

## Die Me 110 des deutschen Piloten Willi Sewtz Abgestürzt am 15./16. März 1944 bei Kleinottweiler<sup>1</sup>

von Klaus Zimmer

Sehr ausführlich wissen wir aber Bescheid über einen Absturz, der sich in der Nacht vom 15. auf den 16. März 1944 bei Kleinottweiler ereignete. Augenzeuge **Lothar Bach** aus Kleinottweiler erinnert sich:

*"Der deutsche Nachtjäger stürzte bei der Hochwiesmühle zwischen Kleinottweiler und Oberbexbach am Weg zum Fischweiher in ein Sumpfgelände. Zuvor war die Maschine noch brennend tief über die Häuser von Kleinottweiler gerast. Mit einem Knall schlug sie auf dem Boden auf, der Bug bohrte sich in den Boden."*

Anlässlich einer Begehung durch Augenzeugen und die Arbeitsgruppe Vermisstenforschung unter der Leitung von Uwe Benkel konnten im Jahr 1999 an der Absturzstelle noch erhebliche Mengen von Flugzeugteilen im Boden geortet werden. Bei der Besatzung der zweimotorigen Me 110 handelte es sich um Leutnant **Willi Sewtz** (Pilot), Gefreiter **Walter Schneider** (Bordfunker) und Gefreiter **Gerhard Ignatowitz** (Bordschütze). Willi Sewtz und Walter Schneider besuchten im Jahr 1999 noch einmal die Gegend, in der der Absturz stattgefunden hatte.



Willi Sewtz und Walter Schneider im Oktober 1943.

(Foto: Willi Sewtz)

**Sewtz** hat dem Verfasser danach dankenswerter Weise folgenden aussagekräftigen Bericht überlassen:

*"Am Abend des 15.03.44 war für meine Nachtjagd-Gruppe (II./NJG 1) Bereitschaft angesagt. Während der Wartezeit wurde viel geredet und viel geraucht. Als der Einsatzbefehl kam – etwa um 21.45 Uhr –, war ich gerade dabei, mein Tagebuch fortzuführen, das ich vor einiger Zeit begonnen hatte. Ich packte mein Zeug sofort in meine schöne helle, schweinslederene Aktentasche, die ich etwa ein Jahr vorher in Kopenhagen gekauft hatte; in Deutschland gab es sowas ja nicht mehr. Wir wurden kurz darüber informiert, dass offenbar der süddeutsche Raum das Ziel des Angriffs sein sollte. Ich bekam eine bestimmte Me 110 zugeteilt und stürmte mit meinem Funker zum Liegeplatz der Maschine. Es sollte mein erster Nachteinsatz werden. Bis zum Zeitpunkt der Übernahme der Maschine war ich noch nie mit einem Bordschützen geflogen. Diesen lernte ich erst jetzt bei Übernahme der Maschine kennen. Es war der Gefreite Gerhard Ignatowitz aus Essen, der mich inständigst bat, ihn doch mitzunehmen. Ich hatte keine andere Wahl – und so ging es dann los.*

*Mit einem Kurs von etwa 90 Grad flogen wir durch die dunkle Nacht. Ich glaube mich erinnern zu können, dass wir über die Großraumreportage erfuhren, dass Nürnberg und Augsburg oder Nürnberg und München offenbar Ziel des feindlichen Angriffs sein sollten. Einer Empfehlung des damaligen Geschwaderkommandores folgend ging ich auf etwa 6000 - 7000 m Höhe. Streib hatte gemeint, dass die Angreifer in letzter Zeit auch höher flögen. Unsere Kabine war dunkel, wir sahen nichts und hörten nichts mehr über Funk, wir sprachen kaum ein Wort und hielten Kurs. Nach etwa 1 1/2 Flugstunden glaubte ich, Luftwirbel zu verspüren und sagte:*

---

<sup>1</sup>Erstmals veröffentlicht in Saarpfalz. Blätter für Geschichte und Volkskunde, 2004/2, S. 14 - 20

'Kameraden, aufpassen!' Es tat sich aber nichts.

Bald mussten wir feststellen, dass unsere Funkanlage ihren Geist aufgegeben hatte; wir konnten weder unseren Standort bestimmen noch konnten wir eine Peilung für unseren Rückflug bekommen. Ich entschloss mich zum -Rückflug und ging auf Gegenkurs. Etwa um 00.15 Uhr zeigten mir die roten Lampen an, dass der Sprit zur ;Neige ging; die Umpumpanlage vom Vorratstank zum Entnahmetank war offenbar defekt. Ich gab Höhe auf und ließ meinen Funker ESN (Erkennungssignalmunition) schießen, um auf mich aufmerksam zu machen und um ggfls. durch Bodenscheinwerfer einen Richtungshinweis zum nächsten Flughafen zu erhalten. Zeitweise war ich so tief, dass ich einmal glaubte, im Lichtschein der ESN-Patrone unmittelbar unter mir einen Kirchturm zu erkennen. Das machte mich heilwach .

