

Im Gesicht des Feindes den Menschen sehen

Der Absturz einer Lancaster über Freiburg und das Schicksal ihrer Besatzung

Von
ELMAR WIEDEKING

Die Lancaster NG200 AS-V und der Absturzort

Am 27. November 1944 starben bei einem Luftangriff auf die Stadt Freiburg etwa 2.800 Menschen. Zu den Todesopfern zählte auch die Besatzung eines Bombers der Alliierten: sechs junge Soldaten im Dienst der britischen *Royal Air Force* (RAF) und einer der *Royal Australian Air Force* (RAAF). Bei dieser Maschine, deren Wrackteile in Freiburg gefunden wurden, handelte es sich um eine Lancaster I, Serien-Nr. NG200, Kennung AS-V, die zur *166 Squadron* der RAF gehörte. Die Maschine war mit einem H2S-Bodenradar mit gekoppeltem *Air Position Indicator*¹ ausgestattet. Mithilfe dieser Gerätekombination waren präzise Bombenabwürfe ohne Bodensicht möglich. Ein Warngerät, der sogenannte *Fishpond*, sicherte die Maschine vor Jägerangriffen. Im Bombenraum befanden sich eine HC-Bombe zu 4.000 lbs² und fünf SAP-Bomben amerikanischer Bauform zu je 1.000 lbs sowie fünf GP-Bomben und zwei MC-Bomben zu je 500 lbs. Somit betrug die gesamte Bombenfracht 12.500 lbs, etwa 6,25 Tonnen. Hinzu kamen noch größere Vorräte an Munition (Kaliber 7,7 mm) im Innenraum des Flugzeugs für die insgesamt zehn Maschinengewehre des Heck-, Mitteleben- und Frontstandes. Das Flugzeug war im Oktober 1944 in Dienst gestellt worden und hatte erst 29 Flugstunden geleistet. Aufgrund dessen kann man davon ausgehen, dass der Bomber in technisch gutem Zustand war, als er am 27. November 1944 in Kirmington, Mittelengland, um 16.00 Uhr Ortszeit zum Angriff auf Freiburg startete und gegen 20.05 Uhr über der Stadt abstürzte.

Große Rumpfstücke der Maschine wurden nach Zeugenaussagen³ auf einer Wiesenfläche zwischen Lehener- und Breisacherstraße beim Anwesen Kunz-Riehle, Breisacherstr. 109 und Querweg, vorgefunden (Abb. 1).⁴ Hierzu zählten das Leitwerk, eine oder zwei Tragflächen, Motoren, der Vorderteil des Rumpfes und ein Rad des Fahrgestells. Weitere Wrackteile wurden in der Blücherstraße⁵, in der Yorkstraße⁶ und an der Ecke Breisacherstraße-Hartmannstraße bei einem Feuerlöschteich – hier ein Motor und eventuell eine Tragfläche – entdeckt.

Die Lage und der Zustand dieser Teile – einige davon wurden von den Zeugen im Innenraum begangen – lassen darauf schließen, dass der Pilot der NG200 noch eine Notlandung versucht haben könnte und dass die Maschine erst kurz vor dem Aufschlag auf dem Boden in mehrere Teile zerbrach. Die Absturzfläche liegt teilweise im Bereich einer kleinen Flakstellung, die mit

¹ Mechanische Rechenanlage, die die jeweilige Position des Flugzeugs (Ort und Höhe) anzeigte.

² Britische Pfund.

³ Die Namen der Augenzeugen sind dem Autor bekannt und wurden auf deren Wunsch anonymisiert (Augenzeuge A-E).

⁴ Aussagen der Augenzeugen A und D.

⁵ Niederschrift des Augenzeugen B vom 19.9.1993, Stadtarchiv Freiburg (StadtAF), B1/328 Schachtel 5 Nr. 14.

⁶ Schreiben vom 31.10.2005, Air Historical Branch 2, RAF, Ministry of Defence, Bentley Priory, S. 1, Abs. 4.

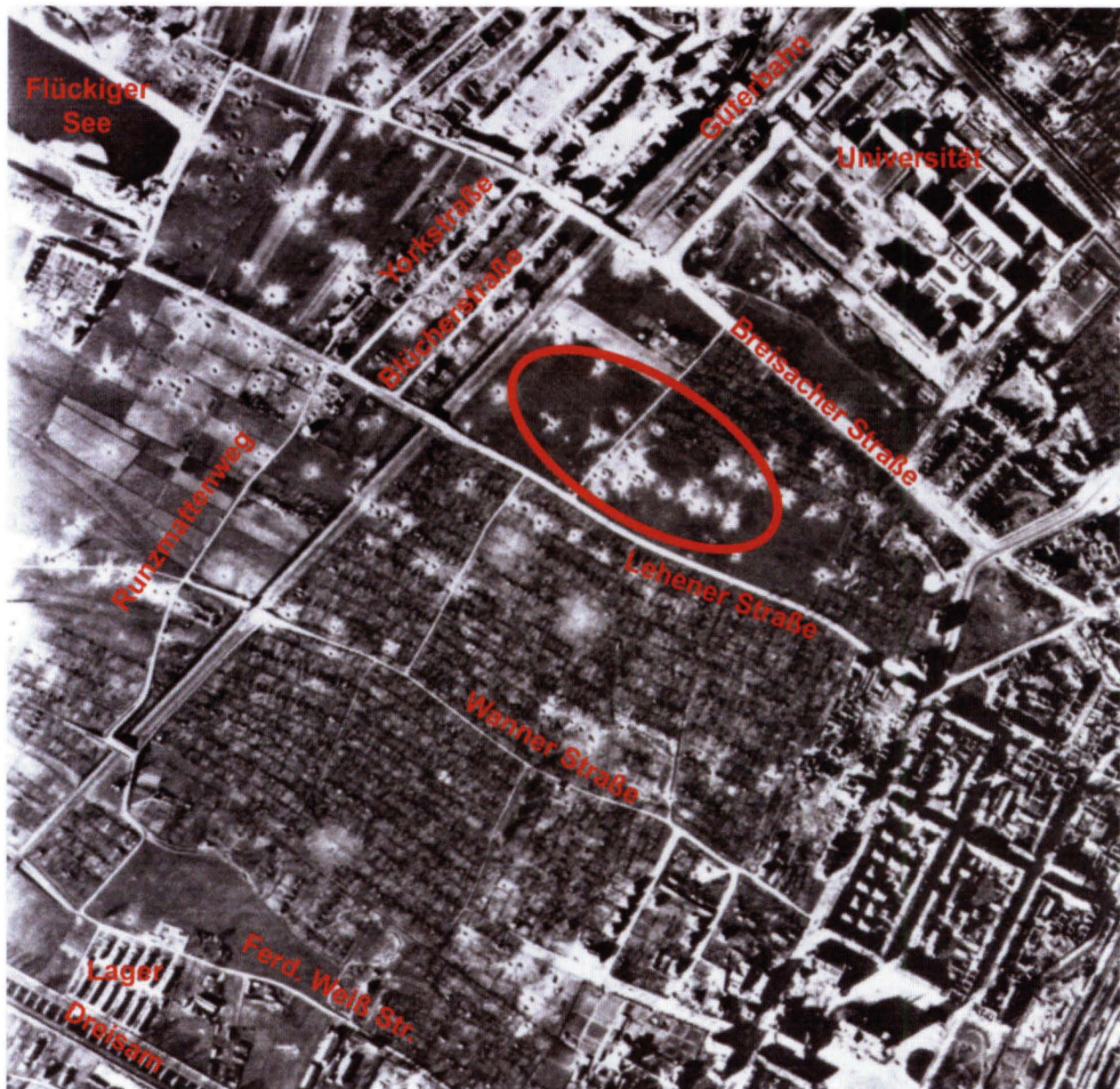


Abb. 1 Die Absturzstelle der Lancaster NG200 über Freiburg (Luftbild vom 19.03.1945, Nr. 4302 106G/4923, Katasteramt Freiburg; bearb. Wiedeking).

