung (KF) für Saarbrücken:

118 Flugzeuge - 72 Wellingtons, 41 Halifaxes, 5 Sterlings (flogen den Angriff, d.V.). 3 Wellingtons und 2 Halifaxes verloren, 4,2 Prozent der eingesetzten Kräfte. Die "Pfadfinder" hatten in dieser Nacht zwei Ziele zu markieren, und die Pfadfinderbesatzungen verwiesen bei diesem Angriff auf bekannte Schwierigkeiten mit Bodennebel. Die Bomben fielen verstreut im Westen des Ziels. Saarbrücken berichtet: 13 Häuser zerstört, 27 schwer beschädigt und ein Mann getötet.

Die Übersetzung (KZ) für den zweiten Teil des Berichtes lautet:

Halifax 11, Kennung W 7777 NP-O, 158. Staffel, stationiert East Moor, England. Start um 19.35 Uhr, East Moor. Der Bomber geriet außer Kontrolle als er sich dem Zielgebiet näherte. Die Halifax geriet sofort ins Trudeln, und schon bald brach der hintere Teil des Rumpfes

auseinander. Während die Maschine weiter abmontierte, wurden der Pilot und der Heckschütze hinausgeschleudert. Die Trümmer fielen in die Felder bei Geislautern, 11 km westlich von Saarbrücken. Die Gefallenen wurden auf dem Friedhof von Geislautern bestattet. Jetzt sind sie auf dem Militärfriedhof in Rheinberg begraben. Pilot Officer Jowitt zog sich in der Gefangenschaft eine Tuberkulose zu und wurde in die Heimat zurückgeführt.

19/20 September 1942 SAARBRÜCKEN

118 aircraft - 72 Wellingtons, 41 Halifaxes, 5 Stirlings. 3 Wellingtons and 2 Halifaxes lost, 4.2 per cent of the force. The Pathfinders had to mark 2 targets on this night and the Pathfinder crews allocated to this raid experienced difficulties with ground haze. Bombing was scattered to the west of the target. Saarbrücken reports on 13 houses destroyed, 27 seriously damaged and 1 man killed.

158 Sqn, Halifax II, W 7777, NP-O

Pilot: F/O F **Jowitt**, pow

Engineer: Sgt D **Steadman**, +

Observer: Sgt K R **Stansfield**, +

Bomb aimer: P/O E **Catis**, +

Wireless operator: Sgt D **Williams**, +

Gunner: Sgt J E W **Hale** +

Rear gunner: Sgt C R **Palm**, pow

T/o 1935 East Moor. Control lost as bomber approached the target. The Halifax immediately commenced spinning and this was soon followed by structural failure of the rear fuselage. As the aircraft continued to break up, the pilot and tail gunner were thrown clear. Wreckage fell in fields at Geislautern, 11 km W of Saarbrücken. Those who died were buried in the Völklingen Geislautern Friedhof, but since the war their remains have been taken to Rheinberg Cemetery. P/O Jowitt contracted tuberculosis and was repatriated.

Nach dem Krieg schrieb **Pilot Jowitt** folgenden Bericht (mitgeteilt von H. N. Mottershead, Sutton on the Hill, England, an Klaus Zimmer):

"Als wir uns dem Ziel (Saarbrücken) näherten, geriet die Maschine außer Kontrolle. Als sie ins Trudeln geriet, saß die gesamte Besatzung in der Falle, bis der Bomber mit einem schrillen metallenen Geräusch auseinanderbrach. Zuerst fiel das Heck aus, wodurch Sergeant C. R. Palm hinausgeworfen wurde. Dann brach der Bug vom Rumpf ab, und ich fand mich in der Luft schwebend wieder und ging mit geöffnetem Fallschirm nach unten."

Näheres erfährt man jetzt durch einen Brief von Pilot Jowitt an Klaus Zimmer vom 30. April 1998. In der Übersetzung (KZ) lautet das Schreiben:

"Während des späten Abends am 19. September 1942 waren wir in der Gegend von Saarbrücken. Unser Flugzeug wurde so stark beschädigt, daß es sofort völlig außer Kontrolle geriet. Da es nicht möglich war, die Kontrolle wieder herzustellen, gab ich über Bordfunk der Besatzung den Befehl, die Maschine zu verlassen. Nur zwei von ihnen überlebten den Absturz.

