

Angriffsziel Pilsen - Die Nacht zum 17. April 1943
Die Lancaster des neuseeländischen Piloten Robert E. Milliken:
Abgestürzt am 16./17. April 1944 bei Nalbach¹

von Stefan Reuter

Die deutsche Luftabwehr

An dieser Stelle einige Worte zur Luftabwehr: Während des Zweiten Weltkrieges war im Raum Saarland und Lothringen ein Stamm von rund 2.200 Soldaten, Luftwaffenhelfern und RAD-Männern in zehn schweren und vier leichten Batterien eingesetzt, wobei die Luftabwehr in diesem Gebiet dem Flakregiment 169, der Flakgruppe Saar-Lothringen, oblag. Das Flakregiment 169 gehörte zum Verband der 9. Flakdivision und war in den Jahren 1943/44 in mehrere Flakabteilungen, sogenannte Flakuntergruppen gegliedert. Neben der Flakuntergruppe Saarbrücken (Abteilung 631) zählten die Flakuntergruppe Völklingen (Abteilung 632) und die Flakuntergruppe Burbach (Abteilung 976) als Stammabteilungen zum Regiment. Die Flakuntergruppe Burbach bestand aus vier bis fünf leichten Batterien mit Stellungen in Saarbrücken, Brebach, Neunkirchen, Völklingen und Dillingen.² In Dillingen wiederum waren bis zum Beginn des Rußland-Feldzuges je eine 8,8-cm-Flak auf der Pachtener Heide und dem Röderberg stationiert. Danach folgten 2-cm-Flakbatterien auf dem Röderberg, auf der »Kipp« oberhalb des heutigen Stadions »Weiß-Kreuz« und auf der Dillinger Hütte. Sie wurden im allgemeinen als »Heimatflak« bezeichnet.

Im April 1943 besteht die Heimatflak auf der Dillinger Hütte aus fünf Zügen mit je drei 2-cm-Flak-38-Geschützen. Batteriechef ist bis zum Mai 1943 Leutnant Dr. Blaess. Die Bedienung übernehmen Angehörige der Dillinger Hütte, wobei die Geschütze tagsüber nur bei Alarm, nachts aber ständig besetzt sind.³ Der IV. Zug sollte in der Nacht zum Samstag, dem 17. April 1943, den Abschuss eines britischen Bombers für sich verbuchen können.

Der Einsatz am 16./17. April 1944

Das Ziel für 327 Maschinen⁴ der RAF in dieser Nacht sind die Skoda-Werke im tschechischen Pilsen. Um dieses Vorhaben zu verschleiern, sollen gleichzeitig 271 Bomber⁵ einen Ablenkungsangriff gegen Mannheim und Ludwigshafen fliegen.

Die 100. Bomberstaffel⁶ der RAF stellt zehn Maschinen für den Einsatz gegen die Skoda-Werke - zwei dieser Maschinen werden aber in jener Nacht, bereits auf ihrem Weg nach Pilsen, über dem Gebiet des heutigen Saarlandes zum Absturz gebracht. Die viermotorigen Maschinen, die mit ihrer Bombenladung im Süden Englands starten, sollen sich für ihren Einsatz gegen Pilsen über dem Kanal sammeln und - über unsere Region einfliegend - ihrem Ziel entgegen steuern. Die befohlene Flugroute verläuft vom Heimathorst Grimsby in Lincolns-

¹ *Dillingen im Zweiten Weltkrieg. Eine Dokumentation der Dillinger Geschichtswerkstatt Dillingen, 2002, S. 19 - 30. Detailliertes Quellenverzeichnis siehe dort.*

² *Itschert, Reucher, Schuster, Stiff, a.a.O., S. 25ff*

³ *Josef Jost, Diefflen, in einem Interview im Oktober 1996*

⁴ *197 vom Muster Avro »Lancaster« und 130 vom Muster Handley Page »Halifax«*

⁵ *159 Vickers »Wellington«, 95 Short »Stirling« und 17 Handley Page »Halifax«*

⁶ *No. 100 Squadron Royal Air Force*

hire zunächst nach Dungeness, dann in gerader Linie über Nordfrankreich und Deutschland zu einem Punkt nahe Regensburg. Dort soll dann mit einer scharfen Wende nach Nordosten auf das Ziel Pilsen eingeschwenkt werden. Die gesamte Strecke von Grimsby bis Pilsen und zurück würde gute 2.600 Kilometer betragen und etwa neun Stunden Flugzeit in Anspruch nehmen.