drei Flakgeschützen (Kaliber 3,7 cm) bestückt war. Im Einsatzfall wurde diese Stellung mit Soldaten einer Marine-Studenten-Kompanie der Universität bemannt.⁷ Ob diese auch während des großen Luftangriffs auf die Stadt besetzt war, ist nicht bekannt. Da beim Aufschlag der Maschine kein Feuer ausbrach, ist davon auszugehen, dass die Bombenlast zuvor abgeworfen worden war. Zum Zeitpunkt des Aufpralls hatte die Maschine jedoch noch den Treibstoffanteil von ca. 4.900 Litern für den Rückflug nach Kirmington in den Tanks, der aber nicht in Brand geriet. Wurde bisher behauptet, die Besatzung sei nach dem Absturz spurlos verschwunden,⁸ so ergeben neue Erkenntnisse, auf die im Folgenden einzugehen sein wird, ein ganz anderes Bild.

⁷ Aussage des Augenzeugen D.

⁸ GERD R. UEBERSCHÄR: Freiburg im Luftkrieg 1939-1945, Freiburg 1990, S. 238.

Rekonstruktion von Anflug und Absturz

Der Ablauf des Angriffs ist in dem Buch von Gerd Ueberschär „Freiburg im Luftkrieg 1939-1945“ detailliert beschrieben.⁹ Deshalb sollen hier nur einige Informationen zur Situation vor und während des Angriffes bei Breisach sowie in einem etwa 2,5 km langen und etwa 1,5 km breiten Bereich zwischen Betzenhausen im Westen und der Eschholzstraße im Osten ergänzt werden.

In diesem Bereich, der mit der Anflugrichtung der Bomber identisch ist, lag eine ausgeprägte Bombardierungsspur vor dem eigentlichen Ziel, der Kernstadt. Die Aufprallstelle der NG200 sowie die Fundorte der abgesprungenen Besatzungsmitglieder und Ausrüstungsgegenstände wurden ebenfalls in diesem Bereich lokalisiert. Bereits im Anflug auf Freiburg wurde die Lancaster von einem Geschoss, das aus der Flakstellung Hochstetten bei Breisach abgefeuert wurde, getroffen.¹⁰ Major d. R. Dr. Walter Steinbauer, Abteilungskommandeur der Flakstellung, schrieb hierzu in sein Tagebuch:¹¹

Im Laufschrift bergauf zum Gefechtsstand. Dort hört man: schwerer Bombenangriff auf Freiburg. Wir können nur drei Gruppen schießen wegen Muni-Mangel, und doch kommt eine Lancaster herunter, ein schöner Abschuss der Batterie Hochstetten mit nur 12 Schuss Munition!

Der Flaktreffer führte wahrscheinlich zum Ausfall eines der vier Motoren, weshalb die NG200 ihre Flughöhe auf unter 10.000 Fuß, d. h. 3.000 m, reduzieren musste.¹² Die Maschine befand sich zu diesem Zeitpunkt mit einem ausgefallenen Motor in einem Zustand, bei dem der Flug zum Ziel normalerweise nicht abgebrochen wurde. Dabei sank die Fluggeschwindigkeit durch den verringerten Antrieb von ca. 160 auf ca. 140 Meilen pro Stunde. Die Anflughöhe des Hauptverbandes, bestehend aus drei Wellen, lag zwischen 12.000 und 14.000 Fuß (ca. 4.000 und 4.600 m). Die Lancaster war Teil der ersten Angriffswelle. Infolge des Motorsausfalls musste sie wahrscheinlich unterhalb der Flughöhe der ersten Welle des Hauptverbandes fliegen und könnte von dieser überholt worden sein. Die Position war insofern gefährlich, als höher fliegende Flugzeuge des Verbandes ihre Bomben auf die tiefer fliegende Lancaster hätten abwerfen können. Ein Treffer dieser Art ist – entgegen bisheriger Meinung¹³ – im vorliegenden Fall aber auszuschließen, denn wenn eine Bombe das mit Spreng- und Treibstoff beladene Flugzeug getroffen hätte, wäre es mit hoher Wahrscheinlichkeit noch in der Luft explodiert und dabei in kleine Stücke gerissen worden. Unter diesen Bedingungen wären der Absprung der Mannschaft mit dem Fallschirm und das Auffinden von großen Rumpfteilen kaum möglich gewesen. Der Ausschluss eines Bombentreffers wird durch die Tatsache gestützt, dass in dem zusammenfassenden Einsatzbericht (*Summary of Events*) der *166 Squadron* keine Bemerkung zu einem möglichen Bombentreffer zu finden ist.¹⁴ Nur der Gesamteinsatzbericht spricht von dieser Möglichkeit, ohne sie jedoch genau zu beschreiben.

In Betzenhausen-Bischofslinde, im nordöstlichen Ortsbereich, befand sich eine umfangreiche Flakstellung mit Scheinwerfern.¹⁵ Durch die Absenkung der Flughöhe flog die NG200 auf ihrem Kurs in der Schussreichweite der dort befindlichen 3,7 cm-Geschütze.

⁹ Ebd.

¹⁰ NORBERT KRÜGER: Zum Untergang Alt-Freiburgs und Breisachs, in: Schau-ins-Land 91 (1973), S. 106.

¹¹ SILJA MARIA WIEDEKING: Der Fallschirm hing am Nachbarhaus, in: Badische Zeitung vom 25.11.2004.

¹² The Lancaster Manual Part IV, Emergencies, Engine Failure in Flight, handling on three engines, S. 70.

¹³ Vgl. UEBERSCHÄR (wie Anm. 8), S. 237, insb. die Zitate unter Anm. 67: „... was almost certainly caused by a falling bomb“ und „a Lancaster was destroyed over Freiburg by a falling bomb“.

¹⁴ PRO Air 27/1089, ORB Summary Squadron 166 vom 27.11.1944.

¹⁵ Zivilbevölkerung im Bombenkrieg. Die Zerstörung Betzenhausens am 27.11.1944, hg. von THOMAS HAMMERICH, ANDREAS LANGBEIN und PETER OSER, Freiburg 2004, S. 91 (Luftbild vom 19.3.1945).



Abb. 2 Die Besatzung der Lancaster: (v. li. stehend) Stanley Gale, William S. Evans, Richard L. Strachan, William H. (Bill) Holbrook und Thomas D. Ingle; (v. li. kniend) Harold Jackson und George A. Barrett (Bestand Marguerite Sharkey-Holbrook).

Ob die Stellung Bischofslinde zum Angriffsdatum in dem im Luftbild vom 19. März 1945 zu erkennenden Umfang bereits bestand, ist nicht sicher. Tatsache ist aber das Vorhandensein von 3,7 cm-Flakgeschützen. Diese Verteidigungseinrichtung ist den Alliierten bekannt gewesen. Da sie am Beginn des Zielanfluges auf die Stadt lag, ist sie auch bombardiert worden. Dabei wurde nahezu der gesamte Ort Betzenhausen zerstört oder schwer beschädigt. In der Flakstellung selbst gab es fünf Tote. Allein im Ortsbereich Betzenhausen wurden 23 Einschläge großkalibriger Bomben gezählt.¹⁶ Unweit von Betzenhausen wurden südlich neben dem Flückigersee fünf grüne Zielmarkierer abgeworfen, deren Feuerschein durch die dünne Wolkendecke von den Bombern aus deutlich gesehen werden konnte.¹⁷ Im Einsatzbericht des Bombergeschwaders stand hierzu:¹⁸

Der Anflug erfolgte über einer geschlossenen Wolkendecke. Das Zielgebiet war teilweise mit einer Schicht dünner Wolken bedeckt. Die Zielmarkierer der Pfadfinder waren jedoch problemlos durch die Wolken zu erkennen und der Masterbomber gab mehrfach Anweisungen, den Angriffsschwerpunkt von einem Ort an den anderen zu verlagern.

