



Was vom Lancaster-Bomber JA941GT-A übrig blieb: Das etwa 60 cm breite Gerät wird als „Throttle Quadrant“, etwa „Drossel-Element“, bezeichnet. Die vier zentralen Hebel steuerten die Drosselung der vier Motoren. Mit den vier Hebeln darunter konnte der Neigungswinkel der Propeller eingestellt werden.

# Nächtlicher Absturz eines Bombers ✓

1944 – als der Krieg ins Litschental kam

Von Erich Krämer

Vorbemerkung: Das Stadtmuseum in der Tonofenfabrik, ein aufregendes Projekt, ein Glücksfall für Lahr: Raus aus den beengten Verhältnissen in der Villa Jamm, Platz für die übergroße Fülle an Exponaten, von der Römerzeit über die Stadtgründung bis zum Grizzlybären. Um die bewegte Geschichte unserer Stadt darzustellen, hat Gabriele Bohnert, die Leiterin des Museums, eine Menge erstklassigen Materials – und doch nicht genug. Ende 2015 fragt sie die Mitglieder des Fördervereins nach Dokumenten und Exponaten zum Ersten und Zweiten Weltkrieg, denn „leider wurde zu diesem Thema nichts gesammelt“.

Die Geschichte: Ich gehöre zu der Generation, die das Ende des Zweiten Weltkriegs als Kind noch in Erinnerung hat. Dazu gehört vor allem ein einschneidendes Ereignis: der nächtliche Absturz eines englischen Bombers im Litschental bei Seelbach, weniger als drei Kilometer von meinem Elternhaus entfernt. Und der Besuch zusammen mit meinem Vater und den Brüdern an der Absturzstelle, wo deutsche Soldaten die Trümmer des riesigen viermotorigen Lancaster-Bombers bargen, der, kurz nachdem er seine Bombenlast im vorderen Litschental abgeworfen hatte, an einer Bergwand im Wald zerschellt war. Ich erinnere mich daran, dass mein Vater den deutschen Soldaten gegen ein Kistchen Zigarren etwas abgehandelt hatte, ein kompaktes Steuerelement aus dem Cockpit des Flugzeugs. Bis zu Gabriele Bohnerts Rundruf lag dieses „Artefakt“ fast vergessen auf meinem Speicher. War das nicht genau das Richtige für die Sammlung?

Aber was hatte ich da? Ein Gerät, etwa 60 cm breit, mit 13 unterschiedlich langen Hebeln, die über Zahnräder auf dünne Ketten wirkten, viel Aluminium, das Ganze in gutem Zustand, aber doch eigentlich unspektakulär – bis man die ganze tragische Geschichte kennt. Doch davon später. Was mir als erstes dazu einfiel: Hatte der unglückliche Pilot in seinen letzten Minuten versucht, mit diesen Hebeln den riesigen brennenden Flieger in den Griff zu bekommen, das Schicksal abzuwenden?

Aber erst einmal drängten sich Fragen auf: Was für ein Flugzeug war das überhaupt? Was war sein Ziel gewesen? Wann stürzte die Ma-

schine ab? Und warum? Abgeschossen von einem deutschen Jagdflugzeug oder durch Flak? Vor allem: Wie war es der Besatzung ergangen? Und dann die rein technische Frage: Was war die Funktion des erhalten gebliebenen Steuerelements?

Das Datum und den Zeitpunkt des Absturzes konnte ich dem Tagebuch meines Vaters entnehmen: Es geschah am Freitag, dem 25. Februar 1944, etwa um 22 Uhr. Im Archiv der Gemeinde Seelbach fanden sich keinerlei Hinweise, eben so wenig im Stadtarchiv Lahr. Auch kein Bericht in der Lahrer Zeitung von damals – der Abschuss feindlicher Flugzeuge fiel offensichtlich unter militärische Geheimhaltung.

Fündig wurde ich dann bei einem Besuch im Litschental. Walter Welle, Besitzer des Pfaffenhofs, in dessen Wald das Flugzeug zerschellte, erinnert sich an das dramatische Geschehen. Erinnert sich, wie die Druckwelle des nur wenige hundert Meter vom Hof entfernt explodierenden Bombers Türen, Fenster und Dach seines Elternhauses zerstörten.

