

Eine Episode aus dem Bombenkrieg – Nach Schilderungen britischer und neuseeländischer Flieger von Heinz Bardua

Das Protokoll der Durchsagen des Flugwachkommandos Stuttgart hält für die Vollmondnacht vom 16. auf 17. April 1943 unter anderem folgende Meldungen fest:

- 23.44.Uhr: Feindliche Flieger im Raum Metz
- 0.01 Uhr: Fliegeralarm Stuttgart
- 0.05 Uhr: Anflug eines stärkeren Verbandes mit Spitzen Karlsruhe und Baden-Baden
- 0.10 Uhr: Anflug auf Bretten und Wildbad Kurs Ost
- 0.22 Uhr: Standort der Flugzeuge: Backnang, Stuttgart, Nürtingen
- 0.45 Uhr: Der Einflug geht weiter Richtung Ost
- 0.55 Uhr: Weitere Einflüge aus dem Westen. Über Stuttgart Bomben abgeworfen. Ein Feindflugzeug brennend abgestürzt
- 1.09 Uhr: Das Warngelände wurde vom Feind überflogen. Weiterflug nach Regensburg erkannt.
- 1.50 Uhr: Beginn der Rückflüge aus dem östlichen Raum. Spitze: Heidenheim, Rothenburg ob der Tauber
- 2.07 Uhr: Rückflüge über unser Gebiet halten an. Jeweils nur einzelne Maschinen
- 2.41 Uhr: Die Rückflüge gehen weiter
- 3.16 Uhr: Luftkampf über Stuttgart
- 3.30 Uhr: Luftgefahr vorbei

Im folgenden soll diese Operation bis zu dem um 3.16 Uhr gemeldeten Luftkampf und seinen dramatischen Folgen auf Grund der Berichte von fünf der sieben Besatzungsmitglieder des dabei abgeschossenen britischen Halifax Mk. II-Bombers DT 773 von der 78.Squadron, Royal Air Force, aus Linton-on-Ouse, Yorkshire, dargestellt werden.

Ein langgezogener Strom von 327 viermotorigen Bombern sollte auf einer von England über das besetzte Frankreich in den Raum Metz und dann nördlich an Stuttgart vorbei über Regensburg nach Pilsen führenden Route die für die deutsche Rüstung produzierenden Skoda-Werke anfliegen und zerstören. Der Plan mißlang jedoch völlig, da die Kontrollfotos lediglich von sechs Bombern Abwürfe im Umkreis von drei Meilen um das Werk belegten, das völlig unbeschädigt blieb. Die Bombenabwürfe konzentrierten sich statt dessen südwestlich von Pilsen um Dobrany. Außerdem kostete diese Operation die Royal Air Force 36 Bomber mit mehr als 250 Besatzungsmitgliedern. Zwei Bomber stürzten im Stuttgarter Stadtgebiet ab, wobei neun Flieger starben und sechs in Gefangenschaft gerieten, einer davon schwer verletzt. Zwei weitere Bomber wurden bei Mundelsheim und Ehningen abgeschossen, wobei gleichfalls neun Flieger starben.

In Stuttgart versammelten sich die Hausgemeinschaften nach dem Heulen der Sirenen um 0.01 Uhr - wie üblich - in den Kellern und Schutzräumen. Nachdem der

Bomberstrom jedoch schon fast eine Dreiviertelstunde lang nördlich der Stadt vorübergezogen war, glaubten viele, daß für Stuttgart keine Gefahr mehr bestehe. Sie stiegen die Kellertreppen hoch, standen im Freien vor den Haustüren und beobachteten das gelegentliche Aufblitzen an dem von fernem Motorenlärm durchdröhnten Nachthimmel. So kam es, daß die im Notwurf ausgelöste Bombenlast der plötzlich von Süden her angeflogenen und von der leichten Flak um 0.55 Uhr in Brand geschossenen Lancaster ED 711 von der australischen 460. Squadron in der oberen Rosenbergstraße eine Tote und 58 Verletzte forderte. Der Bomber mit seinen acht Soldaten explodierte beim Aufschlag auf dem bewaldeten Heukopf überm Feuerbacher Tal. Nach einer Alarmdauer von dreieinviertel Stunden, als nur noch vereinzelte Nachzügler unser Gebiet streiften, entwickelte sich in etwa 4000 m Höhe über dem Olgahospital im Stuttgarter Westen um 3.16 Uhr der eingangs erwähnte Luftkampf. Maschinenwaffen tackten fern, Leuchtspurgeschosse jagten durch den Himmel, Motoren heulten auf, bis ein kleines, dann anwachsendes Licht den Brand des getroffenen Flugzeugs erkennen ließ. Dabei handelte es sich um die eingangs erwähnte, vielleicht von einer Lehrbesatzung der Echterdinger Nachtjagdschule abgefangene Halifax DT 773, die nun auf Gegenkurs mit brennendem rechten Flügel in Richtung Fellbach niederschwebte.

Der Autor hat dieses Geschehen in seinem Buch *Stuttgart im Luftkrieg 1939-1945* (Klett-Cotta Stuttgart 1985) nach eigener Beobachtung geschildert. 1990 gelang die Kontaktaufnahme zu dem damals zuerst mit dem Fallschirm abgesprungenen Bordschützen 2, später auch mit dem Bordmechaniker und dem Funker dieses Bombers. Der letztere kam im Sommer 1994 kurz vor einem Veteranentreffen der 78. Squadron in York zu Besuch aus Neuseeland, um hiesige Schauplätze der damaligen Ereignisse zu besichtigen. Ende 1994 ging auch noch die Schilderung des Bordmechanikers bei mir ein. Die Berichte dieser drei Besatzungsmitglieder samt den vom Funker vermittelten früheren Schilderungen des nach Kanada ausgewanderten Heckschützen und des 1986 verstorbenen Bombenschützen - nur zu dem lediglich an diesem einen Flug beteiligten französisch-kanadischen Navigator fehlte und fehlt jegliche Verbindung - sind es wert, hier festgehalten zu werden. Dies nicht zuletzt, weil sie - neben allem Kriegsgrauen, Fanatismus und der Wut mancher zwei Nächte zuvor von einem Bombenangriff betroffenen Zivilisten - auch Beispiele vorbildlicher menschlicher Haltung erkennen lassen. Hierzu der Bordfunker: *In der Welt geht sehr viel mehr Liebe um, als die Medien zugeben.*

Die folgenden Berichte sind nach der wahrscheinlichen Reihenfolge der Abspringer geordnet, die vorwiegend auf der Linie Untertürkheim - Kappelberg - Fellbach sowie in Stuttgart-Hofen gelandet sind. Eine Charakterisierung des gefallenen Piloten durch den Funker sowie der Versuch einer Bewertung des Vorgefallenen durch Beteiligte nach einem halben Jahrhundert bilden den Schluß.

