

Ernst Güse, Schömberg

Absturz eines englischen Bombers am 27. April 1944 bei Igelsloch-Schömberg im Rahmen eines Luftangriffs auf Schweinfurt

Schömberg im Kriegsjahr 1942

Die Zeit der deutschen Siege auf allen europäischen Kriegsschauplätzen war vorüber, und die Heimat hatte auch zu Genüge an vielen Orten die Geißel des Krieges schon kennengelernt. So auch in der Nacht vom 4./5. Mai 1942. Nach Mitternacht flog ein einzelnes englisches Bombenflugzeug in mond heller Nacht über das Dorf und warf wahllos kleinere Sprengbomben und einige tausend 1,8 kg schwere, sechseckige Stabbrandbomben ab. Das erste Haus an der Bergstraße, Haus Dürr, fing Feuer. Danach brannten im Unterdorf zum Teil Fachwerkhäuser, Schuppen und Scheuern bis auf die Grundmauern ab, unter anderen bei Schnürle, Maisenbacher, Trautmann, Keppler, Bauer, Schröder. An der Liebenzeller Straße

bildeten zwei Häuser, Bäckerei Rentschler und Villa „Elisabeth“, den lodern den Abschluß dieses nächtlichen Angriffs. Die Kirchenglocken und der Ruf „Feuer“ hatten wohl gewarnt, aber die anrückende Feuerwehr kam viel zu spät. Fast fünfzehn Gebäude waren kaum mehr zu retten. Eine Abwehr solch einzelner Angriffe auf kleine Schwarzwalddörfer durch deutsche Flugabwehrkanonen und Nachtjäger war nicht möglich. Gelegentlich heulte bei Nacht auf dem Rathausdach die Luftschuttsirene -Fliegeralarm! Schutzmaßnahmen für Mensch und Tier waren inzwischen getroffen worden. Männer und Frauen für den Luftschutz ausgebildet, konnten zur Brandbekämpfung mit einer Handspritze oder Ähnlichem umgehen und hielten sich bei Alarm einsatzbereit.

Schömberg

im Kriegsjahr 1944

Diesmal jedoch zeigte sich der Luftkrieg von einer anderen Seite. Mitternacht vom 26. auf den 27. April 1944 war vorüber, keine Luftschuttsirene weckte die Einwohner, Schömberg lag im tiefen Schlaf. Vor 02:00 Uhr muß es dann geschehen sein (Zeitzeugen können es nicht mehr genau bestimmen, Niederschriften der Luftschutzorganisation wurden vor dem Einmarsch der Franzosen in Schömberg zum Kriegsende aus Angst verbrannt.) Plötzlich hämmerten Maschinengewehre am Nachthimmel, Gebrumm von Flugzeugmotoren rissen die Schömberger aus dem Schlaf. Man erkannte hoch oben ein kleines rötliches Licht, dann ein rasches Aufflackern und kurz danach ein helleres Licht, schließlich blitzschnell eine Explosion. Motorengeräusche erstarben urplötzlich. Stattdessen zerbarst das feurige Etwas, löste sich in bizarre Einzelteile auf und stürzte in die Tiefe. Südlich hinter der evangelischen Kirche, hinter dem Wald in Richtung Igelsloch, Würzbach ein dumpfer Aufschlag, Detonationen und ein sich wiederholendes Aufflackern. Ein Flugzeugabschuß!

Aus Wildbad kommend in Richtung Stuttgart hörte man hoch oben in der Luft ein gleichmäßiges, tiefes Brummen unzähliger Flugzeugmotoren. Endlich erkannten Beobachter weit am östlichen Horizont um den Großraum Stuttgart Scheinwerfer und das Aufblitzen von



Lösch- und Aufräumarbeiten nach einem Bombenangriff



Lancaster

<i>Spannweite</i>	36,55 m
<i>Länge</i>	21 m
<i>Geschwindigkeit</i>	290-340 km/h
<i>Durschn. Geschw.</i>	310 km/h
<i>Reichweite</i>	4000 km
<i>Bombentragfähigkeit</i>	6000 kg

Flakgranaten. Englische Bombenflugzeuge im Anflug auf Stuttgart? Für Schömberg also keine Gefahr!

