

Die Halifax des britischen Piloten Frank Jowitt: Abgestürzt am 19. September 1942 bei Geislautern¹

von Klaus Zimmer, 1999



Absturzstelle der Maschine des Piloten Frank Jowitt.

<i>Funktion</i>	<i>Name (Alter)</i>	<i>Dienst-grad</i>	<i>Bemerkungen</i>
<i>Pilot</i>	<i>Frank JOWITT, RAF</i>	<i>P/O</i>	<i>lebt heute in Mount Pleasant, England</i>
<i>Flugbeobachter</i>	<i>Kenneth R. STANSFIELD (35), RAF</i>	<i>Sgt.</i>	<i>gefallen; aus Finchfield, Staffordshire, England</i>
<i>Flugingenieur</i>	<i>Dennis STEADMAN (20), RAF</i>	<i>Sgt.</i>	<i>gefallen; aus West Bromwich, Staffordshire, England</i>
<i>Bombenschütze</i>	<i>Edward GATIS (30), RAF</i>	<i>P/O</i>	<i>gefallen; aus Maidstone, Kent, England</i>
<i>Funker/MG-Schütze</i>	<i>David WILLIAMS (25), RAF</i>	<i>Sgt.</i>	<i>gefallen; aus Chingford, Essex, England</i>
<i>MG-Schütze</i>	<i>Joseph E. W. HALE, RAF</i>	<i>Sgt.</i>	<i>gefallen</i>
<i>MG-Schütze</i>	<i>C. R. PALM, RAF</i>	<i>Sgt.</i>	<i>überlebte</i>

In der Nacht vom 19. auf den 20. September 1942 flog die RAF ihren dritten Einsatz gegen die Saar-Metropole. Wieder führte man einen Doppalangriff durch, bei dem 118 Bomber Saarbrücken und der kleinere Teil, 89 Maschinen, München anfliegen sollte. Diesmal schickte man einige Pfadfinder-Maschinen mit an die Saar, deren spezielle Aufgabe es war, das Ziel genau auszumachen und zu markieren. Doch wie der zweite Angriff ging auch dieser dritte ziemlich daneben. Zum einen machte Bodennebel den Besatzungen Schwierigkeiten, zum anderen ließ-

en sie sich durch den Verlauf der Saar 10 km westlich von Saarbrücken täuschen, der dem im Stadtgebiet ähnelte. So dauerte der Angriff nicht wie geplant nur 15 Minuten, sondern zog sich über eine ganze Stunde hin. Die über 45.000 Brandbomben fielen hauptsächlich verstreut in die Außenbezirke und richteten relativ wenig Schaden an: "nur" 13 Häuser wurden in Saarbrücken zerstört, und 1 Mann kam ums Leben.

Auch diesmal stürzte einer der Bomber in der Umgebung des Zielgebietes ab. Es handelte sich um

die viermotorige Halifax des britischen Piloten Frank Jowitt, Kennzeichen W7777 NP-Q, die um 19.35 Uhr in East Moor gestartet war und zur 158. Staffel gehörte. Für den Absturz war womöglich Flakbeschuss verantwortlich. Jedenfalls geriet die brennende Halifax außer Kontrolle, trudelte nach unten und begann mit einem quietschenden Geräusch auseinander zu brechen. Zuerst brach das Heck ab, wodurch MG-Schütze C. R. Palm hinausgeschleudert wurde. Das gleiche geschah mit dem Bug, wodurch Pilot Jowitt hinausgeschleudert wurde. Beide hatten ihre Fallschirme an und landeten sicher am Boden. Für alle anderen Flieger, insbesondere diejenigen im Rumpf, gab es kein Entkommen mehr.