Was zumindest einem der beiden Flugzeuge samt Besatzung zum Verhängnis wird, ist eine neue Taktik, mit der das Bomber Command den hohen Verlusten an Bombern in Vollmondnächten entgegenwirken will. Um den Bombern möglichst gute Flugbedingungen zu verschaffen, werden viele Angriffe in Vollmondnächten geflogen. Dadurch ist es für die Besatzungen leichter, sich zu orientieren und Ausschau nach deutschen Nachtjägern zu halten. Was aber von Vorteil für die eigenen Bomber ist, ist gleichzeitig auch von Vorteil für die deutschen Nachtjäger. Einflüge in Vollmondnächten haben sich bei den britischen Bomberbesatzungen bereits als Selbstmordeinsätze einen Namen gemacht. Um den hohen Verlusten an eigenen Maschinen entgegenzuwirken, beschließt das Bomber Command für den Angriff in der Nacht vom 16. auf den 17. April 1943, dass die Bomber erstmals den gesamten Weg über Kontinentaleuropa zum Ziel und zurück in einer Flughöhe von nur 500 Fuß zurücklegen sollen - das entspricht einer Flughöhe von etwa 150 Metern! Damit soll die Tätigkeit der deutschen Nachtjagd erheblich erschwert werden. Da die Nachtjäger die Bomber meistens nur an den Auspuff-Flammen erkennen, greifen sie in der Regel von hinten an, wobei sie ihre Jagdflugzeuge in eine Position etwas unterhalb des Bombers bringen, was in einer Höhe von nur 150 Metern aber ein äußerst schwieriges Manöver darstellt.

Wie sich ein Flug in einer solchen Höhe für die Besatzung darstellt, **beschreibt Lawrence Kirwan**, Navigator an Bord der »ED 553 HW-R«:

»Unsere neunstündige Reise hin und zurück verlief ohne Schwierigkeiten, während andere weniger Glück hatten. Wir hatten strikte Anweisung, die vorgegebene Geschwindigkeit einzuhalten und eine meiner Aufgaben war es, die Aufmerksamkeit des Piloten darauf zu halten. Irgendwo über Deutschland bemerkte ich, daß die Nadel der Anzeige nach oben ging und ich rief über Bordfunk: >Passen Sie auf die Geschwindigkeit auf, Skipper!<. In seinem lakonischen, texanischen Dialekt kam die Antwort: >Es ist alles in Ordnung, Navigator, ich ziehe nur gerade über einen kleinen Hügel! < So niedrig waren wir.«⁷

Die Besatzung des Piloten Robert E. Milliken

Eine der Maschinen, die über unserer Heimat zum Absturz gebracht werden, ist die »Lancaster III« mit der Kennung »ED 564 HW-H«, die um 21.20 Uhr mit ihrer siebenköpfigen Besatzung gestartet ist. Ihre todbringende Ladung besteht aus sechsfünfzig 30-lb-Brandbomben⁸ und sechshundertdreißig 4-lb-Brandbomben⁹, davon einhundertzwanzig so genannte »x-type«, das heißt solche mit einer zusätzlichen Sprengladung, und fünfhundertzehn herkömmliche Stabbrandbomben.¹⁰

⁷ zitiert nach Reid, a.a.O., S. 79

⁸ deutsche Bezeichnung: Phosphorbrandbombe 14 kg

⁹ deutsche Bezeichnung: Stabbrandbombe 1,7 kg

¹⁰ Angaben in der »Loss Card« - daneben dürfte diese Maschine noch sogenannte »Zielmarkierungsbomben« an Bord gehabt haben, wie sich aus dem Bericht von Landrat Dr. Schmitt ergibt, der grün brennendes Feuer in den Trümmern beobachtet hat.



