

Die Flugzeugexplosion vom 20. Mai 1944 in Neuenkirchen

Gebhard Aders

Einleitung – Lokale Überlieferung – Notwendige Korrekturen – Dürftige schriftliche Quellenlage – Die Luftkriegslage im Frühjahr 1944 – Der 19. Mai 1944 – Der 20. Mai 1944 – Ursachen für die Notlandung – Wer war der Pilot? – Die Explosion: noch ein Erklärungsversuch

Einleitung

Im Jahr 2013 las der Verfasser dieses Beitrags in einem Internetforum, das sich mit Luftkrieg und Luftkriegsgeschichte befasste¹, die Anfrage eines Nutzers, was es mit einem Gedenkstein ostwärts der Gemeinde Neuenkirchen auf sich habe. Es war ein Foto beigefügt. Die auf diesem abgebildete Stehle zeigt in ihrem oberen Teil ein eingemeißeltes einmotoriges Flugzeug, das eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Jagdflugzeug Messerschmitt Bf² 109 (Abb. 1) hat, darunter findet sich eine Plakette mit der Inschrift:

HERR / DEIN WILLE / GESCHEHE / ZUM GEDENKEN / DER
OPFER / DES TRAGISCHEN / FLUGZEUGUNGLÜCKS / 20. [MAI
1944]. Das Denkmal erinnert auf diese Weise an die insgesamt 24 Opfer des Unglücks – fast alle waren Kinder oder Jugendliche.³

1 Das „Luftwaffe Bullet Board“ wurde 2017 geschlossen, weil von einem Hacker alle Beiträge gelöscht worden waren.

2 Bf ist die Abkürzung für Bayrische Flugzeugwerke. Die Abkürzung Me steht für den Namen des Chefkonstruktors Willy Messerschmitt. Die ab 1937 entwickelten Flugzeugtypen erhielten diese Bezeichnung.

3 Zu Tode kamen: Klaus Arensmeyer, Leonore Becks, Franz Berning, August Bertels, Rudolf Bertels, Johannes Dinkhoff, Alfred Dinkhoff, Wilhelm Drupp, Karola Heßling, Josefa Heßling, Josef Hülsmann, Paul König, Karl Laumann, Heinz Löbbers, Hedwig Lohaus, August Ludwig, Hermann Mammes, Alfons Möllers, Robert Müller, Anni Osterhage, Hermann Schmidt, Paul Schratt, Erwin Timmer und Hansjürgen Veltman.

Aus dem besagten Forum gab es zunächst keine Antworten. Auch dem Verfasser, der sich seit mehr als 50 Jahren intensiv mit dem Luftkrieg der Jahre 1939 bis 1945 befasst und sich seit 2009 mit der Lokalgeschichte Altenberges beschäftigt, war dieses Ereignis nicht bekannt. Erste Umfragen bei älteren Bekannten in Altenberge, Nordwalde, Borghorst und Steinfurt, die den Krieg in der Heimat erlebt hatten, brachten ebenfalls kein Ergebnis – niemand hatte von einem solchen Unglück gehört. Es wurden sogar Zweifel an dem Sachverhalt geäußert: „24 Tote? Das hätten wir doch irgendwie gehört!“

Anscheinend war dieses „Flugzeugunglück“ ein Ereignis, das 1944 nur lokal oder in engen Grenzen bekannt geworden ist. Das mag uns, denen heutzutage viele Informationsmedien zur Verfügung stehen, verwundern, doch muss man die damaligen Umstände berücksichtigen: Dass 1944 die NSDAP-eigene Westfälische Tageszeitung, die damals einzige im Münsterland erhältliche Zeitung, darüber geschrieben hätte, war ausgeschlossen, auch der Rundfunk hätte darüber nicht berichtet – es sei denn, bei dem „Unglück“ hätte es sich um einen feindlichen Luftangriff gehandelt. Und das war offensichtlich nicht der Fall.

Lokale Überlieferungen

Eine Anfrage beim Gemeindearchiv Neuenkirchen brachte mehrere Hinweise. Zunächst verwies der Archivar auf die 1997 erschienene Ortsgeschichte.⁴ Darin heißt es unter Berufung auf einen Zeitzeugen, dass ein in Bentlage gestarteter Jagdbomber wegen eines Motorschadens in der Nähe der Bahnstrecke Rheine-Neuenkirchen notlanden musste. Der verletzte Pilot habe die Hinzukommenden gewarnt, sich dem Flugzeug zu nähern und einen herbeieilenden Wehrmatsangehörigen gebeten, die Unfallstelle abzusichern. Plötzlich sei das Flugzeug explodiert und die bis zu 100 Meter weit fliegenden Splitter und Metallteile töteten 16 Menschen, vorwiegend Kinder und Jugendliche. Von den 33 Verwundeten starben später acht. Die Veröffentlichung von Willi Riegert „Heimat unter Bomben“ enthält die gleichen knappen Informationen.⁵

4 Ich danke Herrn Wolfgang Berghoff, Heinrich Fischer u. Robert Wehmschulte, 750 Jahre Neuenkirchen. 1247–1997. Beiträge zur Geschichte der Gemeinde, Neuenkirchen 1997, S. 235f.

5 Willi Riegert, Der Luftkrieg im Raum Steinfurt und Münster und Osnabrück 1939–1945, Steinfurt 2003, S. 75f.

Die Flugzeugexplosion vom 20. Mai 1944 in Neuenkirchen

Besonders wichtig waren die Hinweise auf einige Zeitungsartikel in der Münsterländischen Volkszeitung⁶. In der Ausgabe vom 12. Juni 1999 berichtete der 1944 sechs Jahre alte Herbert Evers sehr detailliert, wie er damals die Katastrophe miterlebt hatte.⁷ Der Zeitzeuge gab an, dass das explodierte Flugzeug ein in Bentlage gestarteter Jagdbomber gewesen sei.⁸ Im Jahr 2004 berichtete die Zeitung über die Enthüllung des vom Heimatverein Neuenkirchen gestifteten Mahnmals.⁹

Ebenfalls sehr detailliert erscheint auf den ersten Blick eine kurze Dokumentation von Fabian Schöpke im Internet aus dem Jahr 2008 mit dem Titel „Neue Erkenntnisse zu der Flugzeugkatastrophe“.¹⁰ Hier wird die Vorgeschichte der Katastrophe folgendermaßen beschrieben: „Um 14.20 Uhr des 20. Mai 1944 ging beim damaligen Jagdgeschwader 11 in Rheine-Hopsten der Befehl ein, einfliegende Bomberverbände [...] der Amerikaner an der Kanalküste abzufangen. Nach kurzer Zeit schoss ein Flugzeug aus der Formation heraus, um eine Notlandung wegen Motorschadens einzuleiten. Jugendliche am Thieberg beobachteten, wie der Pilot seinen Zusatztank und das Kabinendach absprengte [...] Zu dem Zeitpunkt befanden sich noch rund 400 Liter Flugbenzin hinter dem Pilotensitz [...]. Als sich der Flugzeugführer, ein Hauptwachtmeister und zwei in der Nähe liegende Flaksoldaten auf den Weg zum Bürgermeister machten, um die Außenlandung zu melden, explodierte die Messerschmitt – und riss die herumstehenden Passanten mit in den Tod.“ Dass in dieser Schilderung einiges nicht stimmt, wird weiter unten erläutert werden.