Bericht des Bordschützen 2

Wir hatten das Ziel einige Minuten verspätet erreicht. [Der Navigator hatte das befohlene Angriffsziel, die Pilsener Skoda-Werke, anscheinend gefunden, wurde dann aber unsicher, weil die Pfadfinder-Bomber ihre Zielmarkierungen anderswo gesetzt hatten. Deshalb wurde der Zielanflug dorthin umgelenkt, wo auch die meisten übrigen Flugzeuge ihre Last - unter anderem über einer Psychiatrischen Klinik - abwarfen.] Auf diese Weise wurden wir beim Heimflug zu Nachzüglern. Außerdem flogen wir zur Treibstoffersparnis mit geminderter Geschwindigkeit.

Wir müssen auch ein paar Grade vom Kurs abgekommen sein, denn Stuttgart mit seinen Nachtjagd-Basen und seiner Flakverteidigung hätte ein gutes Stück links von uns liegen müssen. Unsere Höhe mag etwa 3000 bis 4000 m betragen haben, als wir angegriffen wurden. Ich glaube, daß der Heckschütze danach einige Feuerstöße gegen den Nachtjäger abgab, doch waren in unserem Flügel bereits die Treibstofftanks getroffen, so daß das Feuer durch den Rumpf nach hinten strömte und selbst unsere Maschinengewehrmunition in den Gurtführungen explodieren ließ. Von meiner Auslugposition an einem tropfenförmigen Sichtfenster am Rumpfboden habe ich den Nachtjäger nicht gesehen. Da an unserer Halifax der zweite Maschinengewehrturm auf der Rumpfoberseite mit verschiedenen anderen Teilen zur Gewichtsminderung und Verbesserung des Flugdauer-Treibstoff-Faktors entfernt worden war, lösten sich die beiden Bordschützen turnusmäßig im Heckstand ab.

Ich verließ das brennende Flugzeug in etwa 2500 m Höhe durch den Haupteingang neben meiner Auslugposition. Das Flugzeug hatte nach dem Treffer in einer Linkskurve [von 180°] rasch und ständig an Höhe verloren. Vom Niederschweben am Schirm blieb mir die Erinnerung an Fabrikdächer. Irgendwer gab ein paar Schüsse auf meinen Fallschirm ab, meine Aufmerksamkeit auf sich zog. Dennoch weiß ich noch, daß die Fabrik von einem Drahtzaun Bäumen umgeben war. Auf einer Seite verlief ein Kanal mit einer Steinbrücke. Ich hielt das Werk für eine Motorenfabrik (Daimler-Benz?). Ehe ich am Boden meinen Fallschirm ablösen konnte, hatte er mich zum Kanal gezogen, so daß meine Schulter schon im Wasser war. Während ich noch am Boden lag, kamen viele Leute über die Brücke gerannt, und ich erhielt einige Stöße mit Stiefeln usw. gegen den Körper. In diesem Augenblick kam ein Soldat mit grüner Uniform zu meiner Rettung. Als wir uns von der zornigen Menge entfernt hatten, holte er Zigaretten aus seiner Uniformtasche. Wir beide rauchten, als mir einfiel, daß ich zuvor noch nie geraucht hatte. Ich glaube, daß der Soldat mein Leben rettete und ich großes Glück hatte. Er nahm mich mit in den Wachraum der Fabrik und kehrte auf seinen Posten zurück. Die anderen Soldaten waren sehr freundlich zu mir, überließen mir eines ihrer Betten und besorgten eine Essensration für mich, als sie verpflegt wurden.

Am frühen Nachmittag kam ein Lastwagen der deutschen Luftwaffe an, wo ich den Funker, den Heckschützen und den Bordmechaniker wieder traf. Wir alle wurden zu einem Flugplatz [Nellingen] gebracht. Dort verband ein Sanitäter meinen bei der Landung verzerrten Knöchel, und irgendwer lieh mir ein Paar Schuhe für die Zugfahrt zum Durchgangslager der Luftwaffe bei Frankfurt a. M.

Als wir zusammen in einem Raum des Stuttgarter Bahnhofs auf die Abfahrt warteten, wurden noch zwei weitere Royal Air Force-Männer von einem anderen bei Stuttgart abgestürzten Bomber unter Bewachung hereingebracht. Unseren Navigator habe ich seit dem Verlassen des Flugzeugs nicht mehr gesehen. [Er hielt sich anscheinend zunächst versteckt und wurde erst später gefangen.] Der Bombenschütze war verletzt, kam ins Lazarett und später nach England zurück. Kriegsgefangene von der Royal Air Force durften nicht arbeiten. Ich verbrachte zwei Jahre Kriegsgefangenschaft in fünf verschiedenen Lagern. Das Ende brachte ein

Gewaltmarsch nach Lübeck, wo wir befreit wurden.

