



"Whitleys" im Einsatz, eine Maschine des gleichen Typs landete vor fünf Jahrzehnten im Köllertal.

Repro: Werner Eckel

Saarbrücker Zeitung, Ausgabe Saarbrücken, 03./04.02.1990

Die Besatzung glaubte sich in Frankreich

Vor 50 Jahren landete ein britisches Militärflugzeug bei Niedersalbach

Die Besatzung

TOMLIN, F/Lt., Pilot

Tim PARROT, F/O, Copilot

CHARLTON, Sgt., Beobachter

PERRY, LAC, Funker, Bordschütze

ERIKSON, AC, Heckschütze, gefallen August 1944

Die Unterlagen, Ergebnis zweijähriger Recherchen, des Limbachers Werner Eckel, füllen mehrere Ordner. Eckel untersuchte einen wohl einmaligen Zwischenfall im Luftkrieg über dem Saarland während des Zweiten Weltkrieges. In Niedersalbach sei vor 50 Jahren ein englisches Militärflugzeug gelandet und unbehelligt wieder gestartet, hatte Eckel gehört. Aufwendige Nachforschungen in britischen Archiven, bei ehemaligen Angehörigen der Royal Air Force und Augenzeugen bestätigten; dieses Gerücht. Die SZ druckt den Bericht von Eckel, der auch schon ein Buch über die Luftangriffe auf Saarbrücken geschrieben hat, in zwei Teilen ab.

Am 16. März 1940, einem trüben Samstagmorgen, schwingt sich Theo Dahlem gegen halb Sieben in seinem Heimatort Holz auf sein Rad, um wie an jedem anderen Wochentag auch, nach Merchweiler zufahren.

Von dort aus besteht für ihn die günstigste Bahnverbindung nach Neunkirchen, wo er die Schule besucht. Theo Dahlem hat eben die Kreuzung Jungenwald-/Saarbrücker Straße erreicht, als er in der Dämmerung aus nordöstlicher Richtung plötzlich ein großes zweimotoriges Flugzeug mit eingeschalteten Positionslichtern in ganz niedriger Höhe auf sich zukommen sieht.

Als die Maschine über ihn hinwegschwebt, erkennt er an ihren klobigen Umrissen und an dem eingerückten Seitenleitwerk, dass es eine englische "Whitley" ist.

Sie flieg so tief, dass Theo Dahlem sogar den Heckschützen erkennen kann, der gerade seine Vierlings-MG schwenkt. Er winkt ihm zu. Dann verschwindet die Maschine in Richtung Heusweiler.

Theo Dahlem erfährt erst viel später, dass der "Tommy" bei Niedersalbach gelandet, aber bereits eine Viertelstunde später wieder gestartet ist.

Was war geschehen? Tags zuvor, am Freitag, dem 15. März, genau um 12 Uhr, erhält die zum Teil auf den Flugplatz Metz-Frescaty vorverlegte 77. Staffel der Royal Air Force von ihrer Heimatbasis in Driffild/England den Befehl, für die kommende Nacht zwei Maschinen für einen Flugblatteinsatz nach Warschau einzuteilen. Die erste dieser beiden "Whitleys", die N-1387 mit Hauptmann Tomlin und seiner vierköpfigen Besatzung startet um 19.30 Uhr, die andere unter Oberleutnant Raphael genau zehn Minuten später.

Nach Erledigung ihres Auftrages sollen beide Maschinen am folgenden Morgen wieder nach Frankreich, jedoch auf einem Flugfeld bei Villeneuve, etwa 25 Kilometer südlich von Epernay, landen. Doch nur Oberleutnant Raphael trifft dort mit seiner "Whitley" um 6.50 Uhr ein. Für Hauptmann Tomlin hingegen wird dieser Einsatz zu einer Odyssee. Nachdem er seine Flugblattladung befehlsgemäß über Warschau abgeworfen und schon gut die Hälfte des Rückfluges hinter sich gebracht hat, gerät seine Maschine, die in etwa 3000 Metern Höhe fliegt, plötzlich in eine dichte Wolkendecke.

Die Vergaser beginnen zu vereisen, so dass Tomlin seine "Whitley" bis auf 5500 Meter hochziehen muß. Das verursacht – zusammen mit einem ebenfalls unverhofft kommenden Gegenwind von 100 Kilometern pro Stunde, einen enormen Treibstoffmehrverbrauch. Hinzu kommt noch der Ausfall des Funkgeräts, so dass selbst eine ungefähre Standortbestimmung nur noch anhand der Flugzeit möglich ist.

Und die beträgt inzwischen schon elf Stunden. Die beiden Benzinuhren stehen bereits seit geraumer Zeit auf der Reservemarke von umgerechnet 225 Litern, und so entschließt sich Hauptmann Tomlin notgedrungen, irgendwo zu landen.

Jedenfalls glaubt sich die Besatzung vielleicht auch aufgrund von gesichteten und fälschlicherweise für die Maginot-Linie gehaltenen Befestigungsanlagen bereits über französischem Gebiet: die Positionslichter werden eingeschaltet, das Fahrwerk ausgefahren, und so schwebt die "Whitley" über Holz und Theo Dahlem hinweg zu dem inzwischen ausgewählten Landeplatz, einem weiträumigen Wiesengelände am südlichen Ortsrand von Niedersalbach, unweit des Anwesens Bickelmann in westlicher Verlängerung der Straße "Im Stockwald". Dort stellt Hauptmann Tomlin die beiden 1075-PS-Motoren ab, läßt die fünf Maschinengewehre in Bug- und Heckstand entladen und steigt mit seinem Copiloten und Navigator, dem Oberstleutnant Tim Parrott aus, um den erstbesten Passanten zu fragen, wo genau sie sich befinden.