Flight Lieutenant Robert E. Milliken, Sergeant W. George.
(Foto: Eric Edward)



Sergeant George J. Good
(Foto: Eric Edward)

Als Besatzung befinden sich an Bord von »ED 564«: der 31-jährige Pilot Acting Flight Lieutenant Robert Eric Milliken (RNZAF), Flugingenieur Sergeant Thomas Evan Jones, Navigator Flight Sergeant William Harris George (RCAF), der 30-jährige Bombenschütze Pilot Officer William Highmoor Walton sowie Bordschütze und Funker Sergeant Raynond Edward Joseph Hunt (20 Jahre) Turmschütze Sergeant George James Good (33 Jahre) und Bordschütze



Flight Lieutenant Robert E. Milliken.
(Foto: Eric Edward)

Für Flight Lieutenant Robert Eric Milliken ist dies der zehnte Einsatz. Geboren am 3. Februar 1912 in Darfield, Neuseeland, arbeitet Robert E. Milliken seit seinem Schulabschluss auf der väterlichen Schaffarm in Springfield, bis er sich freiwillig zur RNZAE meldet, in die er am 15. Juni 1941 eintritt. Bis zu seinem zehnten Einsatz knapp zwei Jahre später, hat er eine ungewöhnlich steile Karriere hinter sich: Am 29. November 1941 wird er bereits zum Pilot Officer und nur fast ein Jahr später, am 1. Oktober 1942, zum Flying Officer befördert. Nur zwei Monate vor seinem letzten Einsatz erhält er am 8. Februar 1943 seine Ernennung zum Flight Lieutenant. Während seiner Ausbildungszeit absolviert Milliken zwei Lehrgänge für Instrumentenflug und wird kurzzeitig im Seenotrettungsdienst der RNZAF in Ägypten eingesetzt. Ausgebildet wird Milliken zunächst auf zweimotorigen Bombern vom Typ Vickers »Wellington«; ab dem 8. Januar 1943 erfolgt dann seine Versetzung zur No. 1656 Conversion Unit in Lindholme, Yorkshire, wo er auf viermotorige Bomber vom Muster Handley Page »Halifax« umgeschult wird.

Mit Ausbildungsende, am 8. Februar 1943, wird er zu seiner endgültigen Einheit, der 100. Bomberstaffel der RAF in Grimsby, Lincolnshire versetzt. Bis zu seinem ersten Einsatz am 3. März 1943 (Ziel: Hamburg) fliegt sich Milliken auf Maschinen des Typs Avro »Lancaster III« ein, mit denen diese Staffel ausgerüstet ist. Dabei fliegt er bereits meistens mit seiner eigenen Besatzung, die zusammen mit ihm auch an dem Angriff auf Pilsen, in der Nacht vom 16. auf den 17. April 1943, teilnehmen soll.

Es folgen Einsätze gegen München (9. März 1943), Stuttgart (II. März 1943), St. Nazaire (22. März 1943), Essen (3. April 1943), Kiel (4. April 1943), Duisburg (7. und 8. April 1943) und La Spezia (13. April 1943). Bis zu seinem Abschuss über Dillingen hat Milliken die Erfahrung von insgesamt fast 505 Flugstunden! Dies und die Eignung Robert E. Millikens als Vorgesetzter veranlassen seinen Horstkommandanten, Wing Commander Swain dazu, Milliken als Flight Commander vorzusehen, womit Milliken die Hälfte der 100. Bomberstaffel unterstanden hätte - doch dazu soll es nicht mehr kommen.