Ich landete mit meinem Fallschirm in einem Waldgebiet, weiß aber nicht, wo dies

war. Schon bald danach kam auch Sergeant Palm herunter und landete nur einige hundert Meter von mir entfernt. Wir taten uns zusammen, verließen die unmittelbare Umgebung und konnten einige Zeit der Gefangennahme entgehen. Schließlich wurden wir jedoch verhaftet und zu einer örtlichen Polizeistation gebracht. Dort wurden wir kurz verhört und bekamen eine einfache aber willkommene Erfrischung. Am nächsten Tag wurden wir unter Bewachung in eine Art Durchgangslager und Verhörzentrum bei Frankfurt transportiert. Dort wurden wir in Einzelhaft gehalten und weiter verhört.

Nach einiger Zeit kam ich ins Stalag Luft III in Sagan in Schlesien, ein Lager für Offiziere aus verschiedenen Ländern der Alliierten. Es war bei der Luftwaffe allgemein üblich, gefangene Offiziere von anderen zu trennen und in separaten Blocks unterzubringen. Ich weiß nicht, was weiter mit Palm geschah. Ich habe ihn nach dem Krieg nie mehr gesehen.

Nach meiner Rückkehr nach Großbritannien benötigte ich einige Jahre lang medizinische Behandlung und Krankenhausaufenthalte und war erst 1949 wieder in der Lage, regelmäßig einen vollen Beruf auszuüben.

Leider habe ich keine Fotos von mir und meiner Besatzung. Viele meiner Unterlagen aus der Kriegszeit wurden 1945 zerstört. Aber ich hoffe, daß Ihnen diese Informationen weiterhelfen."

Aus deutscher militärischer Sicht

Leider liegen aus deutscher Sicht keine Abschlußmeldungen aus dieser Zeit mehr vor. Die Bemühungen des Verfassers, beim Bundesarchiv fündig zu werden, blieben erfolglos.

Als prägendes Kindheitserlebnis schildert **Heinz Bertz**, Geislautern, Jahrgang 1935 seine Beobachtungen:

"Ich war damals sieben (!) Jahre alt und wohnte mit meinen Eltern in der Ludweilerstraße in Geislautern. Als Fliegeralarm gegeben wurde, mußten wir aufstehen. Es war Nacht, und wir standen im Garten, um das Geschehen zu beobachten.

Auf einmal näherte sich in nicht allzu großer Höhe von Fürstenhausen her ein brennendes Flugzeug, das in Richtung Ludweiler flog. Sofort gingen wir in den Luftschutzkeller. Deshalb konnte ich den Absturz der Maschine nicht wahrnehmen. Am Tag darauf, es war Sonntag, begab ich mich mit meinem Onkel zur Absturzstelle am Birschelt. Ich kann mich noch an folgende Beobachtung erinnern:

Die Bugkanzel lag auf dem Tennisplatz. Darin befand sich einer der Flieger. Der Rest (Rumpf) des Flugzeuges lag auf freiem Feld. Ein Besatzungsmitglied hing tot am Fallschirm mit dem Kopf nach unten in einem Baum. Einen weiteren Flieger konnte ich im Rumpf erkennen. Er schien stark verbrannt. Neben dem Weg in der Nähe des Rumpfes lag noch ein weiteres Besatzungsmitglied. Bei ihm konnte man Anzeichen von Plünderungen erkennen. Als dann Männer kamen, um die Absturzstelle abzusperren, mußten wir uns entfernen."

Frau **Irmgard Dillmann geb. Quink**, Saarbrücken Klarenthal, Jahrgang 1924, berichtet:

"Es war das Kriegsjahr 1942. Ich war damals 18 Jahre alt, und wir wohnten in Velsen in der Zufuhrstraße 7 (Butterbachtal), ganz in der Nähe der Grube Velsen. Durch die fortschreitende Dauer des Luftkrieges über unserem Land waren viele Leute gedrückt und voller Kummer, Leid und' Angst, wenn die Sirenen heulten. Eine allgemeine Verdunklung war seit Kriegsbeginn eingeführt worden, unsere Hauskeller waren zu unserer Sicherheit als Luftschutzräume mit Bohlen und Stempeln abgestützt.