Die NG200 wird ihre Bombenlast mit Sicherheit gleich auf das erste grün markierte Ziel neben dem Flückigersee geworfen haben. Dabei überflog sie die Flakstellung des 2. Zuges der Heimatflakbatterie 46/VII und ist mit großer Wahrscheinlichkeit wegen ihrer niedrigen Flughöhe ein zweites Mal von der Flak getroffen worden. Diese neuerliche Beschädigung hat die Situation des Flugzeugs dramatisch verschlechtert, sodass ein Notlandeversuch und der Absprung, mindestens eines Teils der Mannschaft, die Folgen waren. Bis zum Absturz um 20.05 Uhr verblieben der Mannschaft nach diesem zweiten Treffer noch ca. 40 Sekunden Flugzeit. Eine gerade noch ausreichende Zeit, um mit dem Fallschirm abzuspringen.

¹⁶ Ebd., S. 84.

¹⁷ UEBERSCHÄR (wie Anm. 8), S. 399, Abb. 123 (Ausschnitt Stadtplan Freiburg mit den Positionen der britischen Zielmarkierung zum Angriff am 27. November 1944).

¹⁸ PRO Air (wie Anm. 14); Übersetzung Autor.

Die Mannschaft der Lancaster NG200

Pilot	Flight Lieutenant	RAF	Richard Lyon Strachan	25 Jahre
Flugingenieur	Sergeant	RAF	Harold Jackson	unbek.
Navigators	Flight Sergeant	RAF	Thomas Dennis Ingle	23 Jahre
Funker	Flight Sergeant	RAAF	William Stanley Evans	21 Jahre
Bombenschütze	Flying Officer	RAF	Stanley Gale	20 Jahre
Heckschütze	Flight Sergeant	RAF	George Arthur Barrett	20 Jahre
Mitteoberschütze	Flight Sergeant	RAF	William Henry Holbrook	21 Jahre

- Richard Lyon Strachan war der Sohn von Alexander Lyon und Edith Margret Strachan aus Poole in der Grafschaft Dorset in Südengland. Sein Name findet sich in der „Roll of Honour“ der Stadt Poole.
- Harold Jackson stammte aus Eccleshill, Bradford, England. Sein Name steht auf dem Kriegerdenkmal der Gemeinde. In der Totenliste der St. Lukes Church of Eccleshill wird ihm mit folgendem, in deutscher Übersetzung wiedergegebenen Eintrag gedacht:

Sergeant Harold Jackson – 28. November 1944.

RAFVR¹⁹ – 166th Squadron - Flight Engineer. Sgt. Jackson war Flugingenieur in der Crew von Flight Lieutenant R. L. Strachan RAFVR.

Am 27. November 1944 startete seine Crew von Kirmington, Lincolnshire, um 16.00 Uhr in der Avro Lancaster NG200 zu einem Bombenangriff auf Freiburg. Das Flugzeug stürzte im Zielgebiet ab, niemand überlebte. Die sieben Mitglieder der Besatzung wurden auf dem Soldatenfriedhof Dürenbach in Deutschland beigesetzt.

- Thomas Dennis Ingle war der Sohn von Clifford und Ivy Ingle. Er war verheiratet mit Jessie Ingle. Die Familie stammte aus Rockcliffe, Cumberland, England. Auf dem Grabstein der Familie Ingle auf dem Friedhof in Leeds bei der St. Johns Kirche von Roundhay steht die Inschrift:²⁰

In Erinnerung an unseren zutiefst geliebten Sohn und Bruder, Flight Sergeant Thomas Dennis Ingle RAFVR. Gefallen bei einem Luftangriff auf Freiburg in Alter von 23 Jahren am 27. November 1944.

- William Stanley Evans war der Sohn von Daniel Bird und Ethel Evans. Er wurde am 23. November 1923 in Manly, New South Wales, Australien, geboren. Die Familie wohnte in Mosman, einer Satellitenstadt von Sydney in der Military Road. 1935 bis Dezember 1939 besuchte er das Neutral Bay Intermediate College. Im Anschluss daran arbeitete er als *Junior Shipping Agent* bei der Im- und Exportfirma Tozer Kemsley & Millbourn in Sydney, einem Unternehmen, das sich unter anderem mit der Einfuhr von Kraftfahrzeugen befasste.

Am 10. Dezember 1941 ging William Stanley mit seiner Mutter und zwei Zeugen zum 2 *Recruiting Centre* der RAAF in Woolloomooloo, einem Stadtteil von Sydney. Ohne bislang irgendeine Verbindung zur Fliegerei zu haben, bewarb er sich für den militärischen Flugdienst. Da er noch nicht volljährig war, mussten seine Mutter und zwei unabhängige Zeugen, die ihn seit Jahren kannten, die Bewerbung unterschreiben. Er wurde zunächst für sieben Monate von März bis September 1942 dem 20 *Australian Field Regiment* zugeordnet. Am 12. September 1942 kam er zum fliegenden Personal der RAAF und absolvierte die Grundausbildung an der 2 *Initial Training School* in Bradfield Park bei Sydney. Im Februar 1943 wurde

¹⁹ Royal Air Force Volunteer Reserve.

²⁰ SOPHIE HAZAN/SILJA WIEDEKING: Bericht über T. D. Ingle, in: Yorkshire Evening Post vom 12.12.2004; Übersetzung Autor.

er zur 2 *Wireless and Gunnery School* nach Parkes versetzt. Hier fand seine Ausbildung zum *Wireless Air Operator* (Funker) statt. Daran schloss sich im Juli 1943 an der 2 *Bombing Air Gunnery School* im südaustralischen Port Pirie eine Ausbildung zum Flugschützen an. Seine Vorbereitung für den Einsatz außerhalb Australiens begann am 20. August 1943 mit der Überstellung zum 2 *Embarkation Depot* in Bradfield Park, von wo aus er vom 20. bis 26. August seinen letzten Heimaturlaub antrat. Der 10. September 1943 war sein Abreisetag von Brisbane. Das Transportschiff erreichte England am 19. Oktober. William Stanley wurde vom 11 *Personal Disposal and Reception Centre* in Brighton in Empfang genommen. Vom 10. bis 15. Januar 1944 verbrachte er einige Tage im Lazarett, bevor er am 1. Februar 1944 zur 4 *Advanced Flying Unit* zur Fortbildung geschickt wurde. Schon am 28. März 1944 wurde er zur 83 *Operational Training Unit* nach Peplow in Mittelengland verlegt. Hier wurden die Mannschaften der Lancaster Bomber zusammengestellt und unter Kampfbedingungen auf die Einsätze vorbereitet. Im Juni wurde er der 11. Luftbasis in Sandtoft oder Blyton zugewiesen. Am 25. August 1944, im Alter von 21 Jahren, kam er zur 166 *Squadron*, die von der Basis Kirmington aus operierte.²¹