6 Herausgegeben vom Verlag Altmeppe in Rheine.

7 Jörg Homering, Art. Er hatte ein Mädchen auf den Armen: „Sie ist tot! Sie ist tot!“ Ein Augenzeuge berichtet: Herbert Evers überlebte die Flugzeugexplosion 1944, in: Münsterländische Volkszeitung Nr. 134 (12.6.1999).

8 Dieser Artikel erschien wortgleich noch einmal in der Ausgabe vom 20.5.2004 als Ergänzung zu einem Beitrag über die Einweihung des Mahnmals. Vgl. Jörg Homering, Art. „Sie ist tot! Sie ist tot!“ Professor Dr. Herbert Evers war Augenzeuge der Flugzeugexplosion 1944, in: Münsterländische Volkszeitung Nr. 118 (20.5.2004). Auch jüngst wurde dem Thema, unter Berufung auf den genannten Zeitzeugen, eine Zeitungsseite gewidmet. Vgl. Jörg Homering, „Sie ist tot! Sie ist tot!“ 24 junge Neuenkirchener starben am 20. Mai 1944 bei der Explosion einer Messerschmitt aus Bentlage, in: Münsterländische Volkszeitung Nr. 65 (17.03.2018).

9 Jörg Homering, Art. Ein Mahnmal gegen den Krieg. Bewegende Gedenkstunde zur Einweihung des Gedenksteins, in: Münsterländische Volkszeitung Nr. 118 (20.5.2004).

10 Fabian Schöpke, Neue Erkenntnisse zur Flugzeug-Katastrophe von 1944 (30.5.2008) <<https://web.archive.org/web/20160423070908/http://ctnp.de/Seite45-Sonstiges/Flugzeugkatastrophe%201944.pdf>>, abgerufen am 30.6.2018.

2013 erschien im Jahrbuch des Kreises Steinfurt ein Beitrag von Erich Krukkert, dem langjährigen Vorsitzenden des Heimatvereins Neuenkirchen, mit dem Titel „Schwärzeste Stunde in der Ortsgeschichte – Explosion einer Messerschmidt [sic!] 109 riss 24 Menschen in den Tod“.¹¹ Krukkert hatte dieses „Ereignis“ selbst miterlebt. Nach seiner Darstellung seien vom Fliegerhorst Bentlage Jagdflugzeuge gestartet, um englische Kampfflugzeuge abzuwehren, die den Fliegerhorst Rheine angreifen sollten. In einem anderen Bericht heißt es, dass die in Bentlage gestarteten Jäger zum Jagdgeschwader (im Folgenden: JG) 1 gehört hätten.

Notwendige Korrekturen

Der Verfasser dieses Beitrags stellte fest, dass die vorerwähnten Darstellungen, die im wesentlichen auf Zeitzeugenberichten beruhen¹², etliche Irrtümer enthalten, die zu korrigieren sind.

Nicht korrekt ist es, dass die Jagdflugzeuge von den Plätzen Bentlage bzw. Hopsten starteten, um den Angriff eines britischen bzw. amerikanischen Bomberverbands abzuwehren. Denn der Stab und die II. Gruppe des Jagdgeschwaders 1¹³ hatten Bentlage am 5. April 1944 geräumt und auf den Platz Störmede bei Geseke verlegt, die I. Gruppe zog am selben Tag von Hopsten nach Lippspringe¹⁴. Beide genannten Plätze waren also seit Anfang April 1944 nicht mehr von einem fliegenden Verband belegt, erst recht nicht von Teilen des Jagdgeschwaders 11, das nie auf Fliegerhorsten um Rheine stationiert gewesen war.

Und am 20. Mai flog auch kein amerikanischer oder britischer Bomberverband mit dem Ziel Fliegerhorst Rheine an – britische Bomber zudem keineswegs, da das Bomber Command der Royal Air Force damals nur Nachtangriffe

11 Erich Krukkert, Schwärzeste Stunde der Ortsgeschichte, in: Unser Kreis. Jahrbuch für den Kreis Steinfurt 27 (2013), S. 87–90. Der Verfasser des hier erscheinenden Beitrags hat 2013 die Herren Krukkert und Evers zu ihren Erlebnissen ausführlich telefonisch befragt.

12 Diese Zeitzeugen waren 1944 noch Kinder, und es ist nur zu natürlich, dass sich im Lauf von Jahrzehnten ihre Erinnerungen an das damalige Geschehnis geändert haben.

13 Jedes Geschwader bestand aus drei Gruppen, die mit römischen Ziffern bezeichnet wurden. Zu einer Gruppe gehörten drei, mit arabischen Ziffern bezeichneten Staffeln, die sollmäßig je 12 Flugzeuge hatten.

14 Michael Holm, Jagdgeschwader 1 „Oesau“ (1997–2003) <<http://www.wv2.dk/air/jagd/jg1.htm>>, abgerufen am 30.6.2018. Die von dem dänischen Luftkriegshistoriker Michael Holm zusammengestellten Angaben zu den Verbänden der deutschen Luftwaffe sind die vollständigsten dieser Art.

Abb. 1 Eine Messerschmitt Bf 109 G-6 der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 53, am 22. Mai 1943, auf dem italienischen Flugplatz Comiso (Quelle: Sammlung Peter Petrick).