Ich ging sofort wieder auf Höhe - etwa 4500 m -, blieb auf Westkurs und prüfte noch einmal. gründlich sämtliche Instrumente und Pumpen. Es tat sich aber nichts und unsere Pumpanlage blieb gestört. Mir ging durch den Kopf, dass ich schon einmal eine Pumpenstörung bei einem Übungsflug gehabt hatte und dass mein Kamerad Helmut Schaffors, der die Maschine von mir übernehmen musste, aus diesem Grunde damit abgestürzt und zu Tode gekommen war.

Der Entschluss auszusteigen war schnell gefasst. Ich gab meiner Besatzung die entsprechende Anweisung und noch einige Belehrungen. Meinen Funker bat ich - unvernünftigerweise - meine schöne Aktentasche mitzunehmen. Ich sagte noch: 'Wir sehen uns morgen in der nächsten Stadt.' Der Mond ging auf, und ich wartete, bis zwei dunkle Schatten an der linken Rumpfseite abgetaucht waren. Jetzt bereitete ich mich auf meinen Ausstieg vor: Kopfhülle und Kabel abnehmen, Anschnallgurte lösen, Dach abwerfen, Hacken auf den Sitzrand setzen und abdrücken. Leider ging es nicht so glatt, wie ich es mir vorgestellt hatte; so etwas hatte man ja schließlich nie geübt. Erst nach einigen weiteren Klimmzügen wurde ich aus der Kabine regelrecht herausgewirbelt und prallte dabei offenbar gegen eines der Seitenleitwerke (Folge: Knochenabspaltung am linken Kniegelenk). Jetzt kurz fallen lassen und dann den großen Griff auf der linken Brustseite ziehen; der Fallschirm entfaltet sich mit einem Ruck und stoppt den freien Fall. Die locker sitzenden Pelzstiefel wollen unter der langen Hose wegrutschen - sie hängen noch auf den Zehen - mit Mühe kann ich sie greifen und zurechtrücken.

Es ist plötzlich so still um mich herum. Mein linkes Knie ist so warm und schmerzt. Ich schaue nach unten und erkenne einen großen dunklen Fleck, fürchte, es könnte Wasser sein und denke daran, dass ich heute keine Schwimmweste dabei habe. Bis dahin war ich voll konzentriert und völlig ruhig, offenbar hatte ich ja alles richtig gemacht.

Über die Dauer der Schwebeweise vermag ich keine genaue Zeitangabe zu machen. Plötzlich kamen die Bäume von unten nach oben hoch. Ich war in einen Wald gefallen, blieb aber noch über dem Waldboden hängen. Es war stockdunkel, durch Fallenlassen meiner Handschuhe schätzte ich den Abstand zum Boden - vielleicht 2 m -, öffnete den Schnellverschluss der Anschnallgurte und fiel auf den Boden. Die Erde hatte mich wieder, die Spannung löste sich. Ich zitterte am ganzen Körper und faltete meine Hände zu einem stillen Dankgebet. Ob meine Kameraden es auch gut geschafft hatten?

In der Ferne höre ich Geräusche und tippe auf Eisenbahn. Kriechend mache ich mich in diese Richtung auf, erreiche den Waldrand, sehe in einiger Entfernung ein großes Gebäude, fange an zu rufen und zu pfeifen und werde kurze Zeit später von einer Drei-Mann-Wehrmachtsstreife mit einem freundlichen: 'Hände hoch!' begrüßt. Die Kameraden schleppen mich in ihr Wachlokal und fragten mich nach Zigaretten (die ich Ihnen auch anbieten kann) und veranlassen meine Überführung in das Lazarett Homburg/Saar, wo ich im jetzigen Haus Nr. 69 lande. Meine Besatzung sehe ich nach schlafloser Nacht am Mittag des 16.03.1944 wieder, wir sind nur noch glücklich.