Und er erinnert sich an einen Besuch – 53 Jahre später. Verwandte des englischen Piloten Bruce Millen, der auf dem Flug nach Augsburg im Litschental den Tod fand, besuchten die Absturzstelle (Badische Zeitung vom 31.5.1997).

Nun gab es genug Daten, um weiter zu forschen. Daten, die ich nach England übermittelte an meine in London lebende Tochter mit der Bitte, in dortigen Militärarchiven zu forschen. Unerwartet schnell führte dies zum Erfolg.

Das Archiv der Royal Air Force gab alle Einzelheiten preis: über das Flugzeug, die Besatzung, den Einsatz, über das ganze Geschehen in jener Nacht vom 25. auf den 26. Februar 1944, die zum Unglück wurde für die Besatzung eines englischen Bombers und zum Unglück für die Stadt Augsburg, die in jener Nacht völlig zerstört wurde. Über den Einsatz berichten die englischen Quellen:

*B.B. Millen war der Pilot des Lancaster-Bombers JA941GT-A ... am 25. Februar 1944 auf einem Bomben-Angriff auf Augsburg, Deutschland. Das Flugzeug war eins von 594 Flugzeugen, die an einem Großangriff auf Augsburg teilnahmen, die gemischte „bomberforce“ bestand aus 461 Lancasters, 123 Halifaxes und 10 Mosquitos. ... die Aufteilung der Hauptflotte in zwei Wellen reduzierte die Verluste, trotzdem gingen 21 Flugzeuge verloren bei dem Einsatz, das waren 16 Lancasters und 5 Halifaxes, mindestens 4 auf Grund von Kollisionen. Die Bombardierung von Augsburg war außerordentlich erfolgreich bei klarem*



Er flog den Bomber JA941GT-A: Flight Sergeant Beresford Bruce Millen, 23 Jahre alt. Seine letzte Ruhe fand der junge Pilot auf dem englischen Soldatenfriedhof Durnbach bei Bad Tölz.



*Wetter ... und nur geringer Flakverteidigung. Das wundervolle alte Zentrum von Augsburg wurde völlig zerstört.*

Die erste Welle der Bombardierung erfolgte am 25.2.1944 um etwa 23 Uhr, die zweite um 1 Uhr morgens. Der Bericht gibt weitere genaue Details, z. B. über die Bombenlast, die Zerstörung der Außenbezirke Augsburgs usw. ... Auch das Schicksal des viermotorigen Lancaster-Bombers JA941GT-A und seiner Besatzung wird ausführlich dokumentiert.

Vor dem letzten Einsatz gegen Augsburg flogen B.B. Millen und seine Crew vier Einsätze gegen Berlin: am 29.12.1943, am 27.1., am 30.1. und am 15.2.1944. Die siebenköpfige Besatzung bestand aus: Pilot Flight Sergeant Beresford Bruce Millen (23 Jahre, er stammte von einem Bauernhof in Kent), Flight Sergeant John Yeomans, Flight Sergeant Arthur Norman Ingles (20, aus Waitara, Australien), Sergeant Benjamin Samuel Reynolds (36, aus der Grafschaft Hertfordshire), Sergeant William Harold Johnson (19, aus Upton, Yorkshire), Sergeant Crawford Mickerrow Hossack (20, aus Glasgow), Pilot Officer W. H. Liddiard.

Um genau 19.03 Uhr am 25.2.1944 startete der Lancaster Bomber JA941GT-A vom Warboys Airfield in Huntingdonshire zu seinem letzten Flug, den nur zwei Besatzungsmitglieder überlebten. Sie sprangen kurz vor dem Absturz über Kuhbach mit dem Fallschirm ab. Von einem der beiden, John Yeomans, stammt ein genauer Bericht der verhängnisvollen Mission. 51 Jahre später schildert er in einem Brief an die Millen-Familie das Geschehen.