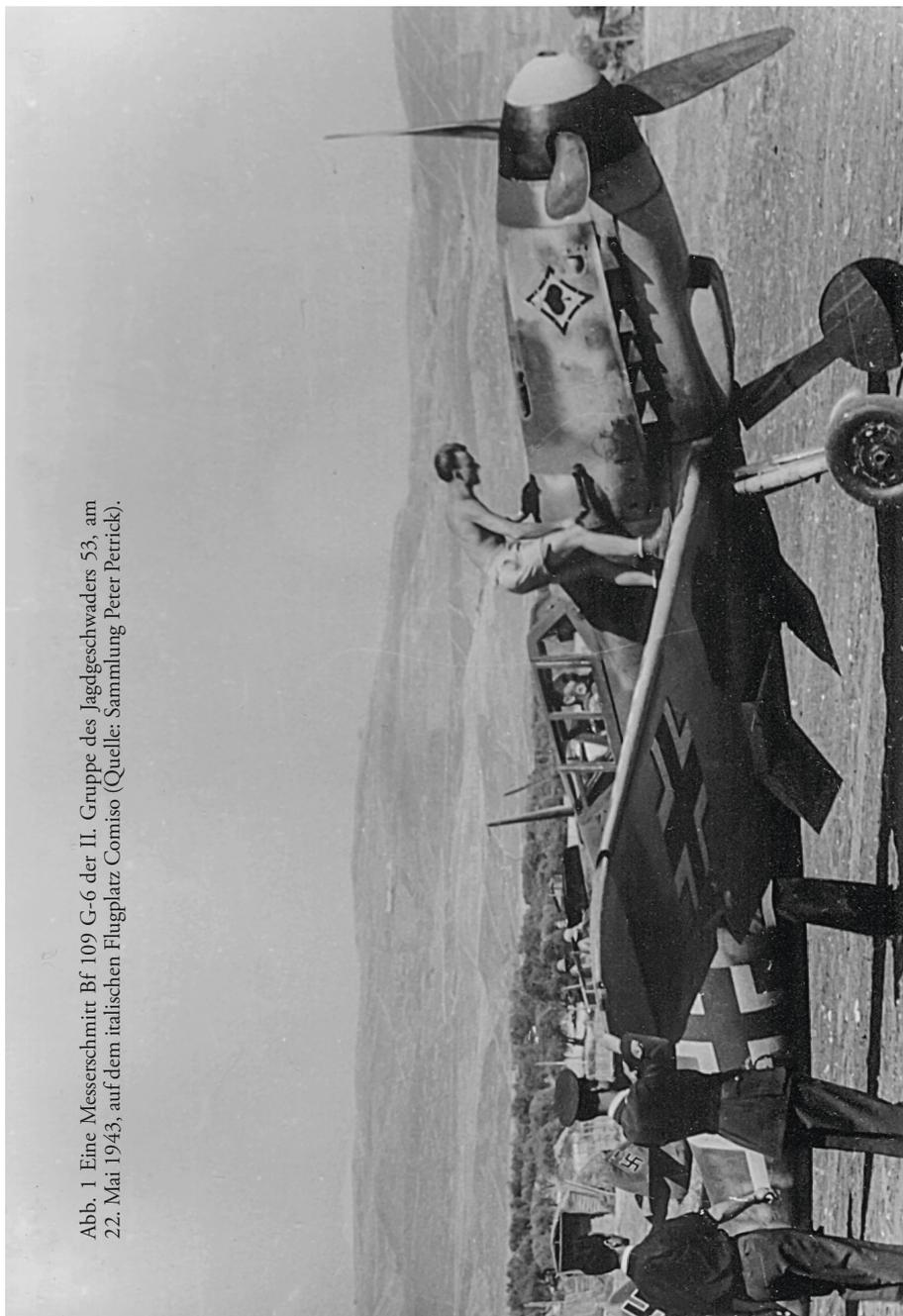




Abb. 2 Das vom Bildhauer Heinrich Langenberg aus Heek geschaffene und in der Nähe des Unglücksorts in Neuenkirchen aufgestellte Denkmal wurde in einer Gedenkstunde am 20. Mai 2004, am 60. Jahrestag der Flugzeugexplosion, eingeweiht.

flog. An diesem Tag waren lediglich einige Bombergeschwader der amerikanischen VIII. U.S. Army Air Force zu Angriffen auf Flugplätze bei Paris und Reims sowie auf Bahnanlagen in Lüttich gestartet, die aber fast alle wegen schlechten Wetters zurückgerufen wurden. Einige wenige Bomber warfen verstreut 35 Bomben im Landkreis Aachen ab, die Flurschäden verursachten. Begleitjäger stießen bis Wesel vor, drehten dann aber nach Süden ab.¹⁵

Es ist auch falsch, wie in einigen Berichten zu lesen ist, dass das notgelandete deutsche Flugzeug ein Jagdbomber gewesen sei und die Explosion durch die an Bord befindliche Bombe entstanden sei. Jagdbomber waren zur damaligen Zeit nur an den Fronten im Osten und im Mittelmeerraum im Einsatz. In zwei Quellen werden als Ursachen für die Notlandung ein „Getriebeschaden“ und ein „schleichender Kabelbrand“ genannt, das aber sind unsinnige Formulierungen und auf die mangelnde technische Kenntnis der Artikelschreiber zurückzuführen.¹⁶

In den Zeitzeugenberichten sind zwei Stellen bemerkenswert: Der Zeitzeuge Professor Herbert Evers berichtete dem Verfasser, er hätte damals die Schwimmweste des Piloten, die der sich vom Leib gerissen habe, im Acker vergraben, um sie später als Souvenir an sich zu nehmen – auf dieser habe der Name des Piloten gestanden: Uffz (Unteroffizier) Möller „oder so ähnlich“. Und schließlich gibt es eine Aussage, dass die linke Tragfläche vom Rumpf abgerissen wurde und vor allem die links vom Flugzeug stehenden Menschen getötet oder verletzt wurden.¹⁷

Dürftige schriftliche Quellenlage

Über dieses Unglück war kein offizieller Untersuchungsbericht der Luftwaffe zu ermitteln. Die namentlichen Verlustmeldungen des Generalquartiermeisters der Luftwaffe für das Jahr 1944 sind nicht im Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv vorhanden. Auch Unterlagen einer Polizeidienststelle oder des Krankenhauses Neuenkirchen mit Ermittlungen zur Todesursachen waren nicht zu finden. Der vom Verfasser unternommene Rekonstruktionsversuch mag daher manchem Leser spekulativ erscheinen.

15 Roger A. Freeman, *Mighty Eighth War Diary*, London 1981, S. 246.

16 Jörg Homering, „Sie ist tot! Sie ist tot!“ 24 junge Neuenkirchener starben am 20. Mai 1944 bei der Explosion einer Messerschmitt aus Bentlage, in: *Münsterländische Volkszeitung* Nr. 65 (17.03.2018); Schöpke, *Neue Erkenntnisse*.

17 Schöpke, *Neue Erkenntnisse*; Mündliche Aussage eines Zeitzeugen, der ungenannt bleiben wollte.

Immerhin waren zwei Archivquellen zu ermitteln, in denen etwas über die vermutete Ursache für die Explosion zu lesen ist: Am 21. Mai schrieb der „Höhere SS- und Polizeiführer im Wehrkreis VI“¹⁸ an den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen eine „Luftschuttschadensmeldung“. Darin heißt es u. a., dass „durch die Notlandung eines deutschen Jägers bei Neuenkirchen um 14.20 Uhr der Benzintank explodiert“ sei und dadurch 13 (sic!) Personen getötet und eine größere Zahl verletzt worden seien¹⁹.

Vom 30. Mai stammt ein Rundschreiben des Regierungspräsidenten in Münster, das an alle Landräte und Bürgermeister gerichtet war, in dem er ausführlich auf die Notlandung mit deren Folgen einging.²⁰ „Ein Jagdflugzeug musste infolge eines Motorschadens eine Notlandung außerhalb eines Flugplatzes vornehmen. Dem Flugzeugführer gelang es, trotz schwerer Brandwunden das Flugzeug mit eingefahrenem Fahrwerk auf einem Feld in der Nähe eines Dorfes zu landen. Er verließ das Flugzeug [...], machte die hinzueilende Bevölkerung auf die Gefahr einer Explosion aufmerksam, verwies sie auf eine sichere Entfernung zum Flugzeug und begab sich ins Dorf, um seine Brandwunden [...] behandeln zu lassen [...] Das Flugzeug stand in hellen Flammen. Als der Flugzeugführer sich auf dem Weg ins Dorf befand, explodierten durch das sich weiter ausbreitende Feuer die Kraftstofftanks.“ Weiter heißt es in dem Rundschreiben, dass dadurch viele Schaulustige getötet, darunter viele Jugendliche, die trotz der Warnung in „geringster Entfernung“ um das Flugzeug standen. Zu den Toten hätten auch ein Hauptwachtmeister und zwei jugendliche Flakhelfer aus einer nahe gelegenen Flakstellung gehört. Im Rundschreiben folgte dann die Warnung, dass bei Notlandungen unbedingt Schaulustige fern zu halten seien.