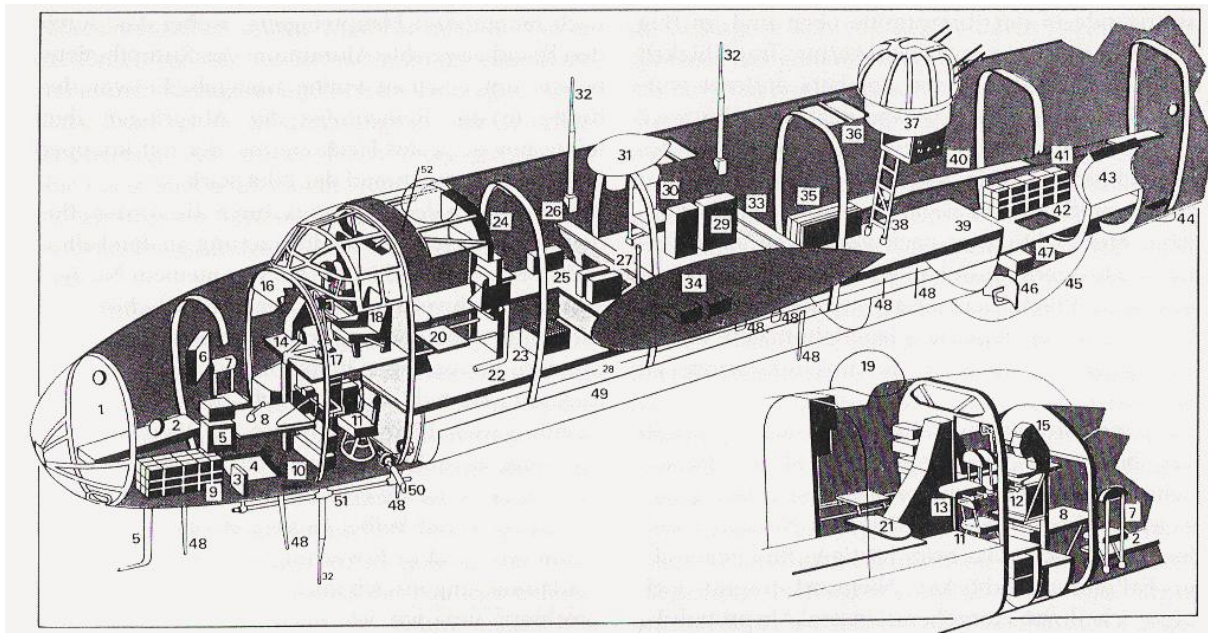
Bericht des Bordfunkers über den inzwischen verstorbenen Bombenschützen

Der Bombenschütze erlitt beim Absprung schwere Verletzungen. Er verließ das Flugzeug unmittelbar vor mir durch dieselbe vordere Luke. Unglücklicherweise schloß sich die Luke aus ungeklärter Ursache über seinen Beinen, während er kopfüber hinausprang. Beide Beine wurden gebrochen und sein Fallschirm beschädigt, als dieser das Seitenleitwerk streifte. Er schlug mit größerer Geschwindigkeit am Boden auf, als zu erwarten war. Daraus ergaben sich komplizierte Beinbrüche, wobei die gesplitterten Knochen durch Fleisch und Haut drangen. Deutsche Chirurgen amputierten das eine Bein. Danach wurde der Bombenschütze im Austausch mit schwer verwundeten Deutschen [über das neutrale Schweden] in seine englische Heimat verbracht. Dort mußten Chirurgen der Royal Air Force später auch sein zweites Bein abnehmen.



Besatzung
Dowse, 78.
Squadron,
Halifax DT
773, März/April
1943.

Von links:
Andy Orr,
Heckschütze;
Albert
Hoase,
Bordschütze;
Tom Slater,
Bordmechanik
er;
Arthur Pa trick
Dowse,
Pilot; Phil
Langsdorf,
Borer-funker;
J.
Kershaw,
Navigator,
im April ersetzt
durch
R. Desjardins;
Eddy
Thompson,
Bom-
benschütze.



- | | | | |
|-----------------------------------|---|---|----------------------------------|
| 1: Nose glazing. | 12: W/T-RIT gear. | 26: Front spar. | 39: Rear turret ammunition feed. |
| 2: Bomb aimer's couch. | 13: Flight engineer's/ Bomb aimer's(?) seats. | 27: Emergency hydraulic control. | 40: Bomb bay roof. |
| 3: Navigator's parachute stowage. | 14: Rudder pedals | 28: Bomb bay. | 41: Rear Window stowage. |
| 4: Nose entrance hatch. | 15: Throttle quadrant. | 29: RCM gear. | 42: Access to ventral gun. |
| 5: H2S/Gee indicators. | 16: Instrument panel. | 30: SO's seat. | 43: Rear entrance hatch. |
| 6: Coalscuttle indicator. | 17: Control yoke. | 31: D/F loop. | 44: Rear Window shute. |
| 7: Navigator's seat. | 18: Pilot's seat. | 32: ABC transmission mast. | 45: H2S radome. |
| 8: Navigator's work bench. | 19: Astrodome. | 33: Rear spar. | 46: H2S scanner. |
| 9: Forward Window stowage. | 20: Engineer's working platform. | 34: Possible location of electronic gear. | 47: H2S scanner drive. |
| 10: W/T-R/T power units. | 21: Sighting station. | 35: Rear turret ammunition supply. | 48: Mandrel aerials. |
| 11: WOP's seat. | 22: Heating duct. | 36: Rear escape hatch. | 49: Bomb bay doors. |
| | 23: Engine controls. | 37: Boulton Paul dorsal turret. | 50: Trailing aerial fairlead. |
| | 24: Engineer's panel. | 38: Turret access ladder. | 51: Beam approach aerial. |
| | 25: Accumulators. | | 52: Gee whip aerial. |

Schnitt durch einen Halifax-Rumpf, ohne Heck. 4 und 43: Absprunghluken.

Der Bombenschütze erwähnte bei meinem Besuch kurz vor seinem Tod im Jahr 1986 seine Dankbarkeit gegenüber einer deutschen Bauernfamilie, die ihm, nachdem er mit der Signalpfeife auf seine Lage hingewiesen hatte, in seinem schweren Verletzungszustand half. Sie brachten ihn in ein Haus und leisteten Erste Hilfe, um die Blutung zu stoppen. Dann riefen sie auch ärztliche Hilfe herbei. [Nach der Schilderung deutscher Augenzeugen erfolgte die Landung am Kappelberg in den