*... als wir zum Start rollten, wurde der Heckschütze (rear gunner) Bob, ein Amerikaner in der RCAF, krank. ... eine Ambulanz brachte ihn weg. Ein anderer Schütze, P/O Liddiard, kam und stieg in den Turm. Keiner von uns hatte ihn zuvor getroffen. ... wegen dieser Umstände starteten wir etwa 20 Minuten verspätet, was zweifellos zu unseren Problemen in dieser Nacht beitrug, denn Timing war wesentlich bei diesen Operationen.*

Ein Bomber vom Typ Lancaster 111, wie er am 25. Februar 1944 im Litschental abstürzte. Das Flugzeug hatte eine Länge von 21 Metern und eine Spannweite von 31 Metern, ein Leergewicht von 16,5 Tonnen und wog voll beladen 31 Tonnen. Die Bombenlast betrug zwischen sechs und 10 Tonnen. Die Marschgeschwindigkeit lag bei 200 Meilen pro Stunde, gleich 322 km/h. Die Reichweite betrug rund 4.000 km. Angetrieben wurde der Flieger von vier Rolls-Royce V 12 Motoren mit je 1.280 PS. Bewaffnet war er mit acht schweren Maschinengewehren. Der „Throttle Quadrant“ befand sich an zentraler Stelle im Cockpit, zur rechten Hand des Piloten.

In 19.000 feet (ca. 6.000 m Höhe) fliegend, wurde das Flugzeug über Hagenau im Elsass von einem deutschen Nachtjäger angegriffen. – John Yeomans schreibt weiter:

*... wir wurden von unten angegriffen, eine wohlbekannt Taktik der Luftwaffe-Flieger, um zu vermeiden, dass sie von unseren Schützen mit ihrem begrenzten Sichtfeld gesehen wurden. Ich wurde an Kopf und Fuß verwundet, was meine Erinnerung an folgende Details fast auf Null brachte, bis ich Stunden später von einer Gruppe von Soldaten umringt war. Ich wurde Kriegsgefangener. Lidiard verlor ein Bein, wurde ebenfalls Gefangener.*

Die übrigen fünf Besatzungsmitglieder starben bei dem Absturz und ruhen heute auf dem englischen Soldatenfriedhof Durnbach bei Bad Tölz.

Auch über den deutschen Jagdflieger, der den Bomber über dem Elsass abgeschossen hatte, weiß das englische Archiv genau Bescheid. Es war der 11. Abschuss von Heinz Rökker, 23 Jahre alt, in Oldenburg geboren. Der als night fighter ace (Nachtjäger-Ass) bezeichnete Jagdflieger erzielte bis März 1945 insgesamt 64 Luftsiege in 161 Einsätzen, davon 63 bei Nacht, darunter waren 55 viermotorige Bomber.

Das im Februar 1944 im Litschental abgestürzte Flugzeug war nicht das einzige, das in unserer Gegend abgeschossen wurde. Weitere Abstürze sind für 1944 belegt:

am 16. März ein Bomber am Weißmoos,

am 18. März zwei Bomber im Wald bei Ettenheimmünster,

am 27. oder 28. März ein Lancaster-Bomber bei Burgheim,

am gleichen Tag ein wahrscheinlich amerikanischer Bomber im Giesen bei Reichenbach.

Zu entnehmen dem Bericht des Seelbacher Chronisten Wilhelm Fischer (s. Badische Zeitung vom 20.3.2004). Mein Schulfreund Gunther Lehmann bestätigt in seinem Buch „Erlebte Geschichten und Erinnerungen“ diese Angaben. Und er schildert weiter (woran auch ich mich erinnern kann): große Bombergeschwader, die am hellen Tag über uns hinwegflogen, mit großem Gedröhn, mit weißen Kondenzstreifen. Der Angriff von deutschen Jagdflugzeugen auf die Pulks, den Abschuss einzelner Bomber, die weißen Fallschirm der abspringenden Piloten ...

Das alles ist lange her. Gottseidank. Ist Erinnerung, die sich in diesem Fall fest macht an jenem „Instrument“ aus dem Cockpit des unglücklichen Bombers, das auf meinem Speicher das Kriegsende und 71 Friedensjahre überlebt hat. Es ist übrigens ein Throttle Quadrant, und dient zur Drosselung der vier Motoren.