In beiden Quellen wird also die Explosion des Treibstofftanks für die Katastrophe verantwortlich gemacht. Der Verfasser, der eine große Zahl von Berichten über Bauch- und Bruchlandungen deutscher Jagdflugzeuge gelesen hat, konnte darunter keinen finden, in dem von einer so verheerenden Explosion die Rede war. Die möglichen Ursachen sollen zum Ende des Beitrags untersucht werden.

18 Das Gebiet des Wehrkreises VI deckte sich mit dem der Provinzen Rheinland und Westfalen.

19 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen – Abteilung Westfalen, Oberpräsidium Münster, Nr. 7906, Bd. 3.

20 Gemeindearchiv Altenberge, B 130.

Sodann soll in diesem Beitrag der Ablauf der Ereignisse rekonstruiert und ermittelt werden, wer der unglückliche Pilot war.

Die Luftkriegslage im Frühjahr 1944

Zunächst müssen hier einige Ausführungen über die Luftkriegslage im Frühjahr 1944 folgen.²¹ Die deutsche Luftwaffe hatte zu diesem Zeitpunkt den Luftkrieg gegen die Alliierten verloren. Deren zahlenmäßige Überlegenheit war erdrückend und stieg weiter an. Im Januar 1944 setzten die amerikanischen Luftstreitkräfte rund 6 300 Bomber ein und ebenso viele Jäger, im Mai waren es über 19 000 Bomber und 36 000 Jäger. Anfang Mai verfügte die Luftwaffe für die Heimatluftverteidigung nur über 330 einsatzbereite einmotorige Tagjäger.

Um die Schlagkraft der Tagjagd gegen amerikanische Angriffe auf Ziele in Nord- und Mitteldeutschland zu erhöhen, zog die Führung das in den Niederlande stationierte Jagdgeschwader 1 auf Plätze in Nordwestdeutschland zurück, u. a. auf die Fliegerhorste Rheine-Bentlage und Hopsten, damit die Jäger nicht mehr hinter den Bomberverbänden herfliegen mussten, sondern in Gruppen eng zusammengefasst ihnen entgegenfliegen konnten²². Da auch diese Maßnahme nicht ausreichte, wurden die drei Gruppen des JG 1 im Raum Paderborn/Lippstadt stationiert. Die amerikanischen Tagbomber, die Flugzeugwerke oder Benzinraffinerien angreifen wollten, konnten mit ihren Begleitjägern von der deutschen Tagjagd unbehelligt über die Niederlande einfliegen, lediglich hier und da von der Flak beschossen. Zu Luftkämpfen mit dem JG 1 und dem zwischen Oldenburg und Wunstorf stationierten JG 11 kam es erst über dem westlichen Niedersachsen. Zur Not konnte das I. Jagdkorps, das seinen Gefechtsstand im niederländischen Deelen hatte, die II. Gruppe des Jagdgeschwaders 53 einsetzen, die in Biblis bei Darmstadt lag und nominell über 33 Jagdflugzeuge verfügte.

Die Bibliser Gruppe ist für den „Fall Neuenkirchen“ von besonderem

21 Zum Folgenden vgl. Horst Boog, Strategischer Luftkrieg in Europa und Reichsluftverteidigung 1943–1944, in: Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Bd. 7: Das Deutsche Reich in der Defensive – Strategischer Luftkrieg in Europa. Krieg im Westen und in Ostasien 1943–1944/45, hrsg. v. Militärgeschichtlichen Forschungsamt der Bundeswehr, Stuttgart u.a. 2001, S. 3–415, hier: S. 261ff.

22 Zur Geschichte der JG 1 und 11 vgl. Jochen Prien u. Peter Rodeike, Jagdgeschwader 1 und 11. Einsatz in der Reichsverteidigung von 1939 bis 1945, Teil 1: 1939–43, Eutin 1994. Laut Jochen Prien gab es bei keinem der Geschwader einen „Unteroffizier Möller oder ähnlich“.

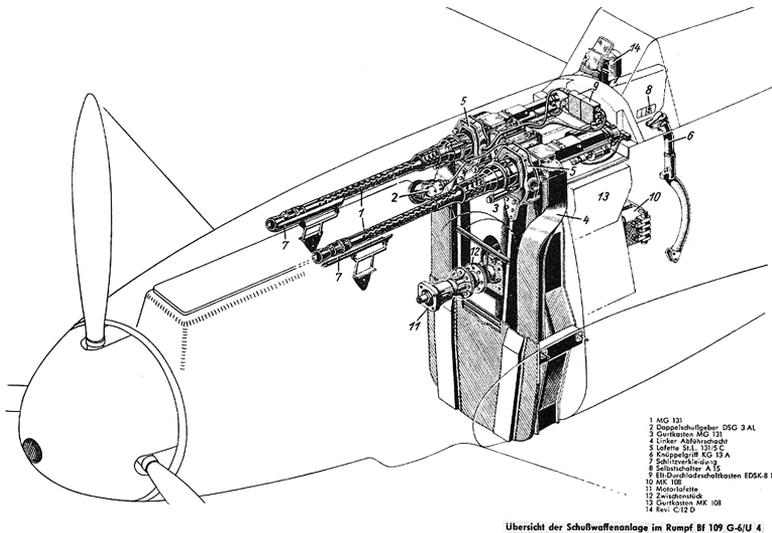


Abb. 3 Schusswaffenanlage der Bf 109 G-6/U 4. Bei Ziffer 7: die beiden MG 131, bei Ziffer 10 und 11: die Kanone MK 108. Nicht abgebildet ist das Rohr zur Austrittsöffnung im Propeller. Bei Ziffer 13: der Munitionskasten für die Patronen der MK 108 (Quelle: Luftwaffendienstvorschrift L. Dv. T Handbuch 2109/G-6/U4/WA, hrsg. v. Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Berlin 1944).

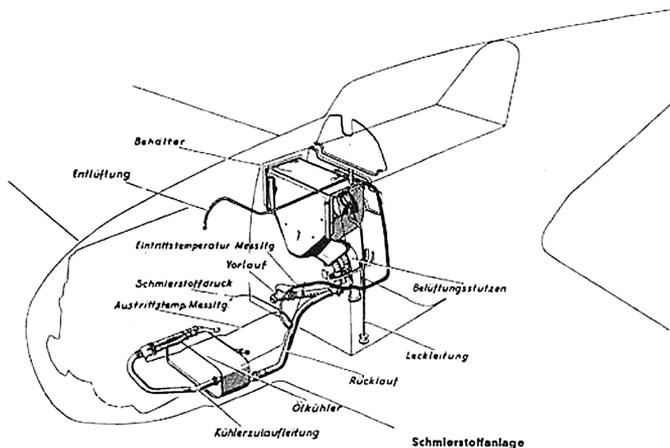


Abb. 4 Schmierstoffanlage der Bf 109 G-6: Unter der Rumpfspitze liegt der Ölkühler, vor der Kabine der Ölbehälter (Quelle: Luftwaffendienstvorschrift L. Dv. T. Handbuch 2109/G-6, hrsg. v. Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Berlin 1943).