[...] Obwohl es erst, halb sieben und noch etwas dämmerig ist, bleibt die Landung der „Whitley“ nicht unbeobachtet. Ein Bus, der allmorgendlich Westwallarbeiter aus der Umgebung zu ihren Arbeitsstellen im Saarwellinger Raum bringt, fährt — aus Richtung Walpershofen kommend — gerade durch Niedersalbach, als die Maschine zur Landung ansetzt. Der Bus hält. Alle Arbeiter — unter ihnen auch Albert Kartes aus Heusweiler, 17 Jahre alt — steigen aus und nähern sich bis auf etwa 180 Meter der „Whitley“. Von dort kommen zwei Leute angelaufen (der Pilot, Hauptmann Tomlin und sein Navigator, Oberleutnant Parrott). Einer von ihnen erkundigt sich auf Französisch — es ist Oberleutnant Parrott und der einzige der Besatzung, der diese Sprache beherrscht — ob sie sich hier in Frankreich befinden. Als dies von Albert Karte, ebenfalls auf Französisch, verneint wird, fragt der vermeintliche Franzose, ob sie denn dann in Luxemburg seien. Darauf wird ihm erklärt, dies sei Deutschland und bis zur Grenze seien es noch etwa zwanzig Kilometer. Die beiden „Franzosen“ machen auf dem Absatz kehrt, rennen zu ihrer Maschine starten sofort. Die Schar der Westwallarbeiter bleibt völlig verblüfft zurück.

Nur eine knappe Viertelstunde dauert der Besuch der „Whitley“, aber das genügt, doch noch einige Wehrmattsangehörige auf den Plan zu rufen, die schon damals — bereits zwei Monate vor Beginn des Westfeldzuges — auch in Niedersalbach in Quartier lagen. Sie geben zwar noch ein paar Gewehrschüsse in Richtung der startenden Maschine ab, doch sie treffen ihr Ziel nicht mehr. Und Richard Six, damals Landjäger in Niedersalbach, kommt erst gar nicht zum

Eingreifen, da er zum Zeitpunkt der Landung dienstlich unterwegs ist und erst am „Tatort“ eintrifft, als die Maschine schon längst abgeflogen ist.

Glücklicherweise sind die beiden Motoren der „Whitley“ sofort wieder angesprungen, und auch die Bodenbeschaffenheit setzt dem Start keinerlei Schwierigkeiten entgegen. So kommt die Maschine — wenn auch an der Stoffbespannung von Höhen und Querruder infolge Berührung mit Hecken und Baumästen stark beschädigt — sofort frei, überquert im Tiefstflug — der Höhenmesser steht auf 50 Fuß, das sind ungefähr 15 Meter — nach etwa zehn Minuten die deutsch-französische Grenze und landet gegen 7.15 Uhr nicht — wie für den Fall eines Zwischenaufenthaltes zum Nachtanken vorgesehen — in Metz-Frescaty, sondern etwa 60 Kilometer weiter südlich in Essey-les-Nancy; eine Nordwestströmung hatte die auf einem 235-Grad-Kurs fliegende „Whitley“ dorthin abdriften lassen.

Hauptmann Tomlin muß überrascht feststellen, daß hier keine Möglichkeit zur Treibstoffergänzung besteht. Es vergehen einige Stunden, bis schließlich ein Tankwagen aus Metz eintrifft. Gegen 15.40 Uhr — die Besatzung hat inzwischen, ein paar Mützen Schlaf nachgeholt — startet die „Whitley“ dann schließlich nach Villeneuve, wo ihr Einsatz um 16.30 Uhr nach fast 21 Stunden glücklich zu Ende ist.

Nicht so glücklich endet der „unliebsame Zwischenfall“ für Albert Kartes aus Heusweiler, der dem Oberleutnant Parrott erläuterte, wo er sich mit seiner Maschine befand: Kartes wird nämlich am folgenden Tag, seinem 17. Geburtstag, verhaftet und nach einem Verhör in das Untersuchungsgefängnis nach Völklingen eingeliefert. Eine Woche darauf wird er wegen „Feindbegünstigung“, aber in Anbetracht seiner Jugend, zu „nur“ zwei Jahren Zuchthaus verurteilt. In einer zweiten Verhandlung wird die Strafe dann jedoch aufgehoben und Kartes nach sechs Wochen endlich freigelassen.

Sein „Gesprächspartner“ in Niedersalbach, der RAF-Oberleutnant Parrott, wird knapp zwei Monate später, in der Nacht vom 10. zum 11. Mai 1940, bei einem Aufklärungsflug über Duisburg abgeschossen und getötet. Von den übrigen vier Besatzungsmitgliedern ist der Heckschütze Erikson im August 1944 gefallen. Die Spur der anderen drei, Hauptmann Tomlin, Feldwebel Charlton und Gefreiter Perry, hat sich nach 1945 irgendwo in England verloren.