Der Absturz bei Nalbach

Mit Spruch Nr. 1 für den 17. April 1943, um 22.41 Uhr, registrieren die **Luftwarnstellen** den Einflug von Feindfliegern. In Abständen von fünf bis zehn Minuten erfolgen weitere Einträge, die zeigen, dass sich der Verband von Nordfrankreich kommend ostwärts auf das Reichsgebiet zu bewegt. Um 23.52 Uhr wird in Spruch Nr. 14 »*starkes Flakfeuer über Saarbrücken*«¹¹ gemeldet. Nur fünf Minuten später, um 23.57 Uhr, meldet Spruch Nr. 17 »*starke Fliegertätigkeit über unserem Warngebiet*«. In Spruch Nr. 20 von 0.04 Uhr wird festgestellt:



Die Absturzstelle an der Prims bei Nalbach am Tag danach.

(Foto: Herbert Kuntz)

»*Unser Warngebiet wird fortlaufend von Feindfliegern überflogen.*«

Den deutschen Warnstellen wird nun die grobe Richtung des Angriffsziels - zumindest für den Ablenkungsangriff - klar. In Spruch Nr. 21 um 0.08 Uhr heißt es:

»*Feindflieger überfliegen unser Warngebiet mit Kurs Mannheim, Karlsruhe, Pforzheim und Stuttgart.*«

Was auffällt, ist die niedrige Flughöhe des Bomberverbandes, die auch in den Sprüchen der Warnstellen erwähnt wird. So heißt es unter anderem in Spruch Nr. 23 von 0.11 Uhr:

»*Achtung, Feindflieger über Neunkirchen, ganz tief.*«'

Offenbar ist es die niedrige Flughöhe von nur etwa 150 Metern, die Flight Lieutenant Millikens »Lancaster« zu einer leichten Beute für die deutsche Flugabwehr macht. Der Zeitzeuge **Heinrich Heisel** erinnert sich:

»*Weniger durch den Fliegeralarm, als vielmehr durch ausnahmsweise starke Fluggeräusche munter gemacht, standen ich und mein Vater hinter unserer Wohnung am Bahnhof in der Blumenstraße, um eventuell Schutz zu suchen. Da sahen wir auch schon mehrere verhältnismäßig niedrigfliegende Bomber, aus Richtung Limberg kommend, im Anflug auf Dillingen. Weil es eine helle Nacht war, konnte ich den Flug einer dieser Militärmaschinen sehr genau beobachten, da er schnurgerade über unser Haus in Richtung Kirche St. Johann verlief.*

Auf dieser Höhe etwa setzte das Abwehrfeuer der Flak ein, die auf dem Bunker am Rodener Berg postiert war. Da die Flak ja mit Leuchtspurgeschossen feuerte, konnte ich feststellen, wie der Bomber plötzlich in voller Breitseite von den Garben des Abwehrfeuers erwischt wurde. Nach diesen Treffern begann es aus der Maschine in

¹¹ Luftlagemeldungen, a .a. O (so auch die weiteren Meldungen der Warnstellen).

immer stärker werdendem Maße geradezu zu tropfen, so als ob flüssiges, glühendes Eisen ausgeschüttet werde. Wahrscheinlich aber hatte es sich um schon durch die Einschläge der Flak im Flugzeug entzündete oder gar detonierte Phosphorbomben gehandelt, die dann bereits brennend vom Himmel fielen, um hier noch etliche Brände zu entfachen. Kurz darauf konnten wir noch gut den starken Lichtschein erkennen, den die abstürzende Maschine beim Aufschlag in den Nalbacher Feldern entwickelte.»¹²

Auch der damals 12-jährige **Günter Reuter** kann sich noch gut an diese Nacht erinnern:

»Es war ziemlich spät in der Nacht als ein Bomberverband von Siersburg her einflog. Wegen des Dröhnens der ziemlich tieffliegenden Maschinen rannten viele Leute aus Neugier auf die Straße, um sich den Verband anzusehen. Da in dieser Nacht Vollmond war, konnte ich beobachten, dass die Bomber sehr weit auseinander gezogen waren - es waren nur vereinzelt Maschinen zu sehen. Eine der Maschinen geriet bei ihrem Flug direkt vor den Vollmond, worauf die 2-cm-Hüttenflak plötzlich das Feuer auf den Bomber eröffnete. Die übrigen Flakgeschütze - auf der Pachtener Heide sollen zu diesem Zeitpunkt auch 8,8-cm-Geschütze in Stellung gewesen sein - um Dillingen herum eröffneten jedoch kein Feuer, weder auf diesen, noch auf andere Bomber. Die 2-cm-Leuchtpurgeschosse verschwanden im Rumpf der Maschine, worauf diese zu brennen begann und in den Sturzflug überging. Der Bomber schlug zwischen Dillingen und Diefflen brennend auf, ohne dass sich noch ein Besatzungsmitglied mit dem Fallschirm retten konnte.«¹³

Der Absturz eines der einfliegenden Bomber wird von den Warnstellen sofort erfasst. In Spruch Nr. 26 um 0.16 Uhr heißt es:

»20 km südlich Merzig Flugzeug abgestürzt.«

Damit ist die »Lancaster« von Flight Lieutenant Robert E. Milliken gemeint, die zu diesem Zeitpunkt bei Nalbach abgestürzt ist. Konkretisiert wird die Angabe dann um 0.29 Uhr in Spruch Nr. 29 wie folgt:

»Feindflieger bei Saarwellmgen und ein Flieger bei Saarbrücken abgestürzt«

Bei der in der Nähe von Saarbrücken abgestürzten Maschine handelt es sich um die Schwestermaschine der bei Nalbach abgestürzten »Lancaster« - die Kennzeichnung dieser Maschine der 100. Bomberstaffel, ebenfalls vom Muster Lancaster III, ist "ED 563 HW-G2, mit dem 20-jährigen Sergeant Donald K. Atkinson (RNZAF) als Piloten. Auch sie stürzt ab, ohne dass sich auch nur ein Mitglied der Besatzung retten kann. Nicht mehr geklärt werden kann, aus welchem Grund Sergeant Atkinsons Maschine abstürzt. Wahrscheinlich aber gab es technische Probleme, da Augenzeugen berichten, die Besatzung hätte das Fahrgestell ausgefahren und offenbar nach einem Landeplatz Ausschau gehalten, bevor die Maschine mehrere Häuser im St. Ingberter Ortsteil Rentrish bei ihrem Absturz schwer beschädigt. Interessant an diesem Bomber ist übrigens, dass Flight Lieutenant Robert E. Milliken seinen 4. Einsatz (gegen St. Nazaire am 22. März 1943) genau mit dieser Maschine, der »ED 563 HW-G«, geflogen hat.

¹² zitiert nach Walter Kiefer, »Die Leute wuchsen über sich hinaus«, Saarbrücker Zeitung vom 1. September 1982.

¹³ in einem Interview im Frühjahr 1998

Eine dritte Maschine, eine »Halifax II« der 408. Bomberstaffel, stürzt bei Bierfeld im Kreis St. Wendel ab.¹⁴

In einem **zeitgenössischen Bericht**, dessen Verfasser leider nicht bekannt ist, heißt es zum Abschuss von Flight Lieutenant Millikens »Lancaster«:

»Eine mondhelle Nacht empfing uns, als wir durch die Sirene im Schlaf geweckt uns zu den Luftschutzräumen begaben. Jeder eilte zu dem ihm aufgegebenen Posten. Mit noch einigen Luftschutzhelfern stand ich auf der Straße, als uns der dunkel dröhnende Klang von Motoren aufblicken ließ. Da kommt schon wieder einer! Da kommt er ja! Siehst Du ihn! Da ist er! So schreit mein Nachbar, und tatsächlich mahlt sich ein viermotoriger Bomber in nicht allzu großer Höhe über uns hinweg. Nach einigen Minuten kommt von Westen neues Motorengeräusch. Auch diesmal scheint das Flugzeug nicht in allzu großer Höhe zu sein. Prüfend suchen die Augen den Horizont ab und plötzlich hat ihn auch schon einer entdeckt. Da kommt er! Für wahr, eine ganze Menge dieser schweren Bomber hat der Feind zu uns geschickt. Ungefähr in der Höhe des Forsthauses fängt die Heimatflak zum erstenmal zu schießen an. Ich sehe den bunten Feuerregen wie ein Feuerwerk aus den Rohren kommen und dem Ziele zustreben. Doch was ist das? Die erste Salve hat ja schon getroffen. Der Kerl brennt ja! Weitergeht das Feuer der Kanonen und mit ihm dehnt sich der Brand in dem getroffenen Flugzeug weiter aus. Zuerst als kleinen Feuerherd erblickend ist es schon nach 100 Metern eine große Flamme, die nach weiteren Sekunden das ganze Flugzeug einhüllt. Der Feuerschein selbst beleuchtet das Opfer.«¹⁵

Die von der »Heimatflak« gegen 0.15 Uhr getroffene Maschine beginnt sofort zu brennen und stürzt auf das freie Feld an der Prims, wo heute die Kiesweiher liegen. **Walter Müller** aus Saarwellingen erinnert sich noch genau, da die Maschine fast auf einem Grundstück niederging, das seinen Eltern gehörte:

»Die Maschine stürzte kurz nach Mitternacht keine 50 Meter hinter dem Grundstück ab, das meinem Vater gehörte. Beim Aufschlag der Maschine erfolgte eine starke Explosion. Die Überreste der Besatzung wurden mit Mistgabeln in Behältnisse aufgesammelt. Später sah ich eine kleine Briefmappe, die an der Absturzstelle gefunden worden war. Darin befand sich ein Bild, das wohl eins der Besatzungsmitglieder samt Frau und Kindern zeigte.«¹⁶

Sein Bruder, **Guido Müller**, erinnert sich an ein besonders schlimmes Detail:

»Das größte gefundene Körperteil war ein Torso ohne Kopf, Arme und Beine.«¹⁷

¹⁴ No. 408 Squadron RAF; vgl. zu dieser und den anderen Maschinen die Ausführungen von Klaus Zimmer, a.a.O.

¹⁵ aus dem »Brief an die Gefolgschaft des Rathauses der Gemeinde Dillmgen-Saar - 1943, Monat Mai, Folge 6«

¹⁶ in einem Interview am 17. Februar 2000

¹⁷ in einem Interview am 17. Februar 2000

Die Gefallenen

Keinem der sieben Besatzungsmitglieder gelingt es, mit dem Fallschirm aus der steil abstürzenden Maschine auszusteigen. Die sich entzündenden Brandbomben leisten ganze Arbeit.

»Gegen 8 1/4 Uhr besichtigte ich das abgestürzte Flugzeug auf Bann Saarwellingen an der Prims. Das Flugzeug war noch am Brennen. Infolge der Explosionen bedeckten die Flugzeugteile eine Fläche von mehreren hundert qm; auf 100 qm Fläche, wo der Hauptteil der Maschine noch brannte, lagen die noch glimmenden Flugzeugteile sehr dicht beieinander. Das Flugzeug rammte sich in den Ackerboden ein. Vielleicht hat es sich vorher überschlagen. In der Mitte des Rumpfes verkohlten noch die Leichen. Offenbar ist eine Besatzung von 6 - 7 Mann verbrannt. Erkennungszeichen wird man gar nicht mehr finden, in die Gegend umhergeschleuderte Körperteile zeugen von der Wucht der Explosion. Während der Besichtigung sprühte immer wieder neues Feuer auf - so brannte es aus einer Trümmermasse ganz grün heraus, offenbar die Farbe eines Metalls. Es handelt sich um eine dreimotorige Maschine, die mit einer Bordkanone und 4 M.G. ausgerüstet war. Die Maschine war ausschließlich mit Phosphorbrandbomben beladen, die auf dem Boden dann alle ausgebrannt waren.«¹⁸