Weinbergen «Hinterer Berg». Ein an der Rettungsaktion Beteiligter berichtet, daß dem Verletzten bei der harten Landung noch ein Dreikantpfahl durch den linken Oberschenkel gedrungen sei. Die Blutung mußte durch Abbinden mit einem Draht aufgehalten werden, ehe der schwierige Transport über die Weinbergstafeln beginnen konnte. Heute ist der Bereich der Landestelle infolge der Neuanlage des Reblandes stark verändert. Vom Weg aus fuhr dann ein Dreirad den stöhnenden Flieger zu einem Sportheim, von wo er mit dem Krankenwagen ins Lazarett verbracht wurde. Dort hat ein Arzt - ein Freund des nachmaligen baden-württembergischen Ministerpräsidenten Dr. Reinhold Maier - die Behandlung eingeleitet. Die Berichte anderer Augenzeugen lassen sich noch nicht mit letzter Sicherheit dem einen oder anderen Flieger zuweisen, doch ist, wie letztere meinen, bei aller Unsicherheit menschlichen Erinnerungsvermögens nach fünfzig Jahren der «Faden der Wahrheit» in den Erzählungen gut zu verfolgen. Sie danken allen, die ihnen damals geholfen haben. Ihre besondere Freude erregte die Mitteilung, wonach zumindest einer ihrer Fallschirme hernach die Seide für zwei Hochzeitskleider hergegeben hat.]

Bericht des Bordfunkers

Der Bordschütze 2 verließ das Flugzeug durch den Haupteingang. Da wir in einer modifizierten Halifax Mk. 11 Special flogen, waren die Maschinengewehrstände in der Rumpfmittle oben und im Bug zur Verbesserung von Aktionsradius, Tragfähigkeit und Geschwindigkeit des Bombers entfernt worden. So bestand die Aufgabe des Bordschützen 2 - abgesehen von der zeitweiligen Ablösung des Heckschützen - darin, nahe dem Haupteingang auf dem Rumpfboden zu liegen, um durch ein dort angebrachtes Sichtfenster nach von unten angreifenden Nachtjägern Ausschau zu halten - keine beneidenswerte Pflicht! Ich selbst war dabei, die Funkdurchsagen der deutschen Jägerleitoffiziere an die Nachtjäger in der Luft durch Funkstörung zu blockieren.

Da meine Bordsprechverbindung deshalb abgestellt war, hörte ich den Absprungbefehl des Piloten nicht. Ich wurde auf unsere Lage erst aufmerksam, als ich direkt vor meinem Platz den Navigator und den Bombenschützen beim hastigen Einklinken ihrer Fallschirme erblickte. Niemand fragte, doch folgte ich ihrem Vorgehen. Unsere Absprungr Luke am Boden im Bug war schwer zu öffnen. Schließlich gelang es mir, die Klappe in ihren Scharnieren gegen den Bug hin aufzustoßen. Danach stieg ich die Stufen zum Piloten hinauf und winkte dem Bombenschützen zu, der als nächster durch die von mir geöffnete Luke absprang. Von den Stufen aus konnte ich auch den Navigator auf seinem Weg zum rückwärtigen Haupteingang beobachten, dem er sich zugewandt hatte, als er unsere Plage mit der vorderen Klappe sah. Es gelang ihm - von Feuer umgeben -, über die Flügelholme nach hinten zu gelangen, wo er als dritter absprang.

Da wir die Lederhauben mit den Kopfhörern bereits abgenommen hatten, um nicht beim Absprung von den Drähten stranguliert zu werden, war infolge des Motorenlärms keine Sprechverbindung mehr möglich. Wir verständigten uns deshalb mit Handzeichen. Um dem Piloten, der noch immer steuerte, nicht die Chance zum Absprung zu nehmen, ging ich nun schnell zu der von mir geöffneten Bug Luke, fand sie aber zu meinem Erstaunen wieder geschlossen. Die Klappe war möglicherweise durch den Fahrtwind des niedergehenden Bombers über den Beinen des kopfüber abspringenden Bombenschützen wieder zugeschlagen worden. Sein einer Stiefel steckte leer darin,

als ich sie wieder öffnete, niederkniete und mich kopfüber als vierter aus dem Flugzeug fallen ließ. Der Bordmechaniker unterstützte noch den Piloten bei der durch den brennenden Flügeltank notwendigen Justierung der noch arbeitenden Triebwerke. Nach einer Prüfung meldete er dem Piloten, daß alle übrigen im Bug befindlichen Besatzungsmitglieder das Flugzeug verlassen hatten. Dann begab er sich zum Absprung nach hinten zum Haupteingang, wobei das durch den Brand erweichte Aluminium des Rumpfbodens bereits unter seinen Füßen nachgab. Er war der fünfte in der Reihenfolge der Abspringer. Ihm folgte nur noch der Heckschütze, der mit knapper Not überlebte, während der Pilot starb.

Vom Verlassen des Flugzeugs durch die vordere Bodenluke blieb mir nur die Erinnerung an den kalten Luftstoß, sonst weiß ich nichts von meinem Niederschweben. Ich vermute, daß der Brustfallschirm vor dem Öffnen meinen ungeschützten Kopf traf. Mein Erinnerungsvermögen findet mich erst wieder in einem terrasierten Garten gehend, den ich für einen Gemüsegarten hielt [wohl eher ein Weinberg]. In der Nähe, etwa 20 bis 30 m entfernt, standen einige Häuser, es herrschte eine unglaubliche Stille; nicht einmal ein Hund bellte! Es mag etwa 3.30 Uhr gewesen sein, und in Erwartung einer baldigen Morgendämmerung sah ich mich sofort nach einem Unterschlupf um, wo ich mich den Tag über verstecken könnte. Ich hatte eine Gehirnerschütterung mit beträchtlichen Quetschungen erlitten. Gegen den Nachthimmel war nur schwach eine Baumgruppe auf einem nahen Hügel auszumachen. Ich strebte in der Hoffnung zu, etwas Unterholz zu finden, in dem ich mich zur Ruhe legen könnte. Die Hoffnung trog jedoch, denn sorgsame Waldpflege hatte - außer den Bäumen selbst - alles entfernt. Ich suchte mir den größten Baum aus und rollte mich nahe am Stamm in einer Erdmulde zum Schlafen zusammen.