Interesse, wie sich zeigen wird. Deren Flugzeuge waren Messerschmitt der Baureihe Bf 109 G-6, 1943 in Wien gebaut. Bewaffnet waren sie mit zwei 13-mm-MG 131, die oberhalb des Motors eingebaut waren, und serienmäßig den Umrüstsatz „U 4“ hatten, die 3-cm-Kanone MK 108 als zentrale Waffe, die durch die hohle Propellernabe schoss.²³ Das Magazin für die Munition – der Gurtkasten – lag vor der Flugzeugkabine, in Flugrichtung links (Abb. 3). Außerdem hatten die Flugzeuge den Rüstsatz „R 1“ bekommen, eine Vorrichtung zum Anhängen einer Bombe unter dem Rumpf, denn das JG 53 flog 1943 in Italien nicht nur Jagdeinsätze, sondern warf auch bei Tiefangriffen Bomben. Nach der Verlegung in den Bereich der Reichsluftverteidigung wurde das Bombengehänge durch eine Vorrichtung für die Mitnahme eines abwerfbaren Treibstofftanks ersetzt, ohne dass dies im Stammbaum der Flugzeuge als besonderer Rüstsatz vermerkt wurde.

Der 19. Mai 1944

Am 19. Mai startete die 8. US-Luftflotte einen Großangriff auf Ziele im Raum Braunschweig und Berlin. 888 Bomber vom Typ B-17 „Flying Fortress“ und B-24 „Liberator“ waren daran beteiligt, der Geleitschutz bestand aus 700 Mustang-, Thunderbolt- und Lightning-Jägern.²⁴ Etwa um 12 Uhr erreichte die Spitze der US-Geschwader bei Ijmuiden die Küste. Um 12.35 Uhr begannen im Raum zwischen Osnabrück und Dümmer See die Luftkämpfe, bei denen die Jagdgeschwader 1 und 11 mehrere Abschüsse erzielten.²⁵ Auch die II. Gruppe des Jagdgeschwaders 53 aus Biblis kam jetzt heran, bei deren 5. Staffel der 23 Jahre alte Unteroffizier Werner Köhler flog.

Die Gruppe, die an diesem Tag nicht von ihrem erfahrenen Kommandeur Major Meinberg, sondern von einem jüngeren Staffelp kapitän geführt wurde, erreichte ziemlich aufgesplittert das Kampfgebiet und warf sich mit ihren rund 30 Flugzeugen den fast 300 B-24-„Liberator“-Bombern der 2. Bomberdivision entgegen. Bevor die Jäger auf wirksame Schussentfernung herankamen, wurden sie von über 150 Geleitjägern abgefangen. Die Gruppe erzielte keinen Abschuss, verlor aber im Großraum Osn-

²³ Zu den Bordwaffen vgl. Hanfried Schliephake, Flugzeugbewaffnung. Die Bordwaffen der Luftwaffe von den Anfängen bis zur Gegenwart, Stuttgart 1977.

²⁴ Freeman, War Diary, S. 245.

²⁵ Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA), Mikrofilm C 2027/I und /II. Unter den erfolgreichen Jägern war auch Oberleutnant Krupinski, der in der Bundeswehr-Luftwaffe bis zum Generalleutnant aufstieg.

brück vier Flugzeugführer. Der Gruppenkommandeur schrieb als Ursache für die Verluste: „Luftkampf mit 200-300 Fortress II und Liberator sowie mit 150 Lightning, Thunderbolt und Mustang“ sowie über den Verlust eines Flugzeugführers: „Zuletzt im Planquadrat FR im Luftkampf mit Thunderbolt gesehen und seitdem vermisst.“²⁶

Bei diesen Luftschlachten mussten die deutschen Jagdflugzeuge wegen ihrer relativ kleinen Treibstofftanks die Kämpfe recht frühzeitig abbrechen, um dann auf einem nahegelegenen Fliegerhorst zu landen, wo sie auftanken, Munition ergänzen und gegebenenfalls Beschussschäden reparieren lassen konnten. Die Flugzeugführer der Jagdgeschwader 1 und 11 konnten ihre recht nahe gelegenen Heimatplätze anfliegen. Anders war die Lage bei der II./JG 53. Deren Maschinen hatten schon vor Beginn der Kämpfe einen Großteil ihres Kraftstoffs beim Anflug verbraucht und nun reichte der Treibstoff nicht mehr, um nach Biblis zurückzufliegen. So werden die Flugzeugführer auf nahegelegenen Fliegerhorsten wie Quakenbrück, Achmer, Hopsten und eben auch auf dem besonders gut ausgebauten Platz Bentlage gelandet sein.

Wie der Verfasser aus vielen Einsatzberichten weiß, starteten die aufgetankten Maschinen nur, wenn eine reelle Chance bestand, den Bomberverband noch einzuholen. Meist warteten die gelandeten Flugzeugführer, ob die Bomber auf dem Rückflug in ihren Bereich kommen würden. Doch an diesem Tag drehten die US-Verbände nach Erreichen ihrer Ziele nach Norden ab und flogen über Schleswig-Holstein nach England zurück.

Auf jeden Fall verblieben am 19. Mai auf dem Horst Bentlage eine ganze Reihe Jagdflugzeuge. Vermutlich gehörten die meisten zur II./JG 53. Wenn das zutrifft, wie der Verfasser vermutet, gibt es dafür auch eine Erklärung: Am folgenden Tag sollte eine Neugliederung der süddeutschen 7. Jagddivision beginnen²⁷, ein neues Geschwader war dort aufzustellen, mehrere Jagdgruppen dahin zu verlegen und die Liegeplätze anders zu belegen. Daher war es am 19. Mai noch nicht klar, ob Biblis der Liegeplatz der II./JG 53 bleiben sollte oder – wie später befohlen wurde – der Fliegerhorst Öttingen.²⁸

²⁶ Mitteilung der Deutschen Dienststelle Berlin, der Nachfolgerin der „Wehrmachtsauskunftsstelle für die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen von Gefallenen der deutschen Wehrmacht“, abgekürzt WAST. Die Einheiten der Wehrmacht meldeten der WAST auf Formularen ihre Gefallenen, Vermisste und Verwundeten.

²⁷ Boog, Strategischer Luftkrieg, S. 261f.

²⁸ Nördlich von Nördlingen gelegen.