Die einzelnen Flugzeugteile fielen an verschiedenen Orten herunter. Helmut Uhl berichtet: *"So lagen in der Rosseler Straße [in Ludweiler] beim Hause Kuhn/Chandoni scheunengroße Teile des Leitwerks, die die dortige Hochspannungsleitung zerstörten. Zwischen den alten Velsener Schlafhäusern lagen Teile des Rumpfes und die völlig ausgebrannte Bugkanzel mit den verkohlten, auf Liliputanergröße zusammengeschrumpften Leiche eines Teils der Besatzung. In der Nähe, am Waldrand, lag ebenfalls ein toter Flieger, äußerlich unversehrt, dessen Fallschirm sich aber nicht mehr vollständig geöffnet hatte."*²

Augenzeuge Egon Keller erinnert sich ebenfalls noch, dass weit verstreut im Wald und in den Wiesen auf dem Bann von Geislautern, in der Flur "Bitschelt", Trümmer und Tote lagen. Einer der Gefallenen hing in einem Baum, andere lagen auf dem Boden. In der Grube Velsen arbeiteten damals spa-

nische Gastarbeiter. Es wurde erzählt, diese hätten versucht, einem der Toten den Ringfinger abzuschneiden, um in den Besitz des daran befindlichen Ringes zu gelangen. Als erboste Leute anfangen, einen der Toten mit Füßen zu treten, schritt die inzwischen erschienene Luftwaffe ein und machte diesem Treiben ein Ende. Keller erinnert sich auch noch an einen Kanister mit der Aufschrift "Save water. Close can with chewing gum." (*"Spart Wasser. Kanister mit Kaugummi verschließen."*).³ Zahlreiche weitere Details zu diesem Absturz hat Kurt Friemond an anderer Stelle veröffentlicht.⁴

Pilot Jowitt beschreibt seine Erfahrungen so: *"Ich landete mit meinem Fallschirm in einem Waldgebiet, weiß aber nicht, wo dies war. Schon bald danach kam auch Sergeant Palm herunter. Wir taten uns zusammen, verließen die unmittelbare Umgebung und konnten einige Zeit der Gefangennahme entgehen. Schließlich wurden wir jedoch verhaftet und zu einer örtlichen Polizeistation gebracht. Dort wurden wir kurz verhört und bekamen eine einfache aber willkommene Erfrischung."* Jowitt gelangte danach über das Verhörzentrum in Oberursel bei Frankfurt ins Stalag Luft III nach Sagan in Niederschlesien. Dort zog er sich eine schlimme Tuberkulose zu, so dass er im Rahmen eines Gefangenenaustausches nach Hause zurückkehren konnte. Nach jahrelanger medizinischer Behandlung und Krankenhausaufenthalt konnte er erst 1949 wieder einem geregelten Beruf nachgehen.⁵

Siehe auch: Friemond, Kurt, "In Geislautern stürzte 1942 ein Bomber ab", Zur Geschichte des Warndts, VI/98, S. 2 - 5 sowie I/99, S. 3 - 4.

Zimmer, Klaus, "Bomberabstürze im Zweiten Weltkrieg im Bereich des Stadtverbandes Saarbrücken", in: 50 Jahre Arbeitsgemeinschaft für Landeskunde im Historischen Verein für die Saargegend e. V. 1949 - 1999, Ottweiler, 1999, S. 204 - 232.

-
1. Eckel, Saarbrücken im Luftkrieg, S. 63 - 66; Middlebrook/Everitt, War Diaries, S. 310; LA SB, Best. Kommission für Landesgeschichte und Volksforschung, Ludweiler; Unterlagen Werner Eckel, Limbach.
 2. Uhl, Helmut, Der Warndt im Zweiten Weltkrieg. Ein saarländisches Grenzschicksal, Dillingen, 1980, S. 169.
 3. Mitteilung von Dr. Egon Keller, St. Wendel.
 4. Friemond, Kurt, "In Geislautern stürzte 1942 ein Bomber ab", Zur Geschichte des Warndts, VI/1998, S. 2 - 5 u. I/1999, S. 3 - 4.
 5. Mitteilung von Frank Jowitt, Mount Pleasant, England.