Meine nächste Erinnerung ist, daß ich von einem jungen Soldaten (Brillenträger) in grüner Uniform und einigen älteren Zivilisten [nach Aussagen des befehlenden Leutnants handelte es sich durchweg um Soldaten aus der nahen Funkerkaserne] geweckt wurde; sie alle waren mit Gewehren bewaffnet und trugen Schaftstiefel. Dennoch erschienen sie mir harmlos. Nachdem sie sich von meiner Waffenlosigkeit überzeugt hatten, fragte der befehlshabende Unteroffizier, wo mein Fallschirm sei. Ich versicherte ihm, keine Ahnung zu haben (nicht überraschend, in Anbetracht der vielen Unterrichtsstunden über Fluchtmöglichkeiten, an denen wir teilgenommen hatten!). Obwohl ich damals halb bewußtlos gewesen bin, gehe ich davon aus, daß ich den Fallschirm und die Schwimmweste irgendwo versteckt habe. Ich sah sie nie wieder und habe mir oft überlegt, wer diese Ausrüstungsstücke wohl einmal aufgefunden hat. Dies alles könnte sich wohl - wie vermutet - bei Fellbach zugetragen haben. Man hat es mir damals nicht gesagt. Wir gingen zu einem örtlichen Polizeiposten, wo ich meine Uniform zur sorgfältigen Durchsuchung vorübergehend ausziehen mußte. Man hat mich dort in einer Zelle gehalten, wo ich nachmittags eine Mahlzeit erhielt: Kartoffeln und Spinat. Trotz guter Qualität erbrach ich sie wieder infolge meiner Gehirnerschütterung. Am frühen Nachmittag gingen wir eine kurze Strecke zu einem Wehrmachtlastwagen, wo ich unseren Bordmechaniker samt dem in Untertürkheim gelandeten Bordschützen bereits vorfand.

[Am frühen Morgen des 17. April 1943 erhielt ein junger Leutnant in der Funkerkaserne, Stuttgart-Bad Cannstatt, den Befehl, mit seinem Ausbildungszug von 30 bis 40 Mann die im Raum Kappelberg-Kernen vermuteten Flieger, denen der

Absprung gelungen war, zu suchen und gefangenzunehmen. Etwa eine halbe Stunde nach dem Ausschwärmen der Suchmannschaft am Kappelberg brachte ein Unteroffizier ~einen gefangenen Neuseeländer, den er im Umkreis der heutigen Schutzhütte schlafend unter einem Baum angetroffen hatte, zu seinem Leutnant. Die Beschreibung paßt auf den Bordfunker, so daß es sich bei den von diesem erwähnten Häusern um die Gebäude beim Waldschlößle gehandelt haben dürfte. Die Soldaten führten den Gefangenen auf dem weit ausholenden, aussichtsreichen Weinbergweg zur Polizeiwache im alten Fellbacher Rathaus wobei sich die versuchte Verständigung mit Schul-Englisch als schwierig erwies. Um so weniger begriff der - wegen seiner Gehirnerschütterung - apathisch wirkende Gefangene den von den Soldaten parierten Zuruf eines Wengerters: Schlaget ehm doch's Kreuz a!]

Ich bin in keiner Weise schlecht behandelt worden. Mein blaugeschlagenes Auge rührte vom Schlag meines Fallschirmpacks gegen den Kopf her. Von den Zuschauern ist mir eine attraktive Dreißigerin in Erinnerung geblieben. Unsere Augen trafen sich, doch fand ich darin erstaunlicherweise statt. Haß deutliche Sympathie. Der Lastwagen war neben einem ummauerten Grundstück geparkt. Als ich aber auf der Ladefläche stand, konnte ich dieses leicht überblicken. Es schien so etwas wie ein Gemeinde Bauhof zu sein; Straßen-Ausbesserungsgerät war dort abgestellt. Meine Aufmerksamkeit wurde jedoch von einem beträchtlichen Stapel Leichen angezogen. Während der Fahrt erkannte ich auch viel zerbrochenes Fensterglas, das an die Straßenränder gekehrt war. [Demnach führte dieser Transport zum Fliegerhorst Nellingen wohl über die Gaisburger Brücke; dabei wurden die zwei Nächte zuvor bombardierten Stadtteile Bad Cannstatt und Gaisburg berührt, deren Tote hernach auf dem Steinhaldenfeld ihre letzte Ruhestätte fanden.]

17. April
1943:
Wrackteile
des Halifax
Bombers DT
773, der im
leeren Max-
Eyth-See bei
Stuttgart-
Hofen
aufgeschlagen
ist.



Erst kürzlich kam ich beim Lesen im Kriegstagebuch des Bomberkommandos von Middlebrook und Everitt darauf, daß der Stuttgart-Angriff in der Nacht vom 14. auf 15. April 1943 eine große Zahl Kriegsgefangener und anderer Menschen aus besetzten

Ländern das Leben gekostet hat [257 französische und 143 russische Kriegsgefangene durch Volltreffer auf den betonierten Deckungsgraben ihres Lagers in Gaisburg sowie 21 ausländische Zivilarbeiter und 198 Deutsche]. Vermutlich gehörten die Leichen zu diesen Opfern. Wir wurden zu einem Flugplatz in den Außenbezirken Stuttgarts gefahren [Fliegerhorst Nellingen], wo wir in der Kantine gepflegt wurden. Ich konnte nicht umhin zu denken, wie sehr dort alles der Anlage von Standorten der Royal Air Force ähnelte: Sogar die weißen Bordsteine, die die Wege und den Flaggenmast umgaben; nur die aufgezugene Flagge unterschied sich. Ich bemerkte eine Me-110-Maschine, die in einiger Entfernung geparkt war.

Wenn mich mein Gedächtnis nicht täuscht, verbrachten wir die Nacht dort in den Zellen des Wachhauses und fuhren am nächsten Tag unter Bewachung zum Bahnhof und mit fahrplanmäßigen Zügen zum Bestimmungsort «Durchgangslager Luft» in Frankfurt a. M., wo wir nach einigen ohne Kontaktmöglichkeiten verbrachten Tagen verhört wurden. Sie versuchten - teils durch spitzfindige Fragen, teils durch ungemütliche Gestapo-Methoden - aus uns herauszubringen, was an Informationen herauszukriegen war. Ich kann aber nicht behaupten, eingeschüchtert worden zu sein. Wir waren vorher gut unterrichtet worden, wie wir uns zu verhalten hätten. Als mir das übliche Rot-Kreuz Formular vorgelegt wurde, trug ich nur den Namen, Rang und meine Dienstnummer ein. Die übrigen, den Dienst berührenden Fragen strich ich einfach durch. Außer Fingerabdrücken wurde nichts mehr von mir verlangt. Was wird schon ein Feldwebel-Dienstgrad viel wissen?