Der 20. Mai 1944

Die 8. amerikanische Luftflotte unternahm am Morgen des 20. Mai mit starken Verbänden aller drei Bomberdivisionen Angriffe auf Flugplätze und Eisenbahnanlagen in Frankreich und Belgien; 271 B-17 und B-24 der 3. Bomberdivision sollten zu Verschiebebahnhöfen bei Brüssel und Lüttich fliegen. Um 9.45 Uhr erfassten die deutschen Radargeräte²⁹ starke Einflüge an der Scheldemündung. Kurz danach wurde im Rheinland Fliegeralarm ausgelöst.³⁰ Die 3. Bomberdivision musste wegen einer dichten Wolkendecke ihren Einsatz abbrechen, im Raum Wesel drehten die Verbände in Richtung Aachen ab, wo durch Wolkenlücken einige Sprengbomben abgeworfen wurde, danach ging sie auf Heimatkurs.³¹ Die amerikanischen Jäger flogen über das Rheinland in den südwestdeutschen Raum.³² Von Lippspringe und Paderborn starteten gegen 11 Uhr Teile der I. und III./JG 1 und wurden vom Jägerleitdienst bis in den Raum Köln geführt. Da sie keine Feindflugzeuge sichteten, kehrten die Flugzeugführer zu ihren Heimatplätzen zurück. Auch die gestarteten Jäger der süddeutschen 7. Jagddivision hatten keine Feindberührung.

Außer den Einflügen von Bombern und Jägern erfasste der deutsche Flugmeldedienst zahlreiche feindliche Aufklärer, die in großer Höhe die Ergebnisse der Angriffe vom Vortag sowie die Belegung von Fliegerhorsten in Nordwestdeutschland fotografierten.

Es erhebt sich nun die Frage, warum am Vormittag des 20. Mai kein Jäger vom Fliegerhorst Bentlage aus zu einem Einsatz startete. Die Antwort lautet: Es wäre – erstens – nach der damaligen Taktik höchst ungewöhnlich gewesen, eine zahlenmäßig schwache Formation zu einem Feindflug einzusetzen. Und zweitens bestand eine sogenannte Myo-Warnung. Das Stichwort „Myo“ besagte, dass Feindflugzeuge in der Luft waren und deshalb alle eigenen Flugzeuge, die sich nicht auf einem Einsatzflug befanden, sofort zu landen hatten bzw. kein Flugzeug starten durfte, es sei denn zu einem

29 Das ist der heute gebräuchliche englische Ausdruck, in Deutschland hießen sie damals „Funkmessgeräte“.

30 Landesarchiv Nordrhein-Westfalen – Abteilung Westfalen, Oberpräsidium Münster, Nr. 7906, Bd. 3.

31 Freeman, War Diary, S. 246

32 Zum Folgenden erhielt der Verfasser zahlreiche Hinweise von Dr. Jochen Prien, der sich seit Jahrzehnten in mehreren gründlichen Untersuchungen mit der Jägerwaffe befasst.

Jagdeinsatz im geschlossenen Verband.³³ Erst als die Myo-Warnung aufgehoben war, starteten um 14.20 Uhr die Jäger in Bentlage.

Ursachen für die Notlandung

Alle Zeitzeugenaussagen stimmen darin überein, dass ein größerer Pulk startete und ein Flugzeug mit einer starken Rauchfahne aus dem Motor ausscherte und wieder in Richtung des Fliegerhorstes flog, in niedriger Höhe den Zusatztank und die Kabinenhaube abwarf, dann mit eingefahrenem Fahrwerk eine Bauchlandung machte. Als der Pilot aus dem Wrack kletterte, habe es im Bereich der Kabine bereits gebrannt.

Was war da geschehen? Die in den Messerschmitt 109 der Baureihe G-6 verwendeten Daimler-Benz-Motoren DB 605 waren alles andere als zuverlässig. Es geschah nicht selten, dass bei Vollgas oder – korrekter – bei Voll-Last durch Blasenbildung im Ölkühler der Schmierfilm in den Zylindern abbriss. Die Folge war, dass ein Kolben sich festfraß und ein Pleuel abbriss. Der abgerissene Pleuel durchstieß dann das Motorgehäuse, austretendes Öl und Benzin entzündeten sich an den rotglühenden Auspuffstutzen und schon entstand im Motorbereich ein heftiger Brand. Wenn die Flammen auf den Ölkühler oder gar auf den Öltank, der vor der Kabine angebracht war (vgl. Abb. 4), übergriffen, wurde auch das Brandschott zwischen Kabine und Motor glühend heiß. Dadurch konnten die Benzinleitungen, die vom Tank – der lag unter und hinter dem Pilotensitz – durch die Kabine und das Brandschott nach vorne führten, in Brand geraten. Das wurde dann für den Piloten eine bedrohliche Lage. Außerdem hatte er wahrscheinlich einen gravierenden Fehler gemacht, zugleich mit dem Abwurf des Zusatztanks, der unter dem Rumpf hing, oder kurz danach den Schnellablass des Innentanks zu öffnen. Als die Maschine am Boden zum Stillstand gekommen war, trat weiter Benzin aus und schon stand alles in Flammen.

Wie es zur Explosion gekommen sein konnte, wird noch an späterer Stelle erörtert werden.

Wer war der Pilot?

Das notgelandete Flugzeug war eine Messerschmitt Bf 109. Die einzige mit diesem Modell ausgerüstete II. Gruppe eines Jagdgeschwaders, die in diesem

³³ Zu „Myo“ siehe BA-MA, RL 2-II/130 – Taktische Bemerkungen und Hinweise des Oberkommandos der Luftwaffe.

Raum zum Einsatz gekommen ist, war die II./JG 53. Also muss der verunglückte Flugzeugführer zu dieser Gruppe gehört haben.

Doch seine Identifizierung erwies sich als schwierig. Für 1944 fehlen im Bundesarchiv-Militärarchiv die namentlichen Verlustmeldungen des Generalquartiermeisters. Wohl aber gibt es summarische Aufstellungen über Flugzeugverluste mit Angaben wie Datum, Einheit, Flugzeugtyp, Ursache wie Feindflug, Unfall oder Betriebsstörung und gegebenenfalls, ob ein Totalverlust eingetreten ist.³⁴ Für den 20. Mai sind 9 Verluste vermerkt, sechs davon gab es bei Verbänden in Süddeutschland – diese kommen also nicht in Betracht. Drei Bf 109 G-6 gehörten zur II./JG 53. Bei zweien steht als Ursache „Betriebsstörung/Unfall“, doch bei der dritten ist ein 100%-Schaden vermerkt, und als Ursache: eingetreten beim Start zum Verlegungsflug.

Der Verfasser hatte die Deutsche Dienststelle in Berlin gebeten, Folgendes zu überprüfen: Welche Jagdgruppen im Reichsgebiet, die an diesem Tag einen Flugzeugschaden oder -verlust meldeten, hatten auch einen „Personalschaden“ der WAST übermittelt. Das Ergebnis war, dass nur in den Listen der II./JG 53 ein Verlust eingetragen ist: Unteroffizier Werner Köhler, 23 Jahre alt, Flugzeugführer bei der 5./JG 53³⁵, Totalschaden mit der Bf 109 G-6/R1/U4, Werknummer 440 206, Flugzeugkennung schwarze 1, beim Start zum Verlegungsflug, durch Brandwunden schwer verwundet.³⁶ Das alles trifft offensichtlich auf die Bruchlandung in Neuenkirchen zu: Messerschmitt einer II. Gruppe, Bruch beim Start zu einer Verlegung, Flugzeugführer durch Verbrennungen schwer verwundet. Wie oben erwähnt, hatte sich der Zeitzeuge Herbert Evers 70 Jahre später erinnert, dass auf der Schwimmweste³⁷, die er im Acker vergrub, der Name „Uffz. Möller oder so ähnlich“ gestanden habe. Mit ziemlicher Sicherheit war es in Wirklichkeit der Name Köhler.