- Stanley Gale war der Sohn von Frederick Walter und Lilly Gale aus Hull an der Westküste von England.
- George Arthur Barrett war der Sohn von Landwirt John Henry Barrett und seiner Ehefrau Annie Elisabeth aus South Witham, Lincolnshire, England. Er wurde am 1. Juli 1924 in Peterborough geboren. George besuchte die Schule in Newborough und alle beschrieben ihn als guten Schüler. Von einigen wurde er sogar als „der beste Schüler der Schule“ bezeichnet. George verließ die Lehranstalt im Alter von 14 Jahren, um auf einem Bauernhof in der Nähe seines Wohnortes zu arbeiten. Schon in jungen Jahren hatte er seine Leidenschaft für das Fliegen entdeckt und trat bald in das *Air Training Corps* in Peterborough ein. Am 13. Februar 1942 meldete sich George zur RAF. Nach der Grundausbildung entschied er sich freiwillig, beim fliegenden Personal zu dienen. Er begann eine Ausbildung als Funker und Flugschütze. Nach halber Ausbildungszeit ging ihm das zu langsam, denn er wollte unbedingt fliegen, und er ließ sich an einer *Air Gunnery School* zum Flugschützen ausbilden. Nach erfolgreichem Abschluss wurde er zu einer *Operational Training Unit* versetzt. Hier wurden die Soldaten unter simulierten Kampfbedingungen praktisch ausgebildet. Am 28. August 1944 flog George in der 166 *Squadron* mit seiner Mannschaft unter Captain Strachan seinen ersten Kampfeinsatz auf Stettin.²²
- William Henry Holbrook war der Sohn von Harry und Susan Holbrook aus Castleford in Yorkshire, England. William Henry, genannt Bill, wurde am 15. Oktober 1923 dort geboren. Er hatte drei Geschwister, wovon die jüngste Schwester Marguerite noch heute lebt. Bill besuchte die römisch-katholische St. Josephs Schule in Castleford. Er wurde Tischler und arbeitete in einem angesehenen Handwerksbetrieb. Seine Liebe zur Fliegerei führte ihn jedoch schon bald als *Air Cadet* in das *Air Training Corps* zu einer vormilitärischen Ausbildung. Als Bill in Folge des Flugzeugabsturzes über Freiburg starb, war er 21 Jahre alt.

²¹ National Archives of Australia, Defence Records series A9301, item number 425563.

²² PAUL COOPER: Killed in Action, Part 5: A Story of Newborough Men killed in action during WW2, George Arthur Barrett, Peterborough o. J.

Am 28. November 1944 schrieb D. A. Garner, RAF *Wing Commander* der *166 Squadron*, an Bills Vater einen Trauerbrief, der das Leben der Familie so einschneidend veränderte (Abb. 3):²³

Das Flugzeug, dessen Bordschütze er war, startete am 27.11.1944, um die Stadt Freiburg in der Nacht anzugreifen. Seitdem haben wir nichts mehr von ihm gehört. Gleichzeitig versuchte der Commander Trost zu spenden und ein wenig Hoffnung auf ein Überleben zu machen: Bitte bedenken Sie, dass sich in einer großen Zahl der Fälle Besatzungen, die zunächst als vermisst gemeldet wurden, später als Gefangene herausgestellt haben. Doch sein Nachsatz zeigte, wie gering die Chancen waren, überlebt zu haben: Sein gesamtes Eigentum haben wir gesammelt und es wird Ihnen in Kürze durch das Air Ministry zugehen.

So endete das hoffnungsvolle Leben von Bill, der in einem Brief im Mai 1943, den während seiner Ausbildung zum Funker und Bordschützen in Blackpool an seine Tante sandte, noch enthusiastisch schrieb:²⁴

Ich bin jetzt einer der Vielen, deren einziges Ziel es ist zu fliegen und den Jerries [=Deutschen] alles, was sie uns angetan haben, zurückzuzahlen. Wir werden es hundert Prozent besser und noch viel härter machen.

Sein militärischer Werdegang konnte aus seinen Service Records nachgezeichnet werden.²⁵ Am 6. Januar 1942 untersuchte ihn die Musterungskommission. Am 12. Januar wurde er in die Stammrolle eingetragen und dem *2 Reception Centre* in Cardington zugeordnet. Einen Tag später entschied das *Air Crew Selection Board*, dass er zum *Air Gunner/Wireless Operator* ausgebildet werden sollte und versetzte ihn in die Reserve. Fünf Monate später begann am 14. Juni die Ausbildung mit der Einberufung zum *3 Reception Centre* in Padgate. Hier bekam Bill seine erste militärische Ausbildung, erhielt zahlreiche Impfungen und erlernte die Grundbegriffe eines Soldaten. Am 9. August fand er sich zur ersten Ausbildung zum *Air Gunner* an der *10 Air Gunnery School* auf der Insel Walney bei Barrow in Furness ein, ehe er am 10. Dezember 1942 zur *2 Signals School* (Funkerschule) nach Yatesbury/Cherhill in Wiltshire versetzt wurde. Seine dortige Ausbildung endete nach fünf Monaten am 26. Mai 1943 mit der Abordnung zum Hauptquartier nach Blackpool. Ab 1943 wurden unter *Air Marshall Harris* nahezu alle zweimotorigen Bomber gegen leistungsstärkere viermotorige ausgetauscht. Zuvor auf zweimotorigen Maschinen ausgebildete Mannschaften, so auch Bill, mussten auf die neuen viermotorigen Flugzeuge und die in ihnen vorhandenen Waffensysteme, Navigations- und Zieleinrichtungen umgeschult werden. Am 2. Juni 1943 kam der junge Holbrook deshalb nach Eastchurch in Kent, wo er mit den Radargeräten zur Flugüberwachung und H2S zur Navigation vertraut gemacht wurde. Alle Bordschützen wurden auch als Funker und somit am Radar ausgebildet. Ab dem 8. Juli 1943 war er beim *14 Initial Training Wing* in St. Leonhards/Hastings stationiert und erhielt eine erste Einweisung im Umgang mit der viermotorigen Lancaster sowie eine Schulung in Flugzeugerkennung. Schon nach einem Monat wurde er zur *1 Air Gunnery School* nach Pembrey in Wales abkommandiert und dort in den Umgang mit den neuen Waffen eingewiesen. Zwei Monate später kam er zur *83 Operational Training Unit* nach Peplow in Mittelengland. Hier wurden in einem persönlichen Auswahlverfahren die Mannschaften der Bomber zusammengestellt. Die einmal gebildete Besatzung blieb dann bestehen bis sie durch Tod oder Ende der Einsätze getrennt wurde. Acht Monate wurde sie danach unter Kampfbedingungen geschult, ehe am 23. Juni 1944 ihre Abordnung zur *11 Base* nach Sandtoft oder Blyton erfolgte. Seit dem 25. August startete Bill mit seiner Mannschaft in der *166 Squadron* vom Flugplatz Kirmington, heute „Humberside International Airport“, zu insgesamt 22 Einsätzen. Darüber hinaus enthalten seine *Personal*

²³ Bestand Marguerite Sharkey-Holbrook.

²⁴ Ebd.

²⁵ Ebd.



From Wing Commander D.A. Garner, D.S.O.,
Royal Air Force Station,
Kirmington,
Lincolnshire.

28th. November, 1944.

Dear Mr. Holbrook,

May I be permitted to express my own and the Squadron's sincere sympathy with you in the sad news concerning your son, Flight Sergeant William Henry Holbrook.

The aircraft of which he was the Mid-Upper Gunner took off to attack Freiburg on the night of the 27th. November, 1944, and nothing further has been heard.

You may be aware that in quite a large percentage of cases aircrew reported missing are eventually reported prisoner of war and I hope that this may give you some comfort in your anxiety.

Your son was a most proficient member of a good crew and his loss is deeply regretted.

It is desired to explain that the request in the telegram notifying you of the casualty to your son was included with the object of avoiding his chance of escape being prejudiced by undue publicity in case he was still at large. This is not to say that any further information about him is available, but is a precaution adopted in the case of all personnel reported missing.