Ich werde diese tragische Nacht vom 19. auf den 20. September 1942 nie vergessen. Wir hatten Hauptalarm, die Flak schoss. Meine Eltern, mein Bruder, unser Hund und ich saßen ängstlich im Keller, eine Kerze brannte, und wir beteten. Dann plötzlich gab es große Aufregung, unser Hund zitterte, mein Vater schrie: 'Legt euch alle flach auf den Boden!' In diesem Moment hörten wir ganz in unserer Nähe den Absturz des Bombers. Ob der Bomber in der Luft explodierte, kann ich nicht mehr genau sagen, doch erinnere ich mich, daß einzelne Teile des Bombers in Ludweiler in der Rosseler Straße herunterfielen.

Auf dem Kartoffelacker meiner Schwiegereltern, der sich hinter den Velsener Schlafhäusern befand, lagen verkohlte Leichen und Teile des Bomberrumpfes. Bei Tage war dann die Bevölkerung der Umgebung auf den Beinen, um die Toten und die Überreste des Flugzeuges zu besichtigen. Was ich als sehr unschön empfand, war, daß einige Leute die Toten bespuckten und ihnen Fußstritte gaben. Ich selbst stand traurig vor diesen Leichen, ein stilles Gebet auf den Lippen. Die Toten hinterließen gewiß auch eine Familie. Sie taten hier im Feindesland ihre Pflicht, so wie auch unsere Soldaten es an der Front taten."

In seinem Buch "Der Warndt" im 2. Weltkrieg, Seite 169, schreibt **Helmut Uhl**, Ludweiler:

"Bereits im Jahre 1943 (Tatsächlich war es am 19./20. September 1942. d. V..) wurde auch über unserem Heimatort ein großer viermotoriger Bomber, vermutlich auf dem Heimflug, abgeschossen. Das Flugzeug mußte bereits in der Luft explodiert sein, da einzelne Flugzeugteile in verschiedenen Ortsteilen herunterfielen. So lagen in der Rosseler Straße beim Hause Kuhn/Chandoni scheunentorgroße Teile des Leitwerkes, die die dortige Hochspannungsleitung zerstörten. Zwischen den alten Velsener Schlafhäusern lagen Teile des Rumpfes und die völlig ausgebrannten Bugkanzel mit den verkohlten, auf Liliputanergröße zusammengeschrumpften Leichen eines Teiles der Besatzung. In der Nähe, am Waldrand, lag ebenfalls ein toter Flieger, äußerlich unversehrt, dessen Fallschirm sich aber nicht mehr vollständig geöffnet hatte. Ganz Ludweiler war damals auf den Beinen, um die seltene Gelegenheit zu nutzen und die Überreste des Flugzeuges staunend zu besichtigen. Viele Teile wurden abmontiert und als Souvenirs mit nach Hause getragen."

In einem telefonischen Interview mit Herrn Klaus Zimmer teilt **Dr. Egon Keller**, Jahrgang 1926, damals in Großrosseln wohnend, folgendes mit:

"Die Trümmer lagen weit verstreut im Wald und in den Wiesen. Ein Toter hing in einem Baum. Andere lagen auf dem Boden in einer Wiese in der Nähe des damaligen Geislauterner Schwimmbades. In der nahegelegenen Grube arbeiteten damals spanische Gastarbeiter. Diese sollen einem der Toten den Ringfinger abgeschnitten haben um in den Besitz des Ringes zu kommen. Als erboste Leute anfangen, einen Toten zu treten, schritt die inzwischen erschienene Luftwaffe ein und stoppte diesen Unsinn. Auf einem Kanister stand: 'Save water. Close can with chewing gum'. Die Toten wurden mit Bauernwagen abtransportiert."

Dr. Karl Ludwig Huppert (Jahrgang 1926), Karlsruhe, aus Fürstenhausen stammend, versteht sich in erster Linie als "Ohrenzeuge". Er beschreibt die bangeren Minuten zwischen Sirenengeheul und dem möglichen Geschehen, das bald folgen könnte. Aus seiner Erinnerung heraus berichtet er auch über den eigentlichen Beginn des Bomberabsturzes:

"Die Sirenen hatten vielleicht eine Stunde nach Einbruch der Dunkelheit geheult

und wir gingen schlaftrunken, eine Decke über den Schultern, aus unseren Dachzimmern nach unten. In der Küche im Erdgeschoß traf man zusammen: Unser Vater, der aufgeblieben war, meine Schwester und ich. Wir hatten alle Lampen gelöscht, die Rolläden im Treppenhaus und in der Küche hochgezogen und das breite Küchenfenster weit geöffnet. Das Mondlicht tauchte den Raum und auch den Garten, auf den man hinaussah, in eine fahle Helligkeit. Das Fenster hatten wir weit geöffnet, weil man so das Motorenbrummen sich nähernder Flieger eher hören konnte.