[Die schon eingeleitete Beförderung in den Offiziersstand erreichte ihn in der Kriegsgefangenschaft über das Rote Kreuz und bewirkte seine Verlegung in das Offizierslager «Stalag Luft 3» in Sagan, Schlesien.] Für einige Tage wurden wir in Gruppen-Unterkünfte entlassen und dann schubweise unter militärischer Bewachung in fahrplanmäßigen Zügen in Kriegsgefangenenlager überführt, wo ich zwei Jahre verbrachte.

Bericht des Bordmechanikers

Ich glaube, daß das Feuer des Nachtjägers unter der rechten Bugseite hochkam und durch die Unterseite des Flügels harkte, wobei einige Streukugeln am Rande das Cockpit durchschlugen. Binnen Sekunden stand das Flugzeug in Flammen, und unser Pilot befahl uns den Fallschirmabsprung. Über die Bordverständigung hörte ich den Bordschützen 2 sagen, daß er springe. Ich hörte auch den Heckschützen etwas schreien, ohne es zu verstehen. Mit dem Piloten zusammen versuchte ich, das Flugzeug mittels der Trimmung in einer möglichst geraden und ebenen Flugbahn zu halten und gleichzeitig die größte noch mögliche Leistung aus den Motoren zu holen. Dabei merkten wir, daß im Bugraum irgendetwas schiefgegangen war. Da die Bordverständigung inzwischen nicht mehr funktionierte, erfuhren wir jedoch nicht, was [Vergleiche: Schilderung des Bordfunkers, betreffend die verklemmte Absprunghülse am Bug, und den Unfall des Bombenschützen beim Sprung]. Nach einiger Zeit, in der der Pilot und ich alles mögliche versucht hatten, das Flugzeug in einer Lage zu halten, die dem Rest der Besatzung den Absprung erlaubte, vergewisserte ich mich noch vorne und hinten, daß alle draußen waren. [Zum verklemmten Stand des Heckschützen hatte er wegen des Feuers im Rumpf weder Zugang noch Einsicht.] Ich schrie dem Piloten zu, es sei Zeit zu gehen, was er bestätigte. Als ich dann über den Hauptholm zum rückwärtigen Ausgang kletterte, sah ich noch, daß er mir folgen wollte. Um diese Zeit stand der Rumpf in Flammen,

und ich fühlte, wie sich die Bodenplatten unter meinen Füßen [unter der Hitze] durchbogen. Es war mir klar, daß wir schon viel Höhe verloren hatten, doch hatte ich keine Ahnung, wie hoch wir noch waren. Deshalb zog ich nach dem Sprung schon im selben Augenblick, in dem ich zum Heck und Leitwerk genügend Sicherheitsabstand gewann, die Fallschirm-Auslösung. Kurz danach hörte ich Maschinengewehrfeuer [nach Ansicht des Funkers handelte es sich wohl um den Versuch des Heckschützen, seinen verklemmten Stand freizuschießen] und dann die Explosion des Flugzeugs. Ich blickte nach unten und glaubte dort Wolken zu sehen und begann deshalb, wegen des vermeintlich erneut feuernden Nachtjägers zur Erschwerung des Zielens am Fallschirm hin und her zu schwingen. [Auch der von einem NS-Ortsgruppenleiter hernach beanstandete Besuch des Nachtjagdpiloten beim gefangenen Heckschützen spricht gegen den Beschuß des hilflosen Abspringers.] Bei den vermeintlichen Wolken handelte es sich jedoch um Bodennebel, in dem ich - im Aufschwingen befindlich - ziemlich hart aufschlug und durch Himbeerstützen oder wohl eher Weinstöcke pflügte.

Bordmechaniker viermotoriger Bomber waren während des Fluges ständig unterwegs, um die Tankfüllungen zu prüfen und gegebenenfalls zur Trimmung des Flugzeugs umzupumpen. Um dazu beweglicher zu sein, schnallten wir das Fallschirmgurtwerk im unteren Teil nur verhältnismäßig locker an. Beim plötzlichen Abbremsen des Sturzes durch den sich öffnenden Fallschirm verursachten diese lockeren Gurte schwere Quetschungen an Oberschenkeln und Unterleib. Deshalb und infolge meiner harten Landung bereitete mir das Gehen hernach starke Schmerzen. Aus diesem Grund zog ich nach der Landung meinen Fallschirm heran und kroch unter einen Busch. Nach einiger Zeit, vielleicht ein paar Stunden, wurde ich von einigen deutschen Soldaten entdeckt. Sie eskortierten mich auf einem rauen Weg bergab. Beiderseits des Weges standen Leute, die schrien und viel Lärm machten und von denen ich Klapse und Stöße empfing. Man brachte mich in einen Raum, den ich für die Küche eines Bauernhauses hielt.

Dort saß ich mit einigen bewachenden Soldaten auf einer Bank, bis ein Offizier kam, um den Inhalt meiner Taschen zu untersuchen. Wir trugen in den Innentaschen der Uniformjacke stets zwei Packungen Notfall-Ausrüstung bei uns. Die eine enthielt Karten und [Falsch-]Geld, die andere - eine flache Plastiksachtel- enthielt konzentrierte Nahrung wie Schokolade, Kondensmilch usw. Erst bei der Durchsuchung bemerkte ich, daß ein Geschloß meine Brusttasche durchschlagen und die Plastiksachtel zerschmettert hatte. Dies war wohl durch das vorerwähnte periphere Streufeuer im Cockpit verursacht [vielleicht auch durch die harte Landung?], und ich konnte mir denken, daß auch der Pilot davon getroffen war und dies erst erkannte, als er seinen Sitz verließ. So könnte eine Verletzung der Grund dafür gewesen sein, daß er mir nicht mehr rechtzeitig folgen konnte.