His effects have been collected and will be forwarded to you in due course through Air Ministry channels.

In the meantime you may rest assured that should any further news of your son be received you will be notified immediately.

Yours very sincerely,

H. Holbrook, Esq.,
75, Fryston Road,
Airedale,
Near Castleford,
Yorks.

Service Records nur noch vier weitere Eintragungen: *Missing* (Vermisst) Freiburg 27. November 1944, *War Casualty* (Kriegsverlust) 28. November 1944, *Death probable* (Tod wahrscheinlich) 28. November 1944, *Killed in Action* (Im Kampf gefallen) 28. November 1944.

Fundorte der Soldaten und ihrer Ausrüstung

Ganz in der Nähe der Aufprallstelle der NG200 befinden sich auch die Fundorte von Soldaten der Mannschaft. Drei von ihnen wurden von Augenzeugen am Morgen nach dem Angriff oder zwei Tage später gesehen. Zwei der toten Soldaten wurden erst im Juni 1945 durch das amerikanische und französische Militär entdeckt. Zu den zwei fehlenden Soldaten der Flugzeugbesatzung, R. L. Strachan und H. Jackson, sind keine Fundorte bekannt:

- Fundort Blücherstr. 11: toter Soldat, wahrscheinlich Flight Sergeant William Stanley Evans, im Garten teilweise im Boden liegend, im Fliegerkombi, eine Hand abgerissen. Gefunden durch den Augenzeugen B.
- Fundort Blücherstr. 13: Flight Sergeant Dennis Thomas Ingle, mit Fallschirm an der Dachrinne hängend, Kopfhörer und Fliegerhaube, im Fliegerkombi mit *Sachen an den Knien*. Gefunden durch den Augenzeugen B.
- Fundort Runzmattenweg, auf halber Strecke zwischen Lehenerstraße und Wannerstraße: toter Soldat am Boden liegend, wahrscheinlich Flight Sergeant George Arthur Barrett, Fallschirm in einem Kirschbaum. Gefunden durch den Augenzeugen C.
- Fundort Yorkstr. 2: Flying Officer Stanley Gale, tot unter den Trümmern des Hauses. Gefunden im Juni 1945 durch die französische Militärregierung von Freiburg.
- Fundort *nahe der Yorkstraße*: Flight Sergeant William Henry Holbrook. Gefunden unter Trümmern im Juni 1945 durch die amerikanische *55th Air Disarmament Squadron(P)*.
- Fundort Blücherstr. 11: zwei Taschentücher mit dem Aufdruck „RAF“ und dem in Tinte geschriebenen Namen „T.D. Ingle“,²⁶ Gefunden durch den Augenzeugen B.
- Fundort Breisacher Str. 5: In einem Bombentrichter im Garten wurden ein Fallschirm, zwei englische Pistolen und Vitamintabletten gefunden. Berichtet durch den Augenzeugen A.

Absturzmeldungen der NG200

Über die Sicherung von Luftwaffenbeute sowie die Behandlung von Kriegsgefangenen und Toten wurde ein Merkblatt für den Dienstgebrauch veröffentlicht. Der Verteiler sah vor, dieses Merkblatt²⁷ bis zu den einzelnen Kompanien zur Kenntnis zu geben und zur eingehenden, regelmäßig zu wiederholenden Unterrichtung jedes Angehörigen der Einheit zu verwenden. Aus der Fülle der dort notierten Vorschriften werden hier nur diejenigen herausgegriffen, die für die Behandlung der Mannschaft und des Materials der NG200 von Belang gewesen wären:

Bei Festnahme von gegnerischen Soldaten ist sofort die nächste Dienststelle der Bodenorganisation der Lw. [=Luftwaffe] zu benachrichtigen.

Das Auffinden von toten Angehörigen der gegnerischen Lw. ist unverzüglich der nächsten Dienststelle der Bodenorganisation der Lw. zu melden.

Schwerverwundete Kriegsgefangene sind möglichst in ein Lw. Lazarett einzuliefern. Überführung in ein ziviles Krankenhaus oder Behandlung durch einheimische Ärzte darf nur in äußersten Notfällen zugelassen werden.

Bei Beobachtung eines Flugzeugabsturzes, einer Notlandung oder eines Fallschirmabsprunges ist jedermann zur sofortigen Meldungserstattung verpflichtet.

²⁶ WIEDEKING (wie Anm. 11).

²⁷ Merkblatt über Sicherung von Luftwaffenbeute und Behandlung von Kriegsgefangenen der Luftwaffe, Bundesarchiv Militärarchiv, Amtsdrucksachen RLD24/19.

Die Meldung des Absturzes der NG200 erfolgte jedoch nicht an die zum Zeitpunkt des Absturzes am Freiburger Flughafen stationierte, nur etwa einen Kilometer entfernte nächstgelegene Fliegerhorstkommandantur E(v)211/XII. Die erste nachweisbare Abschussmeldung stammt vielmehr von der Fliegerhorstkommandantur A7/VII und ist mit dem Datum 4. Dezember 1944, sieben Tage nach dem Ereignis, versehen. Dieses Dokument wurde von den Alliierten im „Dulag Luft“ in Wetzlar (Verteilungslager des Durchgangslagers Luft in Oberursel) beschlagnahmt. Es enthält den Hinweis auf den Bestattungstermin 3. Dezember 1944 und neben anderen technischen Informationen die Namen von vier toten Soldaten, T. D. Ingle, W. S. Evans, H. Jackson und G. A. Barrett. Ein Soldat wurde als unbekannter Toter bezeichnet. Es war nach jetziger Kenntnis der Pilot R. L. Strachan. Diese fünf Soldaten wurden neben dem Jüdischen Friedhof in einem Bombentrichter bestattet. Das Dokument trägt weder Unterschrift noch eine Ortsbezeichnung der ausstellenden Kommandantur, liegt im Archiv der RAF, *Ministry of Defence, Bentley Priory, Historical Branch 2* im *Burial File* der Mannschaft der NG200 und wurde nicht zur Kopie freigegeben.²⁸ Zum Erstellungszeitpunkt dieser Abschussmeldung befand sich die Fliegerhorstkommandantur A7/VII mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr auf dem Freiburger Flugplatz. Der Standort dieser Fliegerhorstkommandantur wird zu dieser Zeit mit „im Raum Luftgaukommando VII“²⁹ angegeben. Es ist jedoch anzunehmen, dass diese Kommandantur in der Nähe des Absturzortes war und tätig wurde. Zeuge E befragte F.S. und berichtet:³⁰

Ich sprach mit Nachbar F.S. Jg. 1930, eingesessener Freiburger. Dieser bestätigte den Abschuss, allerdings in Zähringen, Freiburg Nord, Nähe Flugplatz. (...) Er wisse das insofern ganz genau, da in seinem Haus ein deutscher Leutnant einquartiert war, der nach dem Angriff ausrückte, die abgesprungenen Briten gefangen zu nehmen. Es wären derer offenbar mindestens zwei Mann gewesen, der Pilot sei tot am Steuer gesessen. Nach diesem Einsatz habe der Leutnant die Verpackung der eisernen Ration, allerdings leer, mitgebracht und F.S. geschenkt. Bemerkenswert sei die Kunststoffverpackung, in Deutschland noch unbekannt, und die dem Körper angepasste Form. F.S. hat dieses Relikt bis vor einigen Jahren aufbewahrt gehabt.