Etwas später machte uns ein solches fernes Motorenbrummen hellwach. Wir lauschten, ob es weit entfernt sei oder sich uns näherte. Die Flak begann zu schießen. Innerhalb einer Minute das Dröhnen eines tieffliegenden Bombers. Das von Auf- und Abschwüngen getragene Geräusch einer mehrmotorigen Maschine schien aus östlicher Richtung unmittelbar auf unseren Ort Fürstenhausen, oder - wie es uns vorkam - unmittelbar auf unser Haus zuzukommen. Mein Vater rief irgendetwas wie: 'Los runter!' und wir drei sprangen gleichzeitig von den Stühlen und stürzten auf die Kellertreppe zu, um in den Luftschutzkeller zu kommen.

Von der Diele und dem Treppenhaus führten vier Stufen nach unten zu einem Podest und dann weitere 10 Stufen in den Keller, wo man mit drei Schritten den Luftschutzraum erreichte. Wir hatten kaum die vier Stufen hinter uns gebracht, als ein gezogenes Pfeifen Unheilvolles von oben ankündigte, unmittelbar gefolgt von heftigen Detonationen in nicht allzugroßer Entfernung. Wir standen an die Wand gepresst oder kauerten auf der dunklen Treppe, auf die ein Streifen Mondlicht fiel. Nach weiteren Sekunden hörte man noch ein lautes Krachen, eher ein Röhren, wie es eine durstige Kuh ausstößt. - Wir lauschten in die Nacht, aber so weit ich mich erinnere, herrschte dann Stille.

Nach der Entwarnung standen die Leute aufgereggt auf der Straße und besprachen den Fall. Ein Bomber mußte in geringer Entfernung westlich oder südwestlich von Fürstenhausen niedergegangen sein.

Am Morgen gab es mehr Informationen. Als erstes erfolgte eine amtliche Warnung: Ein britischer Bomber sei am Ostschacht abgestürzt. Aus Sicherheitsgründen dürfe niemand die Absturzstelle betreten; es sei streng verboten, die Trümmerteile zu entfernen, und es bestehe Gefahr durch Munition, Bomben usw., die explodieren könnten.

Ich war gut 15 Jahre alt und ebenso wie meine gleichaltrigen Freunde versessen darauf, den technischen Apparat eines Flugzeuges, wenn auch nur die Trümmer davon, zu sehen. Wir waren neugierig und hätten das Wrack am liebsten untersucht, was aber nach der Warnung keine Aussicht auf Realisierung mehr hatte. Trotzdem zog es uns zur Absturzstelle. Aber vorher kamen schon einige Nachrichten von Bergleuten, die von der Nachtschicht gekommen waren. Der Bomber sei wohl schon in der Luft durch eine Explosion auseinandergerissen worden, das Heckteil und der Rumpf lägen weit von der Bugkanzel entfernt. Die Trümmer seien im Wald verstreut. Man habe sechs tote britische Besatzungsmitglieder gefunden. Einer habe tot am Fallschirm in den Bäumen gehangen, einem hätte es den Arm abgerissen, er hätte noch in der Bugkanzel gelegen. Ja, und vor dem Absturz habe die Besatzung die Bomben im Notwurf ausgelöst. Das waren die Detonationen, die uns den Schrecken eingejagt hatten.

Und jetzt zeigte sich bei Tageshelle, daß die abgeworfenen Sprengbomben ausnahmslos in den etwa 1500 Quadratmeter großen Fichtenwald meiner Großmutter, Sophie Solzbacher, eingeschlagen waren. Das Grundstück ist schmal, vielleicht 12 Meter breit und mehr als 100 Meter lang und erstreckt sich ziemlich genau in ostwestlicher Richtung. Es liegt oben am Berg, etwa 50 Meter unterhalb der Kante der Hunerscheer, rechts von dem schmalen Weg, der von Fürstenhausen zum Ehregrund führt. Die Bomben waren in einer Reihe in den Waldstreifen mit 45jährigen Fichten eingeschlagen und zeichneten so den Weg des Bombers nach. Wir zählten sechs oder

sieben Trichter. Viele Bäume zeigten Splittereinschläge und waren nicht mehr zum Aufsägen geeignet. Eine Anzahl Fichten waren umgerissen und zerborsten.