Meine abgestürzte Maschine und meine Absprungstelle habe ich damals nicht mehr besichtigen können. Mein rundherum abgebranntes Tagebuch aus meiner schönen Aktentasche hat mir jemand ins Lazarett gebracht, ich habe es heute noch. Meinen stark beschädigten, nicht mehr brauchbaren Fallschirm haben mir die Leute von der Wehrmachtswache ebenfalls ins Lazarett gebracht. Ich ließ mir eine Schere geben und verteilte die weiße Fall-

*schirmseide an die Schwestern meiner Krankenstation.*

*Auf diese ungewöhnliche Art und Weise habe ich im zarten Alter von 20 1/2 Jahren im März 1945 die Gegend um Höcherberg, Bexbach und Homburg besucht. Nachdem ich 33 Jahre nach diesem Ereignis wieder Kontakt zu meinem damaligen Funker Walter Schneider bekommen habe (unser Bordschütze ist leider noch Anfang 1943 gefallen), hatten wir Anfang August dieses Jahres an Ort und Stelle Gelegenheit, einiges über unseren damaligen 'Besuch' in der schönen Heimat zu erfahren. Die drei Tage in Bexbach im August dieses Jahres waren für mich ein durchaus bemerkenswertes Ereignis."*

Das Waldgebiet, in dem Sewtz landete, befand sich beim Websweilerhof. Sewtz lag 3 Wochen lang im Lazarett in Homburg (dort, wo heute die Uniklinken sind). Während dieser Zeit beobachtete er vom Fenster seines Krankenzimmers aus einen Luftkampf, bei dem eine Maschine abgeschossen wurde und im Wald in der Nähe des Lazaretts abstürzte. Eine Krankenschwester führte ihn zu dieser Absturzstelle. Sewtz erinnert sich: *"Es handelte sich um eine britische Spitfire, die aber keine Spuren eines Brandes aufwies. Die Hand des toten Piloten baumelte noch aus der Flugzeugkanzel heraus."* Um welchen Flugzeugführer es sich dabei handelte, konnte noch nicht herausgefunden werden. Willi Sewtz wurde später in Brüssel durch einen Luftwaffenarzt weiterbehandelt und wieder einigermaßen hergestellt, flog aber keine Nachteinsätze mehr, sondern schulte auf Focke-Wulf 190 (FW 190) um und wurde beim Jagdgeschwader 301 (JG 301) hauptsächlich im Osten eingesetzt.

Auch dem Bordfunker Schneider und dem Bordschützen Ignatowitz gelang es, aus dem defekten Nachtjäger abzuspringen. Beide landeten in einem Waldgelände am Rande von Höchen. Ignatowitz, der mit seinem Fallschirm in eine hohe Buche geraten war, war verwundet, Schneider unversehrt. Sie wurden zu einem Bauernhof am Rande des Ortes gebracht. Es handelt sich um das letzte Haus rechts in der Dunzweilerstraße, kurz vor Beginn des Waldes (früher Anwesen Thesen, heute Anwesen Adolf Wagner). Schneider verband dort seinen Kameraden, der am nächsten Tag ins Lazarett in Homburg überführt wurde. Seine Fallschirmgurte verhökerte Schneider an den Bauern, der sie für sein Ochsespann verwendete. Aus dem Flugzeugwrack barg er das Bordbuch von Pilot Sewtz und übergab es ihm im Lazarett in Homburg.

Sowohl Sewtz als auch Schneider haben dem Verfasser umfangreiche Informationen über ihre fliegerische Ausbildung und ihre Einsätze überlassen. Sewtz meldete sich 1941 freiwillig zur Luftwaffe, um sich dort zum Ingenieur-Offizier ausbilden zu lassen. Rückblickend resümiert er: *"Selbst zu fliegen war und bleibt für einen jungen Menschen ein unvergleichliches Erlebnis und bedeutet gleichzeitig – zumal in Kriegszeiten – Lebenserfahrung und Persönlichkeitsbildung. Dass ich das Kriegsende erleben durfte, verdanke ich zahlreichen Schutzengeln."* Kritisch sieht Sewtz die Ausbildung, die er zwischen 1941 und 1944 in Detmold, Werder an der Havel, Kolberg, Kopenhagen, Schleißheim, Ingolstadt-Manching, Kitzingen, Unterschluersbach, St. Trond (Belgien) und St. Dizier in Frankreich genoss. Die Zahl der Flugstunden mit verschiedenen Maschinen des Typs Ju 88, He 111, Me 109, Me 110 und FW 190 sei gering, der militärische Umgangston rüde gewesen, eine menschliche und psychologische Betreuung der jungen Männer habe nicht stattgefunden. Die Ausbildung sei ohne Rücksicht auf Menschen, Wetter und Maschinen durchgezogen worden. Sewtz berichtet in diesem Zusammenhang vom Tod zahlreicher Kameraden schon während der Ausbildung, die durch so provozierte Unfälle umkamen. Die Leistung der jungen Flieger glaubte man dadurch zu fördern, dass man sie mit markigen Sprüchen traktierte, wie z. B.:

*"Im Durchhalten liegt die Tapferkeit."  
"Lieber einen falschen Entschluss fassen als keinen."  
"Vertrauen ist mehr als die Ausführung eines Befehls."  
"Angst darf man haben, nur feige darf man nicht sein."  
"Die Treue ist das Mark der Ehre."*

Auch die Beurteilung der Flieger zeitigte manchmal eigenartige Ergebnisse. So schrieb einer der Ausbilder über Sewtz: *"Er steht auf dem Boden der nationalsozialistischen Weltanschauung und kann auch in diesem Sinne auf Untergebene einwirken."* Sewtz selbst rückblickend: *"Wenn ich diese Beurteilungsnotiz heute lese, weiß ich nicht, ob ich lachen oder weinen soll."*

Walter Schneider erhielt zunächst eine recht fundierte Ausbildung in Augsburg, München, Pocking und Prag-Rusin. Dabei wurden die Rekruten dazu animiert, sich "freiwillig" zur Bordfunkerausbildung zu melden. *"Wer nicht dazu bereit war, musste den Grund dafür angeben. Als ich erklärte, dass ich ja gar kein Bordfunker werden wollte, wurde mir in typisch militärisch schroffer Weise beigebracht, dass es sich hier doch lediglich um die Meldung für die Ausbildung und nicht für den Einsatz handele. Wahrscheinlich habe ich dann doch unterschrieben, denn ich blieb weiter in der Bordfunker-Ausbildungskompanie."* Die Schulung für die Nachtjagd in Kitzingen war dann aber *"ziellos und unzureichend. Als ich im Frühjahr 1944 zur II./NJG 1 kam, war meine Nachtjagdausbildung völlig ungenügend."* Insbesondere war die Schulung nicht abgestimmt auf die taktische und technische Weiterentwicklung der zu bekämpfenden Formationen. Schneider schätzt, dass zudem 60 % der Schulbesatzungen tödlich abstürzten. *"Bei so hohen Verlusten während einer Ausbildung können die Gründe hierfür keinesfalls bei den betreffenden Besatzungen gesucht werden. Dass dazu überhaupt keine Reaktion der Führung sichtbar wurde, zeigt deutlich, was damals möglich war. Weder eine Gedenkminute noch Fahnen auf Halbmast hatte der Lehrgangsführer für unsere toten Kameraden übrig. Die damaligen Verhältnisse (unbedingter Gehorsam statt Denken) haben solche Katastrophen begünstigt."*



Walter Schneider  
(Foto: Walter Schneider)

Die bei Kleinottweiler bzw. Höchen abgestürzte Nachtjägerbesatzung flog in dieser Zusammensetzung nur einmal. Wie schon gesehen, stieg Pilot Sewtz danach auf die Tagjagd im Osten um, Schneider und Ignatowitz landeten bei anderen Nachtjagdbesatzungen. Schneider gehörte zur Besatzung des Staffelkapitäns und Ritterkreuzträgers Hauptmann Johannes Hager von der II./NJG 1, die trotz der sehr widrigen Umstände beachtliche Erfolge erzielte. Mit dazu beigetragen haben mag die Tatsache, dass Schneider die mangelhafte Ausbildung für die Nachtjagd durch die Hilfe eines erfolgreichen Bordfunker-Kameraden ausgleichen konnte. Die Hager-Besatzung erzielte folgende 13 Luftsiege über schwere britische Bomber:

|                |           |                                      |
|----------------|-----------|--------------------------------------|
| 01.12.1944     | 19.00 Uhr | Abschüsse bei Angriff auf Essen      |
|                | 19.05 Uhr |                                      |
| 21.02.1945     | 01.12 Uhr | Abschüsse bei Angriff auf Dortmund   |
|                | 01.23 Uhr |                                      |
| 21./22.02.1945 | 23.09 Uhr | Abschüsse bei Angriff auf Düsseldorf |
|                | 23.11 Uhr |                                      |
|                | 23.12 Uhr |                                      |
|                | 23.17 Uhr |                                      |
|                | 23.19 Uhr |                                      |
|                | 23.21 Uhr |                                      |
| 21.03.1945     | 03.01 Uhr | Abschüsse bei Angriff auf Kassel     |
|                | 03.04 Uhr |                                      |
|                | 03.11 Uhr |                                      |

**Quellen**

*Willi Sewtz, Mülheim*

*Walter Schneider, Böblingen*

*Hermann Freiburger, Höchen*

*Brütting, Georg, Das Buch der deutschen Fluggeschichte, Bd. III, Stuttgart, 1979, S. 496.*