Dass es sich bei der A7/VII um eine frei bewegliche Kommandantur gehandelt hat, die die Abschussmeldung der NG200 auf einfachem Papier ohne Formularcharakter verfasste, ist aufgrund der nicht vorhandenen Unterschrift und Ortsangabe ziemlich sicher. Auch eine irgendwie geartete Kontaktaufnahme dieser Meldestelle mit den Behörden oder der Luftwaffe in der Stadt Freiburg ist offenbar nicht erfolgt. Jedenfalls handelte es sich um eine Einheit, die genau wusste, was den militärischen Vorschriften entsprach. Ihre Abschussmeldung und die Mitteilung von „Feindbrüchen“ erreichte die vorgeschriebene Meldestelle „Dulag Luft“ und wurde in der Zentralkartei und Meldestelle registriert.

Die Kommandantur A7/VII war vor dem Absturz der NG200 von März bis Juli 1944, zusätzlich zu der Kommandantur E(v)211/XII, auf dem Flughafen Freiburg stationiert und damit mit dem örtlichen, militärischen und politischen Umfeld sicher vertraut. Die Handlungsfreiheit dieser Kommandantur ließ auch eine geheime Bestattung von fünf Besatzungsmitgliedern der abgestürzten Lancaster zu. Aus einem weiteren von den Alliierten beschlagnahmten deutschen

²⁸ Schreiben vom 1.2.2006, Air Historical Branch (wie Anm. 6), S. 1.

²⁹ GIANFRANCO MATTIELLO: Fliegerhorstkommandanturen und Flugplätze der deutschen Luftwaffe 1935-1945. Einsatzorte und Einsatzzeiten, Osnabrück 2000, S. 77.

³⁰ Schreiben vom 27.1.2004 des Zeugen E an den Autor.

Dokument geht hervor, dass der Absturz der NG200 noch einmal, 21 Tage nach dem Ereignis, am 18. Dezember 1944 um 22.50 Uhr durch die Fliegerhorstkommandantur E(v) 234/VII per Fernschreiben an das „Dulag Luft“ in Oberursel gemeldet wurde.³¹ Die darin enthaltene Angabe über das Schicksal der Mannschaft – vier tot, drei unbekannt – ist unzutreffend. Zum Zeitpunkt der Besichtigung der Absturzstelle durch die oben genannte Fliegerhorstkommandantur oder deren Werftabteilung in Freiburg sind bereits fünf Besatzungsmitglieder am 3. Dezember 1944 ohne erkennbare Bezeichnung der Grabstelle (siehe Meldung vorher) – und somit außerhalb der Legalität – in einem Bombentrichter bestattet worden.³² Bemerkenswert ist, dass auch diese erneute Meldung des Absturzes von einer Kommandantur abgegeben wurde, die im November 1944 nicht mehr an ihrem eigentlichen Standort in Eutingen bei Tübingen, sondern „im Raume des Luftgaukommandos VII“ stationiert war.³³ Auch hier wurde die eigentlich in Freiburg zuständige Fliegerhorstkommandantur E(v)211/XII umgangen. Da die Meldung vom Leiter der Werftabteilung (v)113/XII Eutingen, unterzeichnet ist, kann man davon ausgehen, dass diese Werftabteilung noch am Flugplatz Eutingen stationiert war.

Ob die Fliegerhorstkommandantur A7/VII die Fliegerhorstkommandantur E(v)234/VII angewiesen hat, ihre Werftabteilung mit der Trümmerbeseitigung der Lancaster zu beauftragen, ist nicht zu klären. Jedenfalls liegt der Gedanke an ein gewolltes Zusammenwirken der beiden frei beweglichen Kommandanturen nahe. Es liegen keine Gründe vor, warum die zu diesem Zeitpunkt noch immer zuständige Fliegerhorstkommandantur in Freiburg ein zweites Mal umgangen wurde.

Die in dem Fernschreiben der Werftabteilung aus Eutingen enthaltene Feststellung, dass alle Funk- und Navigationsgeräte, die sich im gut erhaltenen Rumpf des Flugzeugs befanden, zerstört und deren Typen nicht mehr feststellbar waren, hing sicherlich mit dem Auslösen des Detonators zusammen. Mithilfe dieser Einrichtung konnte der Flugingenieur oder der Pilot diese Geräte per Knopfdruck unbrauchbar machen. Allerdings war die Funktion doppelt gesichert, um ein unbeabsichtigtes Auslösen im Flug zu vermeiden.³⁴ Nach Aussage eines Augenzeugen waren die Wrackteile lange Zeit frei zugänglich und unbewacht, sodass sich ein Kind, das sich an einem Maschinengewehr zu schaffen machte, eine Handverletzung zuzog.³⁵ Die Frage, ob und welche Besatzungsmitglieder möglicherweise den Absturz überlebt haben, kann nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden. Die Beobachtung, dass im Flugzeugwrack zwei oder drei Fliegerkombis und -hauben lagen, unterstreichen die Möglichkeit, dass Soldaten den Absturz überlebt haben könnten.³⁶ Fliegerhauben alleine bestätigen jedoch nur die Ausführung der Notfallvorschrift, nach der die Soldaten ohne Fliegerhaube abzuspringen hatten. Bei diesen Überlebenden der Mannschaft könnte es sich um den Piloten Strachan, den Mitteobenschützen Holbrook und den Flugingenieur Jackson gehandelt haben. Durch welches Ereignis Strachan und Jackson letztlich starben und in die Gruppe der fünf beim Jüdischen Friedhof verscharrten Soldaten kamen, bleibt ungeklärt.

³¹ Air Historical Branch (wie Anm. 6).

³² Schreiben vom 31.10.2005, ebd., S. 1, Abs. 3.

³³ MATTIELLO (wie Anm. 29), S. 95.

³⁴ The Lancaster Manual, Section 10 Electrical and Radio Installations, Para 54.

³⁵ Augenzeuge A.

³⁶ Dito.

NON OP		YEAR	MONTH	DAY	SQUADRON			TYPE OF A/C			CAUSE		M
DATE	TYPE	SERIAL No.	GP.	SO.	L	TIME OFF	BASE	TARGET	E.T.A. TARGET	FUEL	A.U.W.	SL	
27.11.44	Lancaster	MG 200	1	185			Wormington	Freiburg					
REF. 457	MODS.		SPEC. EQUIP.		TIME OF FIXES		POSITION OF FIXES	CO-ORDINATES	BOMB LOAD			COL.	
19076			H28					Bomb-reading 4950N/0030E				FIRE	
			74hp010					4910N/0300E. 4945N/0610E				ENG.	
								Target 4750N/0745E.				TANK	
								4800N/0600E. 4945N/0610E				CONT.	
CREW—NAME RANK NO													
PILOT	Strachan R.A. 152397 77												
NAV.	Ingle. 1682129 915. dead												
W. OP.	Evans. W.S. 4422563 975. dead												
FE	Jackson. J. 1592864 54 dead												
B.A.	Gale. S. 154202 710. dead												
P.O.	Holbrook. J.H. 1622836 575.												
A.C.	Barrett. G.A. 162397 75 dead												
1 unknown dead.													
SPECIAL EQUIPMENT					SOURCES OF INFORMATION					TARGET			

Abb. 4 Verlustmeldung der Lancaster NG 200 (RAF-Archiv Hendon-London).

Vielleicht hat auch der Bombenschütze S. Gale den Absprung überlebt. Nachdem er sich von seinem Fallschirm befreit hatte, suchte er wahrscheinlich im Haus Yorkstr. 2 Schutz vor dem Luftangriff. Hierfür spricht der bereits erwähnte Fund eines Fallschirms, zweier britischer Pistolen und von Vitamintabletten nahebei. Das Anwesen Yorkstr. 2 wurde jedoch von den Bomben getroffen und total zerstört. Dies könnte erklären, warum der Leichnam von Gale im Juni 1945 unter den Trümmern des Hauses entdeckt wurde.