Ein Unteroffizier Köhler taucht aber in den Listen der Flugzeugführer, die den Abschuss eines Feindflugzeugs beanspruchten, während der gesamten Kriegszeit nicht auf.³⁸ Er war, wie es im damaligen Luftwaffenjargon

34 Ich danke Herrn Dr. Jochen Prien für die Auszüge aus dem Bestand Generalquartiermeister im BA-MA.

35 Die 5. Staffel gehörte zur II. Gruppe.

36 Der Verfasser dankt der Deutschen Dienststelle (WAST) für die Auskünfte.

37 Auch bei Flügen über Land pflegten die Jagdflieger die dicken mit Kapokfasern gefüllten Schwimmwesten als Ausfallschutz vor Verletzungen bei Bauchlandungen zu tragen.

38 Abschussansprüche wurden täglich beim General für Auszeichnungs- und Disziplinarwesen eingereicht und dort in Listen eingetragen. Die Originale sind verloren.

hieß, ein „unproduktiver Jagdflieger“. Vielleicht tut man ihm aber mit dieser Bezeichnung unrecht und er war „nur“ der zuverlässige „Kaczmarek“, wie man damals sagte, also der Flügelmann eines erfolgreichen Jägers, dem er im Luftkampf den Rücken sicherte. Ob er nach dem Unfall wieder als Jagdflieger eingesetzt wurde, ist nicht bekannt. Nach Auskunft der Deutschen Dienststelle hat er das Kriegsgeschehen überlebt und ist 1986 verstorben.

Diese Rekonstruktion hat allerdings einen Schönheitsfehler: In der Verlustmeldung der WAST steht als Unfallort „Flugplatz Biblis“. Geht man davon aus, dass der Aktenvermerk zutrifft, bricht die Konstruktion zusammen, dass es Unteroffizier Köhler war, der in Neuenkirchen notlanden musste. Der Verfasser hat jedoch in seiner langen Berufszeit als Archivar vielfach festgestellt, dass in Dokumenten aus der neueren Zeit nachweislich sachliche Fehler enthalten sind, die zum Teil auf Nachlässigkeiten beim Abschreiben handschriftlicher Notizen, auf Hörfehler beim Diktat oder einfach auch auf Irrtümern beruhen. Denn die Annahme, dass es Unteroffizier Köhler war, wird dadurch bekräftigt, dass er der einzige Pilot war, der laut den Unterlagen der WAST am 20. Mai 1944 einen Startunfall hatte und Brandwunden erlitten hat.

Die Explosion: noch ein Erklärungsversuch

Sowohl in der LS-Schadensmeldung des Höheren SS- und Polizeiführers im Wehrkreis VI wie in dem Rundschreiben des Regierungspräsidenten steht, dass durch Explosion des Benzintanks die um das Flugzeug stehenden Menschen getötet worden seien.

Auf den ersten und laienhaften Blick scheint es naheliegend, dass ein Benzintank explodieren kann. Doch der Benzintank bei der Messerschmitt Bf 109 war ein so genannter geschützter Sackbehälter³⁹ (Abb. 5). Seine Wandung bestand aus mehreren Schichten unterschiedlichen Materials wie gummierte Baumwolle, Kunstfaser und Leder. Dieses Material dichtete sich bei Durchschüssen oder anderen mechanischen Beschädigungen von selbst ab – wenigstens weitgehend. Bei der Notlandung in Neuenkirchen stand aber die Maschine in Flammen. Mit ziemlicher Sicherheit hatte sich das aus dem Schnellablass laufende Benzin entzündet. Dann wird sich der Tank erhitzt haben, die darin befindlichen Gase können sich schlagartig entzündet haben.

gegangen, Mikrofilme im BA-MA. Der Verfasser besitzt Duplikate dieser Filme.

39 Er hatte die Form eines nach links gedrehtem L und lag hinter dem Rückenpanzer und unter dem Sitz des Flugzeugführers.

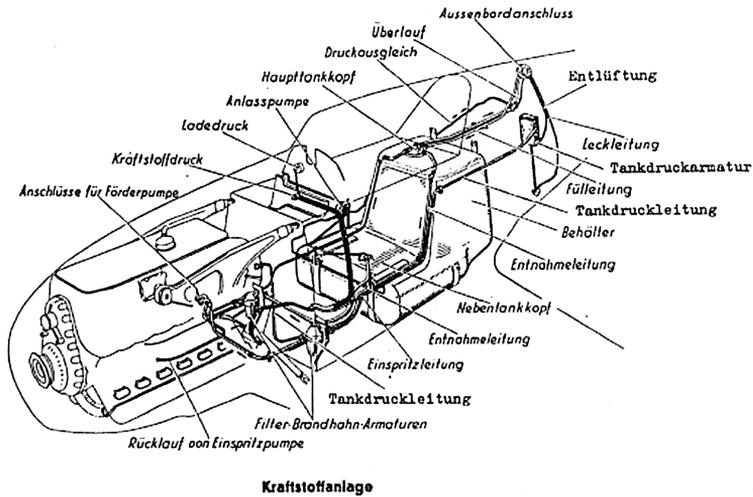


Abb. 5 Kraftstoffanlage der Bf 109 G-6. Hinter und unter dem Pilotensitz liegt der Sackbehälter für den Kraftstoff (Quelle: Luftwaffendienstvorschrift L. Dv. T. Handbuch 2109/G-6, hrsg. v. Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Berlin 1944).



Abb. 6 Brand einer bruchgelandeten Bf 109 des JG 53. Eine Zerstörung des Flugzeugs durch eine Tankexplosion ist nicht zu erkennen, wohl hat brennendes Benzin das Aluminium des Rumpfs zum Schmelzen gebracht. Der schwarze Rauch entstand durch den Brand des gummibeschichteten Tanks. (Quelle: Sammlung Peter Petrick).