Englische Vorbereitungen für den Angriff auf Schweinfurt

Am Morgen des 26. April 1944 erhält das Bodenpersonal der englischen Air-Base Fiskerton, 10 km östlich von Lincoln (Mittelengland) den Befehl, 226 Flugzeuge der 1. und 5. Bombergruppe der Royal Airforce zum nächsten nächtlichen Angriff gegen eine deutsche Stadt vorzubereiten. 206 viermotorige Bomber des Typs „Lancaster“ werden mit Spreng- und Brandbomben beladen, die Maschinenwaffen munitioniert, Benzin für über neun Stunden Flugzeit aufgetankt, usw. Am Nachmittag müssen die Funker an den Funkgeräten die Wellenlängen einstellen, überprüfen und die Frequenzen mit den Bodenstellen abstimmen. Elf schnelle „Mosquitos“ und die restlichen neun „Lancaster“ erhalten Führungs- und Sonderaufgaben. Das Angriffsziel ist

Schweinfurt! Acht Angriffe sind gegen diese Stadt bereits seit dem 17.8.1943 erfolgt. Nun soll endlich die Kugellagerproduktion für Flugzeuge, Fahrzeuge und Schiffe zerstört werden. Denn ohne Kugellager können keine Motoren mehr laufen.

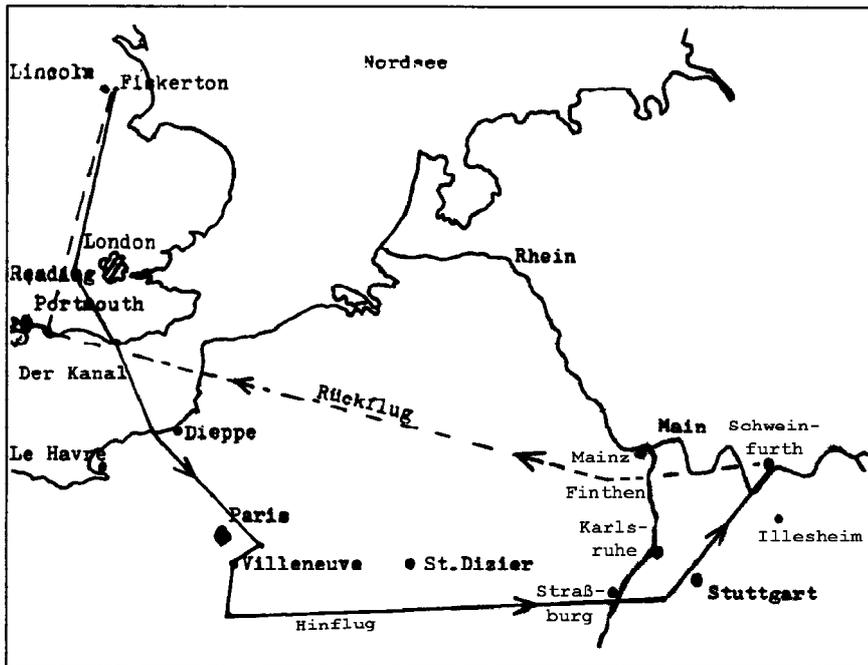
Auf Anflug nach Schweinfurt

Die „Squadrons“ der 1. und 5. Gruppe starten und um 21:23 Uhr die erste Maschine der 49. „Squadron“. Die weiteren vierzehn Maschinen im Abstand von einer Minute, unter ihnen der Flight-Lieutenant, Robert Gow Armstrong mit seiner Besatzung und der „Lancaster Mk III“, Kennzeichen ND687. Während vier Einsätzen hat der Pilot das Flugzeug sicher über Feindesland geführt. Jetzt beginnt sein fünfter Flug. Um 21:40 Uhr befinden sich alle Flugzeuge in der Luft, steigen auf die vorgeschriebene Höhe und gehen mit einer Geschwindigkeit von annähernd 300 km/h in südlicher Richtung zum Sammelpunkt Reading, etwa

30 km südwestlich von London, Entfernung 200 km, Flugzeit cirka 40 Minuten. Nach Eintreffen gibt der „Commander“, der „Masterbomber“, über Spechfunk den in Warteräumen kreisenden „Squadrons“ den neuen Kurs. Der Kampfverband überfliegt die südensächsische Küste bei Beachy Head, in der Nähe von Eastbourne, überquert den Kanal und erreicht die französische Küste bei Fécamp-St. Valery, zwischen Dieppe und Le Havre, ändert den Kurs ein paar Grade nach links, fliegt nordöstlich am Großraum Paris vorbei, wechselt die Flugrichtung nach SW und erreicht 10 Minuten später gegen 00:01 Uhr Villeneuve.

Bereits vorher waren schnelle „Mosquitos“ von England gestartet, haben im Großraum von Paris große Kreise gezogen und ihre Störsender eingeschaltet.