Mit einem Schulkameraden machte ich mich nachmittags auf zur Absturzstelle. Der Tag war eher trüb, aber trocken. Ich hatte kurze Hosen und eine Windjacke an. Wir marschierten von Fürstenhausen durch den Haller und den Ehregrund zur Absturzstelle. Was wir vorfanden war eher enttäuschend. Das war kein Flugzeug mehr. Zerstreute Trümmer, im Hintergrund die Schlathäuser Velsen. Großflächige Stücke von den Tragflächen oder vom Rumpf oder Leitwerk. Es hing etwas Textilartiges heraus, das uns wie Fliegermonturen vorkam. Wir wagten es nicht, das weiße Textilband, das locker an Stecken im Boden aufgespannt war, zu überschreiten. Niemand war zu sehen, der die Trümmer bewacht hätte, auch keine anderen neugierigen Besucher. Wenige Schritte vor uns, aber jenseits des weißen Bandes, lag, in den Waldboden gerammt, ein wuchtiger, kompakter Motor. Er reizte dazu, ihn eingehender zu untersuchen, aber das gingja nun nicht. Die Bugkanzel, die uns so sehr interessiert hätte, fanden wir nicht.

Wir machten uns auf den Heimweg, nicht ohne einige Trümmerstücke einzusacken, die wir sorgfältig unter unseren Windjacken verbargen. Ich hatte sie noch viele Jahre aufbewahrt, aber mich dann wohl irgendwann bei meinen vielen Umzügen von ihnen getrennt.

Der Absturz des Bombers war noch einige Zeit Gesprächsthema. Mein Großonkel, Heinrich Altpeter aus Fenne war Metzger und hatte wegen des Krieges seinen Metzgerladen schließen müssen. Er machte jetzt Fuhrdienste. Er erzählte, daß sich in Völklingen einige Bewohner darüber ereiferten, weil die toten britischen Besatzungsmitglieder auf einem Ehrenfriedhof beigesetzt worden seien. Er, der selbst im Ersten Weltkrieg Soldat in Rumänien gewesen war, mischte sich, nach seinen Worten, in das Gespräch ein und ließ seinen Standpunkt wissen: die gefallenen Briten seien ebenso Soldaten wie die gefallenen Deutschen an den unendlichen Fronten und ebenso zu behandeln. Seine Erzählung beschäftigte mich noch einige Zeit und blieb mir daher fest im Gedächtnis.

Mir sind keine weiteren Details zu jenem Bomberabsturz mehr gegenwärtig. In den folgenden Jahren, ab März 1943, häuften sich für mich die Ereignisse, und die Kette bedrohlicher oder doch unangenehmer Umstände lief erst aus, als ich im Dezember 1949 mit 23 Jahren aus sowjetischer Kriegsgefangenschaft zurückkehrte. So mag mir manche Einzelheit entfallen sein."

In einem Nachwort schreibt Dr. Huppert:

"Ich habe verschiedentlich erlebt, daß sich Dinge, an die wir uns genau zu erinnern glauben, später durch einen neuen Befund als irrig erwiesen. Der obige Bericht ist aus der Erinnerung niedergeschrieben, und es würde mich nicht wundern, wenn sich das eine oder andere bei genauer Betrachtung als unrichtig herausstellen würde. War es wirklich eine Mondnacht? Oder ein anderes Beispiel: Ich hatte mir irgendwie gemerkt, die abgestürzte Maschine sei eine "Vicker's Wellington" gewesen, weiß aber nicht mehr, woher ich die Kenntnis nahm. Von mir selbst konnte sie nicht sein, denn damals kannten wir die gegnerischen Flugzeugtypen noch nicht. Die bekamen wir erst ein Jahr später als Luftwaffenhelfer im Flugzeugerkennungsdiensdt eingetrichtert. Erst kürzlich, 1998, habe ich von Kurt Friemond erfahren, daß es keine Wellington, sondern eine viermotorige Maschine, eine Halifax, gewesen war."