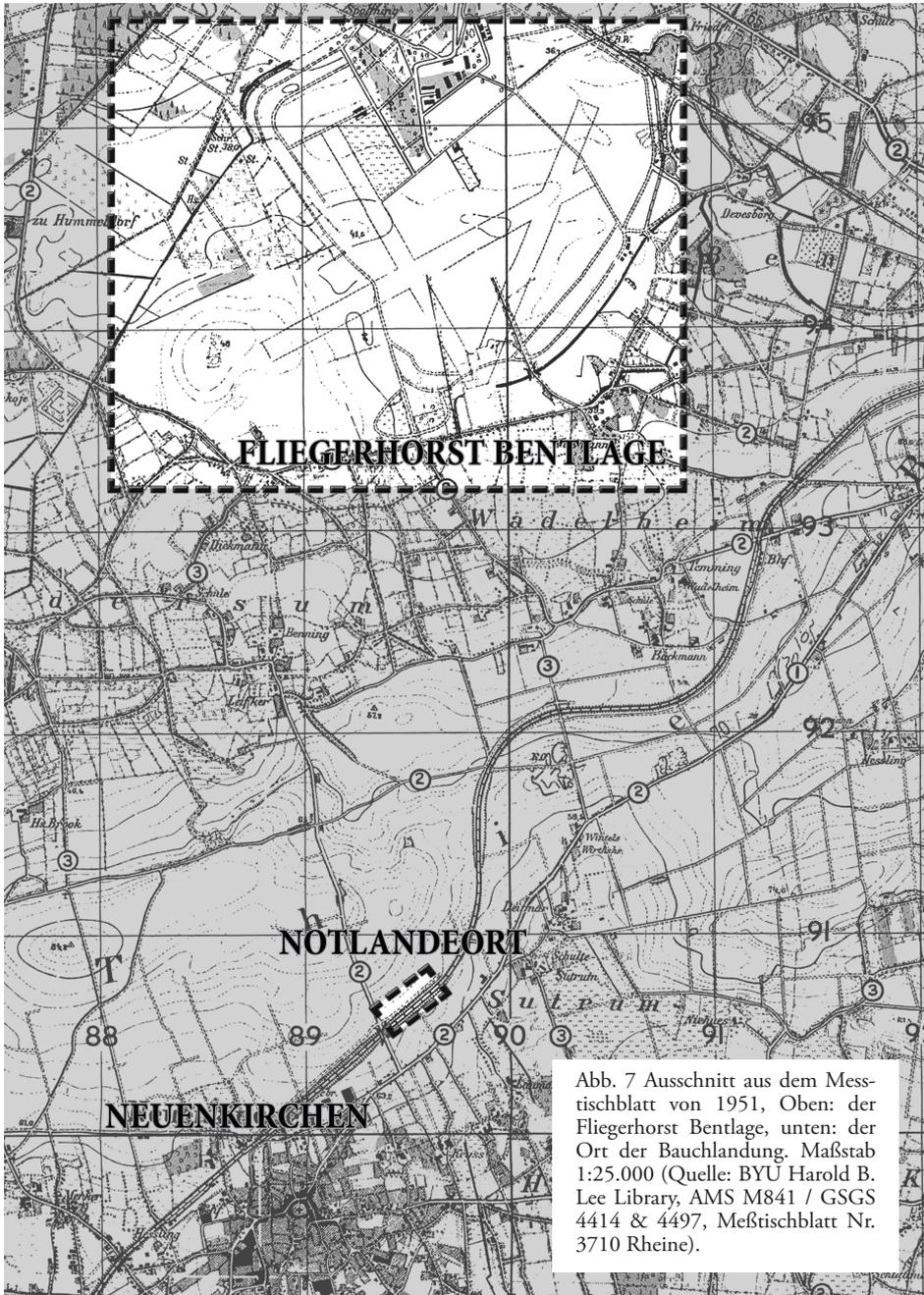


Abb. 7 Ausschnitt aus dem Mess-tischblatt von 1951, Oben: der Fliegerhorst Bentlage, unten: der Ort der Bauchlandung. Maßstab 1:25.000 (Quelle: BYU Harold B. Lee Library, AMS M841 / GSGS 4414 & 4497, Meßtischblatt Nr. 3710 Rheine).

Aber explodierendes Benzin oder andere Treibstoffe haben eine viel niedrigere Detonationsgeschwindigkeit als Sprengstoffe.⁴⁰ Wäre nur der Tank explodiert, hätten die Umstehenden zwar Brandwunden erlitten, aber keine tödlichen Verletzungen durch Splitter. Fotos von bruchgelandeten Bf 109, deren Tank in Brand geraten war, zeigen keine Explosionswirkungen. Diese Annahme bestätigt auch das beigefügte Foto (Abb. 6). Der Tank hinter dem Pilotensitz brennt unter starker Rauchentwicklung und das Aluminium im Bereich der Kabine ist weggeschmolzen. Es ist keine Spur von einer Explosion zu sehen, die das Flugzeug zerrissen hätte.⁴¹

Es müssen also in Neuenkirchen auch Sprengstoffe oder andere hochexplosive Stoffe detoniert sein. Aber welche? Das Flugzeug war definitiv kein Jagdbomber, der mit einer Bombe unter dem Rumpf in die Bauchlandung gezwungen worden wäre. Auch hatte es nicht den Rüstsatz BR 21 – das waren unter den Tragflächen angehängte 21-cm-Raketen, die bei einer Bauchlandung abgerissen wurden. Es gab zwar „Vernichtungsmittel für Landflugzeuge bei Notlandungen in Feindgebiet“, das waren entweder die Sprengbüchse 24 mit 1 kg Sprengstoff oder eine 3 kg schwere geballte Ladung. Aber deren Einbau in Flugzeuge, die nur über dem Reichsgebiet zum Einsatz kamen, ergibt keinen Sinn.

Als weitere Explosionsursache könnte das Platzen der Sauerstoffflaschen für die Atmungsanlage, die hinter dem Tank saßen, oder der Stahlflaschen mit Pressluft, mit der die Munition der Bordwaffen geladen wurde, in Frage kommen. Aber das ist wenig wahrscheinlich. Denn diese kugelförmigen Stahlbehälter waren extrem widerstandsfähig.

Es bleibt also nur die Explosion der Bordwaffenmunition übrig. Das waren erstens 13-mm-Patronen für die beiden MG 131 – die Magazine lagen in den Tragflächenwurzeln –, zweitens die 3-cm-Patronen der MK 108 – deren Magazin lagen links hinter dem Motor und waren somit bei einem Motorbrand der größten Hitze ausgesetzt.

40 In dem Internetforum „Forum der Wehrmacht“ hatte der Verfasser eine lebhaftere Diskussion angeregt zu der Frage, warum es zu einer solchen Detonation gekommen ist. Durchweg war man der Auffassung, dass der Tankinhalt allein keine derartige Detonation verursacht haben kann. Forum der Wehrmacht: „Bruchlandung einer BF 109 am 20.05.1944 in Rheine“ <<https://www.forum-der-wehrmacht.de/index.php?thread/44980-bruchlandung-eine-bf-109-am-20-05-1944-in-rheine-grund-der-sekund%C3%A4r-detonation/&pageNo=1>>, abgerufen am 30.6.2018.

41 Das Foto zeigt eine Messerschmitt Bf 109 der 4./JG 53. Auch dieser Pilot hatte schwere Brandwunden erlitten.

Aber Patronen, die mit Feuer in Berührung kommen, explodieren normalerweise nicht. Es entzünden sich die Treibladungen in den dünnwandigen Hülsen und drücken die Geschosse aus den Hülsen. Und Geschosse können eigentlich nur detonieren, wenn ein Zünder auf die Sprengladung trifft. Aber in diesem Fall muss zumindest ein Sprenggeschoss detoniert sein, und ein einziges Geschoss konnte schon ein Flugzeug zerreißen, und erst recht, wenn eine Kettenreaktion eintrat.⁴²

Nur so lässt sich erklären, dass die linke Tragfläche abgerissen wurde und Fetzen der Flugzeugzelle und Triebwerkteile bis zu 100 Meter weit mit tödlicher Wirkung fortgeschleudert wurden.

⁴² Es gibt viele Fotos von amerikanischen Bombern mit großen Löchern im Rumpf oder den Tragflächen, die durch Treffer von 3-cm-Granaten verursacht wurden.