Von Villeneuve zwölf Minuten nach Richtung Süden geschwenkt, dann dreht der Bomberstrom fast nach Osten und setzt sich auf einer geraden Strecke von 360 km Länge in Marsch. Endlich meldet der deutsche Flugmeldedienst den Anflug feindlicher Verbände. Die Jagddivision befiehlt den Piloten des 4. Nachtjagdgeschwaders bei St. Dizier und



Einflugkarte des Antritts vom 26./27. April 1944

umliegenden Einsatzplätzen Alarmbereitschaft, darauf Sitzbereitschaft und endlich Startbefehl. Hinter den Radargeräten „Lichtenstein SN2“ sitzen die Bordfunker der Flugzeuge Me 110 und suchen nach Zielen. So verliert der Bomberpulk in dieser Nacht über französischem Gebiet die ersten sechs „Lancaster“. - Trotz der tödlichen Gefahr fliegt das Bombergros seinen vorgeschriebenen Kurs weiter bis Straßburg. Andere Nachtjäger sind inzwischen dem Gegner entgegengeschickt worden. Um 00:54 Uhr starten die Me 110 des Nachtjagdgeschwaders 5 von Mainz-Finthen. Teile des 6. Nachtjagdgeschwaders sind zur gleichen Zeit in Illesheim gegen englische Einflüge in der Luft. Mit einer Geschwindigkeit von 450 km/h fliegen alle zum Schwarzwald, zur Hornisgrinde. Auf dem höchsten Punkt steht das Funkfeuer „Christa“, und in diesem Raum sollen die Jäger den Feind abfangen. Für den Bomberstrom ist bei Straßburg end-

lich der Wendepunkt nach Schweinfurt erreicht. - Knapp hinter Straßburg muß der Bomberstrom den letzten Kurs zum Ziel aufnehmen, nach Nordosten, nach Schweinfurt. Noch 230 km Entfernung, noch Dreiviertelstunde Flugzeit, dann müssen die Bomben abgeworfen werden. Falls nicht schon geschehen, steigen die „Lancasters“ auf über 5000 m Angriffshöhe, um über dem Ziel die Abwurfhöhe erreicht zu haben. - Ein Bordfunker hält um 01:36 Uhr in seinem Bordbuch fest: „Abschuß einer Lancaster.“ Erst später wird festgestellt, daß das Flugzeug bei Gausbach/Forbach im Distrikt „Heiligenwald“ im Wald aufgeschlagen ist. Die sieben toten Flieger werden in Forbach beerdigt. Fast zur gleichen Zeit stürzt die nächste „Lancaster“ ca 2 km nördlich von Kaltenbronn in den Wald. Sechs Flieger können sich mit dem Fallschirm retten und geraten in Gefangenschaft, der siebte wird in Reichental beigesetzt. Eine englische

Dienststelle gibt später den Absturzort an: Black Forest, South East of Reichental near West-Weg Hiking Trail (deutscher Wanderpfad). - Pilot Jones von der 49. „Squadron“ schreibt am Morgen nach seiner Rückkehr in seinem Einsatzbericht: „Jäger sehr aktiv. Auf der langen Strecke bis Stuttgart voll Nachtjäger.“ -

Abschuß der „Lancaster“ bei Igelstoch/Schömberg

Der 22-jährige Fliegh-Lieutenant Armstrong liegt mit seiner „Lancaster“ ND687 auf Kurs nach Schweinfurt. Er sitzt hinter der Steuersäule, hat die Instrumente vor sich, achtet auf den Kurs und ist mit seinen Kameraden in Funksprechverbindungen. Die anderen, Navigator, Bombenschütze, Funker, Bordmechaniker und die zwei Bordschützen starren in die Dunkelheit nach einem sich eventuell nähernden Jäger. Nur ungefähr kann man sich vorstellen, wie es sich zuträgt: Auf dem Suchgerät kann ein Bordfunker ein Ziel erkennen und führt seinen Piloten an das Flugzeug heran. Um nicht von den beiden Bordschützen zuerst erkannt zu werden, fliegt der Jäger etwas tiefer als die ND687. Zur dunklen Erde hin sind die Konturen der Me 110 kaum zu erfassen, dagegen ist die Feindmaschine gegen den Nachthimmel besser sichtbar. Zügig holt der Jäger auf, fliegt neben dem Bomber rechts seitlich etwas tiefer, um nicht ins Schußfeld zu geraten. Jetzt gibt entschlossen der Flugzeugführer Gas, schwenkt nach links ein, zieht seine Maschine hoch und betätigt im selben Augenblick den Abzug der Waffen. Zwei überschwere Maschinengewehre