Man hat mich zur örtlichen Polizeiwache gebracht. Später am Tag holte man mich aus der Zelle, und der erste Bekannte, den ich wiedersah, war unser Bordfunker mit seinem vom Fallschirmpack blaugeschlagenen Auge. Dann erinnere ich mich noch, wie ich, bewacht von deutschen Soldaten, an einer Straßenbahnhaltstelle wartete. Dies muß wohl der Beginn des Transports zur Vernehmung im Durchgangslager der Luftwaffe und des zweijährigen Deutschland-Aufenthaltes als Kriegsgefangener gewesen sein. [Die Schilderung der Anpöbelung des gefangenen Bordmechanikers durch die Zivilbevölkerung sowie die Erwähnung einer Straßenbahnhaltstelle legt den Zusammenhang mit einer der von deutschen Zeitzeugen erwähnten Fellbacher

Fallschirmlandungen nahe. Eine damals noch junge Fellbacherin berichtet, wie ein gefangener Flieger zur Polizeiwache im dortigen Alten Rathaus geführt wurde. Eine große Zahl von Zuschauern hatte sich versammelt, und Rufe wie Schlagt ihn tot, den Verbrecher! erschollen. Diesem Mob stellte sich ein schwächlicher alter Mann im Wengerterschurz, Vater eines damals bei Berlin stationierten Nachtjagdpiloten, mit den Worten entgegen: Der Mann ist Soldat und jetzt Kriegsgefangener, und er ist damit unantastbar!]

Bericht des Heckschützen

(Nach einem Artikel der kanadischen Zeitschrift «SCRAMBLE» vom Oktober 1966) Ich war Gunnery Officer [für Einsatz und Einweisung aller Bordschützen der 78. Squadron, Royal Air Force, verantwortlicher Offizier im Hauptmannsrang] und Heckschütze eines Halifax-Bombers bei dem Angriff auf Pilsen in der Nacht zum 17. April 1943.

Pilot war Flight Lieutenant [Hauptmann] Arthur Patrick (Paddy) Dowse, ein sehr tapferer Ire aus der Umgebung von Dublin. Auf unserem Rückflug von Pilsen wurden wir von einem Nachtjäger angegriffen, wobei unser rechter Flügel [Treibstofftanks!] in Brand geriet. Paddy rief über die Bordverständigung: Das war's, Jungs! - Springt ab! Die ganze Besatzung außer Paddy und mir sprang ab.

Ich hatte meinen Fallschirm immer bei mir im Heckturm [hydraulisch beweglicher, plexiverglaster Stand für vier gekoppelte Maschinengewehre] untergebracht. Zu meinem Schrecken ließen sich aber die Turmtüren nicht öffnen. Der Turm war während des Luftkampfes von gegnerischem Feuer getroffen worden, wodurch die Türen klemmten. In meiner Panik, herauszukommen, drehte ich beide Griffe ab. In Verzweiflung schrie ich in die Bordverständigung: Paddy, Paddy, ich komm' nicht raus! Erstaunlich ruhig kam Paddy' s Antwort zurück: Andy, beruhige dich, beruhige dich! Versuch's mit dem Beil. Ich kann den Drachen noch fliegen. So führte ich mit dem Beil im engen Turm einen Schlag gegen die Türen, das sie glatt durchbrach und in der Tiefe verschwand. Doch die Türen blieben verklemmt.

Nun war ich in voller Panik, als Flammen, Funken und glühende Metallteilchen vom brennenden Flügel an der rechten Seite meines Turms vorbeiströmten. Zu allem Unglück begann nun auch der Nachtjäger, wieder auf kurze Distanz zu feuern. In manchen Situationen ist der natürliche Drang zu überleben stärker als Panik. Ich drehte den Turm nach vorne und versuchte, durch Beschuß freizukommen. Schließlich drehte ich die Turmtüren nach links, weg von der brennenden Seite. Derweil bat ich Paddy unaufhörlich, mich nicht zu verlassen. Er antwortete: Versuch' die Türen mit den Schultern aufzustoßen. Ich bleibe hier, bis du rauskommst. Ich folgte seiner Anweisung und - die Türen 'sprangen auf.

Ich fiel hinaus in den Luftstrom, aber mein rechtes Bein verding sich innen, und so blieb ich am Turm hängen. Ich mühte mich ab, den Rahmen mit den Händen zu erreichen, um das Bein zu befreien, doch kam ich gegen den Fahrtwind nicht an. Dies versuchte ich wieder und wieder, bis zur Erschöpfung. Vorwärts blickend bemerkte ich, daß der linke Flügel tiefer hing und durch das Querruder wieder korrigiert wurde. [Dies beweist, daß der Pilot noch immer steuerte. Es handelte sich um die Linkskurve, die den vom Stuttgarter Westen über Untertürkheim und Fellbach niedergleitenden Bomber zum Aufschlag im damals leergepumpten Hofener Max-Eyth-See gelangen ließ. Vielleicht wollte Paddy im Neckar wassern? Er hatte ja seine

Besatzung nach einem Angriff auf Genua im November 1942 schon einmal durch eine Notwasseringung in der Bucht von Valencia gerettet.] Der Brand verschlimmerte sich. Ich fühlte die Hitze, gab nun alle Hoffnung auf, fühlte mich seltsam entspannt, blickte weiterhin nach vorne, auf das Ende wartend. Zuletzt brach der brennende rechte Flügel ab, das Flugzeug ins Trudeln versetzend. Rund und rund ging es, immer schneller und schneller, bis die Fliehkraft mein Knie streckte und mich freischleuderte. Nach einigen Schwierigkeiten mit dem verrutschten Fallschirmpack gelang es mir, diesen aufzureißen, so daß der Schirm mit einem gewaltigen Stoß meinen Sturz bremste. Unter mir erblickte ich einen See von Feuer [das am Boden ausbrennende Flugzeugwrack mit seiner Treibstoffladung].