Hierzu eine Anmerkung des Autors: Bekanntlich hatte die RAF bei diesem Angriff auf Saarbrücken außer zwei "Halifaxes" auch drei "Wellingtons" verloren.



Leitwerk des abgeschossenen Bombers in der Rosseler Straße: (Foto: Uhl, Warndt im 2. Weltkrieg)

Frau **Cilly Chandoni** (Jahrgang 1917) aus Ludweiler erinnert sich:

"Wie so oft im Krieg saßen wir auch in der Nacht vom 19. auf den 20. September 1942 im Luftschutzkeller meines Elternhauses in der Rosseier Straße in Ludweiler. Plötzlich vernahmen wir einen fürchterlichen Knall. Wir fielen von den Stühlen und setzten uns ganz dicht zusammen auf den Boden. Es hörte sich an wie eine Explosion. Mein Vater ging nach draußen, kam ganz aufgeregt zurück und sagte uns, daß in unmittelbarer Nähe von uns an der Böschung Teile eines abgestürzten englischen Flugzeuges lägen. Als die

Situation sich beruhigt hatte, liefen wir alle aus dem Keller, um uns die Flugzeugteile anzuschauen. In der ganzen Nachbarschaft war die Aufregung natürlich groß. In unserem Garten lag ein Kabelende von der Hochspannungsleitung (110-kV-Leitung nach Kreuzwald, d. V.), die das Flugzeugteil bei der Berührung mit der Leitung abgerissen hatte. Der größte Teil des Fliegers flog weiter und stürzte am "Bitschelt" in der Nähe der Schlafhäuser Velsen ab."

Als Augenzeuge kann sich Herr **Edgar Remmert**, Jahrgang 1930, an das Ereignis vom 19. auf den 20. September 1942 erinnern:

"Es war so kurz nach Mitternacht. Ich war direkt, nachdem die Sirenen heulten, mit meinen Eltern, die seit den vorhergehenden Luftangriffen auf Saarbrücken große Angst hatten, in den behelfsmäßigen Luftschutzraum Lauterbachunterführung in der Schloßstraße, im Volksmund 'Dohle' genannt, gegangen. Jedoch hielt ich mich aus Neugierde mit meinem Vater und noch anderen Leuten am Ausgang der Unterführung, das heißt auf der Seite zum Lager der Firma Roeder, auf, obwohl die Flak schoß. Da kam plötzlich von Fürstenhausen her ein Flugzeug, das offenbar, wie ich meinte, die Außenbordbeleuchtung eingeschaltet zu haben schien. Doch bald bemerkte ich, daß die Maschine brannte. Sie flog einen Bogen in Richtung Ludweiler, kam dann wieder zurück, wobei sie immer mehr an Höhe verlor. Schließlich ging sie am 'Bitschelt' auf freiem Feld nieder. Beim Aufschlag konnte ich noch einen starken Feuerschein erkennen.

Am Morgen - es war Sonntag - begab ich mich selbstverständlich zur Absturzstelle. Feuerwehr, die das brennende Wrack gelöscht hatte, und einige SA-Leute hatten das Gelände abgesperrt. Die Trümmer waren weit verstreut. Das Flugzeug selbst war als solches noch deutlich zu erkennen. Zwei Besatzungsmitglieder konnte ich im Wrack erkennen. Sie waren stark verbrannt. Einer hielt einen verbrannten Armstumpf in die Höhe. Ein Flieger hing noch tot an seinem Fallschirm in einem Tannenbaum. Die Bugkanzel mit einem weiteren Mitglied der Crew hing an einer Mauer ganz in der Nähe des 'südlichen' Schlafhauses."

QUELLENVERZEICHNIS:

Literatur:

Eckel Wemer: "Saarbrücken im Luftkrieg 1939/1945" (Saarbrücker Druckerei und Verlag) Bomber Command der RAF: Auszüge aus den Kriegstagebüchern

Bilder:

Uhl Helmut: Der Warndt im 2. Weltkrieg, S. 170

Ministerium des Innern, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Luftaufnahme der US-Air Force vom 6.7.1944

Bailey H. Ronald: Luftkrieg über Europa (Bechler-Münz-Verlag)

Friemond Kurt, Weiter Wemer

Bildsammlung: Kunkel Horst-Richard,

Karten: Liegenschaftsamt der Mittelstadt Völklin-

Foto: Bildsammlung H. R. Kunkel