und zwei Kanonen 3 cm besitzen eine starke Feuerkraft. Leuchtspurgeschosse kennzeichnen die Geschosbahnen. An der „Lancaster“ erkennt man ein kleines Glühen, dann fängt das getroffene Flugzeug zu flackern, zu brennen an. Ein stärkeres Feuer wird sichtbar, das getroffene Flugzeug verliert an Höhe, brennt stärker und bricht in Einzelteile auseinander. Motoren lösen sich von den Tragflächen und stürzen brennend zu Boden. Die sieben Männer versuchen mit ihren Fallschirmen den tödlich getroffenen Bomber zu verlassen. Flugzeugteile durchschlagen den Hochwald, bohren sich in den Waldboden. Jetzt explodieren mitgeführte Sprengbomben. Brandbomben sprühen auf und noch tausende Liter Benzin verursachen kleinere Brände und vervollständigen das nächtliche Chaos. - Welcher Pilot schoß die „Lancaster“ ab? Nachdem bei Forbach und Kaltenbronn die zwei Flugzeuge von bekannten Nachtjägern des Nachtflugeschwaders 6 abgeschossen wurden, kann man von der Annahme ausgehen, daß kurz danach der Igelsloch-Schömberger-Bomber auch von einem Piloten desselben Geschwaders abgeschossen wurde. Ein genauer Name läßt sich nicht mehr ermitteln. Zwar hieß es damals in Schömberg, der bekannte Nachtjäger Heinz Schnauffer aus Calw sei es gewesen. Fritz Rumpelhardt, Schnaufers Bordfunker, schreibt am 14.5.1990 unter anderem: „Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, daß die „Lancaster“ über Schömberg/Igelsloch nicht von Schnauffer abgeschossen wurde.“ (Erst am 29.7.44 hat die Besatzung bei Eutingen/Pforzheim, bei Malmsheim und über

dem Friedhof Pforzheim je eine „Lancaster“ abgeschossen.)

Angriff auf Schweinfurt und Ergebnis

Weiter geht der Bomberstrom nach Schweinfurt. Nordwestlich von Stuttgart kann der Flakgürtel umflogen werden, um unnötige Verluste zu vermeiden. Zwar leuchten die Scheinwerfer-Batterien, aber Flakgranaten können der Entfernung wegen kein Ziel erreichen. - Der Geheimbericht Nr.588 des Bomber-Command über Nachtoperationen des 26./27. April 1944 liegt heutzutage vor. Es würde jedoch zu weit führen, den Angriffsplan im einzelnen wiederzugeben. Eine Zusammenfassung ergibt daher folgende Darstellung: Der Himmel ist wolkenlos und die Sicht so einwandfrei, daß das zur Zielfindung eingesetzte Bodensicht-Radargerät H2S kaum benutzt zu werden braucht. Der „Masterbomber“, der Leiter des Angriffs, wirft die erste Zielmarkierung für die Bombenschützen auf den genauen Markierungspunkt der Stadt. Hier müssen sie ihre Bomben abwerfen. Diese Zielmarkierung wird von einigen Flugzeugen, den „Beleuchtern“, laufend durch 24 rote Leuchtbomben „aufgefrischt“, damit der Zielpunkt ständig gut erkennbar ist. Die Besatzungen geben die Ankunftszeit über Ziel zwischen 02:22 und 02:44 Uhr an. Die deutsche Luftschutzdienststelle hält seinerseits die Angriffszeit von 02:24 bis 03:00 Uhr fest. In dieser Zeit öffnen sich die Bombenschächte und lassen die Vernichtung auf die Stadt fallen. Angeblich suchen 40-60 Scheinwerfer den Himmel nach Bombern ab, aber das Ergebnis

ist wenig wirksam. Leichte und schwere Flakgeschütze schießen bis auf eine Höhe von 1900 - 6400 Metern, und Nachtjäger wehren den Angriff ab. Siebzehn „Lancaster“ werden schwer bis mittelschwer getroffen, zwei Jäger von der Abwehr beschädigt. Nach englischen Angaben verliert die Royal Airforce 21 Flugzeuge. Die deutsche Angabe über die Menge der abgeworfenen Bomben kann verständlicherweise mit den englischen Angaben nicht übereinstimmen. Die spätere englische Veröffentlichung spricht von 73 000 Stabbrandbomben und 71 Luftminen im Gewicht von je 3,6 t zur Zerstörung der Kugellagerfabriken. Die Luftminen, je in der Größe einer kleinen Litfaßsäule, sollen durch den Explosionsdruck die Mauern zum Einsturz bringen. - Und der Erfolg des nächtlichen Angriffs? Dem Kriegstagebuch des Bomber Command ist zu entnehmen: „Der Angriff war ein Fehlschlag“. Durch starken Wind wurden die roten Zielmarkierungen nicht genau abgesetzt. Gegenwind, Flak und Nachtjäger störten die Bombenschützen beim genauen Zielanflug, und die Bomben wurden vom Wind auch etwas abgetrieben. Sie fielen zum Teil außerhalb des Stadtgebietes oder verursachten zahlreiche kleinere Waldbrände. Trotzdem wurden 5 Kugellagerfabriken getroffen und die Gleisanlagen des Verschiebebahnhofs sowie eine Anzahl Wohngebäude. Nach dem Bombenabwurf drehen die „Lancaster“ sofort von Schweinfurt ab, nehmen Westkurs, umfliegen das gefährliche Rhein-Main-Gebiet des Flakgürtels, erreichen die Normandieküste und endlich die heimatliche Küste bei Portsmouth.