Dann weiß ich nichts mehr, bis ich von Deutschen wachgerüttelt wurde. Paddy hätte genug Zeit gehabt, abzuspringen, aber er hielt in heroischer Weise bis zur letzten Minute aus, um das Leben eines Besatzungskameraden zu retten. Lieber Paddy! Ich, meine Frau und meine Familie werden Dir immer dankbar bleiben für das Leben, das Du mir unter Opferung Deines eigenen Lebens geschenkt hast! [Ein Geschwisterpaar hat die Fallschirm landing in der Nähe eines damals noch freistehenden Hauses über Stuttgart-Hofen beobachtet und den Flieger, der durch den Luftzug seine Stiefel verloren hatte, zur Hofener Polizeiwache geleitet. Von dort wurde er mit einem Wagen zur polizeilichen Vernehmung nach Waiblingen gebracht, wo ihn auch der erfolgreiche Nachtjagd Pilot aufsuchte und unter dem Protest des NSDAP- Ortsgruppenleiters mit Zigaretten beschenkte. Bei der Vernehmung hatte der Heckschütze die Schwangerschaft seiner Frau und seinen Beruf als Polizist - I was a British GESTAPO - erwähnt. Der während der Kriegsgefangenschaft des Vaters geborene Sohn erhielt zum Gedenken an den toten Piloten dessen Vornamen.]

Der tote Pilot

Flight Lieutenant [Hauptmann] Arthur Patrick Dowse stammte aus der Gegend von Dublin, Irland, wo seine betagte Schwester noch heute allein im Elternhaus lebt. Er war bei seinem Tod etwa 28 Jahre alt und hatte anlässlich eines Kurzurlaubs unmittelbar zuvor eine gleichfalls im Dienst der Royal Air Force stehende Kanadierin geheiratet, die inzwischen zum zweiten Mal Witwe wurde. Als er seine hier beschriebene letzte Besatzung übernahm, hatte er bereits eine «Tour of Operations» mit etwa 30 Einsatzflügen hinter sich gebracht und war mit dem «Distinguished Flying Cross» (O. F. c.) ausgezeichnet. In der 78. Squadron fungierte er nebenher auf Grund seiner großen Flugerfahrung auch als «Pilot Instructor».



Flight Lieutenant Arthur Patrick Dowse, ungefähr 27 Jahre alt, von der 78. Squadron der R.A.F., Linton on Ouse.

Gurtwerks, der auf einem Foto zu erkennen ist, beweist, daß der Schirm selbst nicht eingeklinkt war.

Dowse war zunächst auf Veranlassung des Übernahme-Kommandos des Fliegerhorsts Nellingen auf dem Stuttgarter Hauptfriedhof im nahen Steinhaldenfeld bestattet, bis er 1948 auf Befehl der Militärregierung exhumiert und auf den Dürnbach War Cemetery beim Tegernsee umgebettet wurde.

Nach einem halben Jahrhundert

Heutige Kontakte zwischen Akteuren und Augenzeugen sowie gemeinsame Besuche der Schauplätze pflegen rasch zu gegenseitigem Verständnis, ja zu Freundschaften zu führen. Selbst für die aggressive Haltung von Teilen der Bevölkerung, die im vorliegenden Falle - wie scho}1 erwähnt - zwei Nächte zuvor gerade im Umkreis der Absturzstelle hart getroffen worden war, äußern sie ein gewisses Verständnis. Sie sind auch dankbar für alle Hilfe, die insbesondere ihrem schwer verletzten Bombenschützen zugute kam, wie auch für die Schilderungen zahlreicher Augenzeugen, die sich auf Pressehinweise gemeldet hatten.

Unverkennbar ist das Erwachen eines solidarischen Wir-Gefühls zwischen den etwa generationsgleichen damaligen Befehlsempfängern, die die Schrecken des Luftkriegs - wenn auch auf verschiedenen Seiten der damaligen Fronten - überlebten. Bitter kritisiert werden indessen «die Politiker jener Tage», die «uns» damals «verseift haben»: They washed their hands of us. Vom Wachsen menschlicher Verbundenheit über die düstere Vergangenheit hinweg zeugt auch eine Briefbeilage des Bordschützen 2 der Dowse-Besatzung, ein Ausschnitt aus der

Seine Mannschaft zollt ihm noch heute höchste Achtung wegen seiner Kameradschaftlichkeit auch gegenüber niedrigeren Dienstgraden - und Fürsorge, ferner wegen seines bei einer Notwasserung im Mittelmeer sowie seines bei der Landung eines schwer beschädigten Bombers bewiesenen hohen fliegerischen Könnens, vor allem aber wegen seines Aushaltens am Steuer der brennenden DT 773, das allen übrigen Insassen die Rettung ermöglichte, die ihm selbst nicht mehr gelang. Vermutlich wurde er durch die von Augenzeugen geschilderte Explosion des Treibstoffs ohne Fallschirm - wohl bewußtlos - herausgeschleudert. Seine zerschmetterte Leiche schlug laut einem Zeitzeugen oberhalb des Stuttgarter Max-Eyth-Sees auf damals noch freiem Feld im Bereich des jetzigen ökumenischen Gemeindezentrums Neugereut auf. Ein leerer Haken des Fallschirm-

neuesten Ausgabe von «AIR MAIL», dem Organ des Veteranenverbandes der Royal Air Force, mit dem Aufruf eines Obersten, den britischen Fonds zum Wiederaufbau der 1945 von britischen Bomben zerstörten Dresdener Frauenkirche zu unterstützen. Kurator und wohl auch Initiator dieses Fonds ist der aus deutsch-jüdischer Familie stammende, als Schrittmacher der britisch-deutschen Versöhnung bekannte anglikanische Pfarrer Dr. Paul Oestreicher aus Coventry, der in den Jahren 1940 und 1941 von deutschen Bomben verwüsteten Partnerstadt Dresdens.

Im jüngsten Brief des Funkers steht der Satz: Ich hoffe, daß die Dowse-Crew-Eskapade in die geschichtliche Dokumentation Eingang findet, nicht etwa in der Absicht, ihr einen besonderen Bekanntheitsgrad zu verschaffen, sondern um die Qualen der in den Krieg von 1939 bis 1945 verwickelten Menschen beider Seiten zu erläutern.

Anmerkung: Der
Verfasser verdankt Dr.
Ralf Beckmann vom
Stadtarchiv Fellbach und
Dieter Kapf von der
«Stuttgarter Zeitung»
wertvolle Kontakte zu
Zeitzeugen.