Wo wurde die tote Besatzung bestattet?

Die erste Mitteilung über das Schicksal der Mannschaft der NG200 erhielt das Britische Luftfahrtministerium im Februar 1945 vom Internationalen Roten Kreuz.³⁷ Es wurde bestätigt, dass vier Soldaten, T. D. Ingle, W. S. Evans, H. Jackson und G. A. Barrett, getötet wurden. Ein unbekannter Soldat, wahrscheinlich R. L. Strachan, wurde in diesem Schreiben ebenfalls als tot gemeldet. Die Mitteilung zitiert eine Totenliste Nr. 262 und bestätigt gleichzeitig, dass die fünf toten Soldaten am 3. Dezember 1944 auf dem Jüdischen Friedhof der Stadt Freiburg begraben wurden.³⁸

³⁷ Schreiben vom 31.10.2005, Air Historical Branch (wie Anm. 6), S. 1, Abs. 3.

³⁸ Die RAF stuft dieses Dokument heute noch als geheim ein und verweigerte eine Kopie.

Ein Augenzeuge berichtet, dass Kriegsgefangene ein totes Besatzungsmitglied in einem Bombenkrater vergraben hätten:³⁹

Ich war zur Zeit des Flugzeugabsturzes Lehrling der Reichsbahn und am Güterbahnhof tätig. Drei Tage nach dem Absturz musste ich die tägliche Stärkemeldung der zu verpflegenden Kräfte erstellen. Dazu gehörten auch die russischen und armenischen Kriegsgefangenen im Lager des Reichsbahnbetriebswerkes. Schon vor dem Angriff stand ich mit diesen Gefangenen in täglichem Kontakt. Die Gefangenen waren im Obergeschoss des Maschinenhauses des Güterbahnhofs untergebracht. Die Wachmannschaften befanden sich im Untergeschoss. Während des Angriffes vom 27. November 1944 hatten die Wachmannschaften und die Gefangenen Schutz im Keller des Maschinenhauses gesucht. Die Gefangenen berichteten mir kurz nach dem Absturz, dass sie einen toten Soldaten aus dem Flugzeugwrack in der Nähe des Bahndammes in einen Bombenrichter legen mussten und mit Boden zugedeckt hätten. Ich habe keinen Zweifel, dass die Aussage der Kriegsgefangenen, zu denen ich ein gutes Verhältnis hatte, richtig ist. Insgesamt war die Behandlung der Gefangenen durch die Wachmannschaften gut. Es gab jedoch eine Person, die die Gefangenen nicht anständig behandelte.

Entgegen der bestehenden Befehle, die jeder Kompanie durch schriftlichen Verteiler bekannt waren und nach denen Tote der nächstgelegenen Luftwaffendienststelle zu melden waren, erteilte also die Wachmannschaft den Befehl, den Toten illegal zu beseitigen. Bei dem von den Kriegsgefangenen am Bahndamm der Güterbahn bestatteten Soldaten handelt es sich mit größter Wahrscheinlichkeit um W. H. Holbrook. Er wurde im Juni 1945 von der amerikanischen *55th Air Disarmament Squadron (P)* unter *Trümmern in der Nähe der Yorkstraße* gefunden und auf dem Hauptfriedhof Freiburg bestattet. Seine Grablage wird mit Feld 31 Grab 2F angegeben.⁴⁰ Nachforschungen in den Aufzeichnungen der Friedhofsverwaltung bestätigen diese Angabe nicht. Sie sagen aus, dass neben dem Grab von Stanley Gale nur noch ein anderer „Engländer“ namens Les Harris bestattet wurde. W. H. Holbrook wurde dennoch auf dem Hauptfriedhof gefunden, exhumiert und neben seinen fünf gefallenen Kameraden in Dürnbach beigesetzt.

Der letzte Soldat der Mannschaft, Flying Officer Stanley Gale, wurde von der französischen Militärbehörde einem englischen *Missing Research and Enquiry Team* übergeben und am 8. Juni 1945 auf dem Freiburger Hauptfriedhof beerdigt.⁴¹ Er ist bislang der einzige Soldat der NG200, für den es ordnungsgemäße Bestattungsdokumente aus Freiburg gibt. Stanley Gale wurde ebenfalls exhumiert und am 13. August 1948 in einem Einzelgrab auf dem britischen Soldatenfriedhof in Dürnbach wieder begraben (Abb. 5).

Ein im Juni 1947 entstandener Bericht der *2 Missing Research and Enquiry Unit* der RAF bestätigt, dass Untersuchungen über das Schicksal und den Verbleib der Mannschaft der NG200 am 15. und 25. Mai 1947 durchgeführt wurden.⁴² Bei diesen Untersuchungen wurden auch Bürger, die in der Nähe des Jüdischen Friedhofes wohnten, verhört. Das Ergebnis der Befragungen erbrachte nur wenige neue Erkenntnisse. Ausgesagt wurde lediglich, dass ein englischer viermotoriger Bomber in der Yorkstraße abgestürzt sei. Außerdem kam es in der Angriffsnacht zu einer Evakuierungswelle aus der Stadt, weswegen die englischen Ermittler niemanden fanden, der die Soldaten oder ihre Überreste gesehen hatte. Alle Verhörten nahmen an, dass die Körper der toten Soldaten durch Luftwaffenangehörige vom nur 1.000 Meter von der Absturzstelle entfernten Flughafen geborgen wurden.

Im Zuge dieser Nachforschungen wurde am 15. Mai 1947 auf dem Jüdischen Friedhof nach den Gräbern der fehlenden fünf Soldaten gesucht.⁴³ Außerdem wurden sowohl das Zimmer des zuständigen Bürgermeisters als auch die Räume der Friedhofsverwaltung nach entsprechenden

³⁹ Gespräch des Autors mit Zeuge D am 5.1.2006.

⁴⁰ Schreiben vom 31.10.2005, Air Historical Branch (wie Anm. 6), S. 2, Abs. 4.

⁴¹ Bestattungsregister des Freiburger Hauptfriedhofs von 1945, S. 188, OZ 1300.

⁴² Schreiben vom 31.10.2005, Air Historical Branch (wie Anm. 6), S. 1, Abs. 4.

⁴³ Ebd., S. 2, Abs. 2.



Abb. 5 Grabstein des Flugoffiziers Stanley Gale auf dem Soldatenfriedhof Dürenbach, Gemeinde Gmund am Tegernsee (Foto: R. Baumgartner, Gemeinde Gmund).

Aufzeichnungen durchsucht; jedoch wurden nirgends Hinweise auf Gräber in oder neben dem Jüdischen Friedhof gefunden. Auch der Verwalter des Jüdischen Friedhofes wurde befragt. Dieser konnte aber nicht weiterhelfen, da er noch in der Angriffsnacht die Stadt verlassen und somit keine Kenntnis von der Bestattung am 3. Dezember 1944 hatte.

Unter Berufung auf die Angaben in der deutschen Totenliste Nr. 262 wurde am 25. Mai 1947 der Jüdische Friedhof nochmals überprüft. Durch die Mithilfe eines Obergärtners des Hauptfriedhofs, der an der Untersuchung teilnahm, wurde das Grab der fünf Soldaten schließlich gefunden. Es befand sich nach Angaben des *Air Historical Branch* auf einer *unbepflanzten Fläche außerhalb der westlichen Friedhofsmauer am Ende des Friedhofs* in einem Bombenrichter. Der Grabbereich war mit Schutt und Unkraut überdeckt und musste erst freigelegt werden. Am 10. August 1948 wurde das Grab der fünf Soldaten geöffnet. Die Bedingungen, unter denen die Toten bestattet und vorgefunden worden waren, ließen nach Angabe der britischen Behörde eine einzelne Identifizierung nicht mehr zu. Die Tatsache, dass vor der irregulären Bestattung mindestens drei der Soldaten von Augenzeugen als körperlich „intakt“ gesehen wurden, lässt vermuten, dass die Auskunft des *Air Historical Branch* über den Zustand der exhumierten Toten nicht zutreffend sein muss.