Von dort nach Fiskerton zurückzufinden, ist leicht. In der Morgenfrühe des 27. April zwischen 05:45 und 06:21 Uhr landen die zwölf „Lancaster“ der 49. „Squadron“. Der Feindflug von achteinhalb Stunden Dauer ist beendet. Drei Maschinen kehren nicht mehr zurück.

Ende der ND687 und Besatzung

In der Morgenfrühe des 27. April 1944 sind jung und alt aus Schömberg und Umgebung unterwegs, um das abgeschossene Flugzeug im Distrikt „Steckwinkel“ 300 m über den Calmbächle anzuschauen. Augenzeugen können heute noch darüber berichten. Vier Motoren liegen zerstreut im Wald. Da und dort qualmen noch Einzelteile des Flugzeugs. Die Flugzeugkanzel hat sich in den Waldboden gebohrt (1992 ist die Vertiefung noch zu erkennen). Im daran anschließenden Teil des Rumpfes befindet sich ein Toter. Später ist die Absturzstelle von Soldaten abgesperrt. In sicherer Entfernung explodiert gegurtete MG-Munition. Zur Erinnerung nimmt man Alumniniumteile, Eisensplitter oder andere Stücke mit. Die Frühaufsteher sehen noch die anderen Toten. Die Flieger sind zu spät aus der abstürzenden Maschine gesprungen, um mit dem Fallschirm heil auf dem Boden zu landen. Mit halbgeöffneten Schirmen hängen drei in den hohen Bäumen, verstreut liegen die anderen zerschmettert auf dem Boden. Die Fallschirmsäcke haben sich nicht mehr geöffnet. Ein Bauernwagen kommt bald und fährt die toten Soldaten nach Igelsloch. Am 27.4.1944 finden die Sieben 15-20 m westlich des Igelslocher



Kirchturms ihr gemeinsames Grab.

Auf Anweisung englischer Dienststellen begann die Commonwealth-Kriegsgräber-Kommission, die Gefallenen zu exhumieren und die über Deutschland Abgeschossenen auf großen englischen Soldatenfriedhöfen zusammenzulegen. So wurden auch die Flieger von Igelsloch am 13.8.1948 exhumiert und auf dem War Cemetery Dürnbach bei Bad Tölz/Oberbayern zur letzten Ruhe gebettet. Auf der Parzelle (Platz) 4, Reihe J liegen sie nebeneinander, die Flieger Armstrong, Morris, Osborne, Endean, Kennedy, Foster und Cooper. Für jeden Toten steht ein Spruch auf seinem Grabstein eingemeißelt, so auch für den Fligh-Lieutenant Robert Gow Armstrong. Treffendere Zeilen können das damalige Geschehen wohl kaum besser zum Ausdruck bringen:

„Er kam aus der Dunkelheit der Nacht zu den wartenden Armen Gottes.“

Quellen:

- War Cemetery Dürnbach,

The register of the names.

- Zeitzeugen:

Fritz Rumpelhardt, Kehl
Paul Zorner, Homburg

- Briefwechsel mit
49.Squadron Association

- Nigth Raid Report Nr. 588:
Bomber Command Report on
nigth operation 26./27.4.1944

- Engl.Liste der abgeschossenen
Flugzeuge beim Angriff auf
Schweinfurt am 27.4.44 mit
näheren Angaben

Literatur:

- Festschrift zum Gedenkjahr
1954:
Zerstörung und Aufbau in
sieben Jahrhunderten,
Schweinfurt 1954,
eine Zusammenstellung der
Luft-angriffe auf Schweinfurt

- The bomber Command
War Diaries

- David J.Irving,
Und Deutschlands Städte star-
ben nicht

- Aders,
Geschichte der deutschen
Nachtjagd

- U.Moessner-Hecker, Pforzheim
Code Yellowfin