Im Wissen, dass folglich spätestens am 25. Mai 1947 den städtischen Ämtern die Grablage aller sieben Soldaten bekannt war, mutet es unverständlich an, dass das Bürgermeisteramt der Stadt Freiburg in einem Beschluss vom 1. August 1947 die Suche nach vermissten Soldaten der Vereinten Nationen als ergebnislos darstellt.⁴⁴ Hierbei berief man sich auf eine am 30. Juni

⁴⁴ Nachforschungen nach Angehörigen der Vereinten Nationen, Beschluss des Freiburger Gemeinderats vom 1.8. 1947, StadtAF, C5/770.

1947 gestartete Suchaktion in der Bevölkerung sowie beim Friedhofsamt und bei der Kriminalpolizei. Die Nachforschungen bei diesen Dienststellen blieben angeblich ohne Resultat. Ob die Tatsachen aus Unwissenheit oder bewusst verschwiegen wurden, ist nicht mehr zu klären. Es bleiben jedoch große Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Ermittlungen und der Richtigkeit der Aussagen der Polizei sowie der städtischen Behörde. Dies umso mehr, da ein Augenzeuge seine Beobachtungen zu Protokoll gab und das Auffinden eines toten Soldaten und eines Ausrüstungsgegenstandes beschrieb.⁴⁵ Die gleiche Person wiederholte und ergänzte die Angaben im Jahre 1993 nach einem Aufruf in der Badischen Zeitung: *Am Hause Nr. 13 hing an einem Fallschirm, noch ganz fest angehängt, ein toter Flieger, samt Kopfhörern, die Sachen an den Beinen ...*

Nur wenige hundert Meter von der Absturzstelle in der Nähe des Jüdischen Friedhofs befand sich in besagter Schreckensnacht eine Scheinwerferstellung des 1. Zuges der Heimatflakbatterie 46/VII. Durch Bombentreffer hatte diese Batterie drei Todesopfer unter den Luftwaffen Helfern der Jahrgänge 1927/28 zu beklagen. In zwei Berichten wird der Absturzvorgang der NG200 nicht erwähnt, obwohl er in Sichtweite dieser Stellung erfolgte. In einem der Artikel wird lediglich von Flugzeugtrümmern an der Lehenerstraße berichtet.⁴⁶

Im Gesicht des Feindes den Menschen sehen

Im Laufe des Krieges verloren Menschen in unserem Land immer öfter den Respekt vor wehrlosen Gegnern. Menschen verlernten, den Menschen im Gesicht des Gegners zu erkennen. Sie quälten oder töteten aus Rache Überlebende und verachteten die Toten.

Die politisch und militärisch Verantwortlichen in Deutschland griffen nicht gegen diese ungesetzliche Gewalt ein. Sie förderten und duldeten diese Gewalt durch Erlasse⁴⁷ und Handlungsanweisungen⁴⁸, die den wehrlosen Gegnern den Status von Kriegsgefangenen aberkannnten und sie zu Kriegsverbrechern machen sollten. In diesem Umfeld liegt die Frage nahe, ob die Mitglieder der Besatzung der Lancaster nach dem Absturz – tot oder lebend – entsprechend der gültigen internationalen Konventionen behandelt wurden. Nach sorgfältiger Analyse der vorliegenden Erkenntnisse bestehen zumindest für den Zeitraum zwischen dem Absturz am 27. November und dem Bestattungstag von fünf Soldaten am 3. Dezember 1944 Zweifel an der humanen und legalen Behandlung von Mannschaftsmitgliedern. Es ist nach den vorliegenden Kenntnissen davon auszugehen, dass einige Soldaten – möglicherweise verletzt – zunächst überlebt haben. Die Feststellung, dass weder 1944 noch 1945 in Freiburg sowohl von städtischen als auch militärischen Stellen Dokumente über den Absturz der NG200 und den Verbleib der Mannschaft vorliegen, kombiniert mit der damals vertretenen und inzwischen durch Augenzeugen widerlegten Aussage, man habe von den toten Soldaten nichts mehr gefunden, kann als Schutzbehauptung gewertet werden.

⁴⁵ Augenzeuge B. Zur Niederschrift bei der Stadtverwaltung Freiburg am 30.6.1947, ebd.

⁴⁶ HEINZ LÖSCH: Die Fliegerabwehr in Freiburg 1939-1945. Erinnerungen, in: Freiburg in Trümmern 1944-1952. Bild- und Textdokumentation, Teil II, hg. von Walter Vetter, Freiburg 1984, S. 37; WALTER VETTER: Fliegerabwehr – und doch keine, in: ebd., S. 41.

⁴⁷ Nazi Conspiracy and Aggression, Volume III. USGPO, Washington 1946, S. 526-528, 530-532 und 537f. (www.ess.uwe.ac.uk/genocide/aviators1.htm); Schnellbrief, Der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Inneren, S-VC 1 Nr. 384/43 und Kdo. I-Ia Nr. 106/43 vom 30.6.1943.

⁴⁸ Schreiben des Regierungspräsidenten von Köln, Volksjustiz gegen anglo-amerikanische Mörder vom 22.6., 26.6., 31.7. und 17.8.1944, Hauptstaatsarchiv Düsseldorf, Bestand RW 18 Nr. 20.

Nun haben die sieben toten Soldaten wieder Namen, Identität und Gesicht. Den Menschen im Gesicht des Feindes zu sehen ist in heutiger Zeit wichtiger denn je:

Denn alle, die in der sogenannten Erinnerungsarbeit tätig sind, spüren, dass wir uns augenblicklich in der Phase befinden, wo verpflichtende Erinnerung in unverbindliche Geschichte umgewandelt wird. Viele haben daran ein großes Interesse, doch lassen wir uns nicht beirren.⁴⁹

Selbst wenn es sich in diesem Falle nur um einen winzigen Teil des Kriegsgeschehens handelt, macht es Sinn, die wirklichen Vorgänge nachzuzeichnen. Sich an das Leid unserer Kriegsoffer – auch dieses Angriffes – zu erinnern, ist unerlässlich. Dieses Gedenken macht den Blick frei auf die Toten aus anderen Ländern, die einmal Deutschlands Kriegsgegner waren. Diese Arbeit ist den Kriegsoffern aus Freiburg und aller Nationen gewidmet. Sie soll zum dauerhaften Verstehen der Menschen untereinander beitragen.

Die Hoffnung, Einsicht in die Burial Files der Mannschaft, ihre Bergungs-, Obduktions- und Bestattungsdokumente beim *Ministry of Defence, Air Historical Branch*, zu bekommen, hat sich nicht realisieren lassen. Die Kooperationsbereitschaft der Einrichtung ließ selbst den nächsten Angehörigen gegenüber zu wünschen übrig, selbst wenn es Fragen zu ihren Familienmitgliedern betraf. So blieben Antworten auf wichtige Fragen wie z. B. einer möglicherweise illegalen Gewaltanwendung an den getöteten Soldaten, die vielleicht durch die Unterlagen der RAF hätten geklärt werden können, offen.

⁴⁹ MARLIS MECKEL: Den Opfern ihre Namen zurückgeben. Fünf Jahre Stolpersteine in Freiburg, Vortrag vom 10.12.2007 in der Katholischen Akademie Freiburg.