Da eine Identifizierung der Leichen nicht mehr möglich ist, weder nach Person, noch nach Anzahl der Personen überhaupt, erfolgt zwei Tage später, am 19. April 1943, je eine im Wortlaut gleiche Eintragung für drei (!) Personen im **Sterberegister des Standesamtes Nalbach**. Unter den Nummern 55 bis 57 steht für das Jahr 1943:

»Am 17. April 1943 um 1 Uhr wurde auf Bann Naibach, Flur 1, im obersten Entspuhl auf dem Anwesen des Jakob Martin und des Michel Weyand, beide aus Nalbach, die Leiche eines unbekanntes Mannes gefunden. Das Alter und die genaue Todesstunde konnten nicht festgestellt werden. Eingetragen auf schriftliche Anzeige der Polizeiverwaltung in Nalbach am 18. April 1943 - Todesursache: Tod durch Verbrennung, Fliegerabsturz.«

Mehr als drei Jahre später, am 24. Mai 1946, wird unter den genannten Eintragungen noch jeweils folgender Zusatz angebracht:

»Nach hier vorliegender Anzeige der Polizeiverwaltung in Nalbach vom 18. April 1943 handelt es sich im vorbezeichneten Falle um einen englischen Fliegersoldaten.«

In einem Schreiben des Bürgermeisteramtes Nalbach von 1948 an die französische Militärregierung in Saarbrücken, bezüglich in Nalbach bestatteter alliierter Soldaten, heißt es:

*»Drei unbekanntes englische Fliegersoldaten.
Sterbedatum: 17.4.1943
Beisetzung: 21.4.1943
Standesamt: Nr. 55/1943, Nr. 56/1943, Nr. 57/1943
Flugzeugabsturz am 17.4.1943 0.15 Uhr*

¹⁸ Aus dem Tagebuch des Landrats Dr. Franz Schmitt, Kreisarchiv Saarlouis. Sehr interessant ist die Erwähnung eines grün brennenden Feuers inmitten der Trümmer - hierbei handelte es sich offensichtlich um einen »green T. I.«, eine grüne Zielmarkierungsbombe, die wohl beim Aufschlag in Brand geraten war. Solche grünen Zielmarkierungsbomben dienten der Markierung der eigentlichen Ziele (z. B. Fabrikgebäude) innerhalb der rot markierten Zielgebiete.

Es waren nur Überreste von drei männlichen Leichen zu erkennen. Die Leichen waren bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt und wurden in einem Sarg beerdigt.»¹⁹

Bereits zwei Tage nach dem Absturz der Maschine, am 19. April 1943, erhalten die Eltern von Robert E. Milliken ein Telegramm, in dem ihnen mitgeteilt wird, dass ihr Sohn seit einem Einsatz am 16. April vermisst wird. In einem am gleichen Tag verfassten Brief drückt Millikens Vorgesetzter, Wing Commander J. G. W. Swain, der Familie sein Bedauern darüber aus, dass Robert E. Milliken vermisst wird und versucht gleichzeitig, die Familie mit dem Hinweis zu beruhigen, dass die Besatzung möglicherweise aus der Maschine aussteigen musste und in Gefangenschaft geraten ist. Am 3. Juli 1943 allerdings folgt ein weiteres Telegramm. In diesem Telegramm wird der Familie eröffnet, dass ihr Sohn wahrscheinlich sein Leben verloren hat. In einem weiteren Brief vom 5. Juli 1943 teilt das Air Department in Wellington (Neuseeland) der Familie mit, dass folgende Information vom Air Ministry erhalten wurde:

»Ein Telegramm vom internationalen Komitee vom Roten Kreuz, das offizielle deutsche Information wiedergibt, behauptet, dass Acting Flight Lieutenant R. E. Milliken sein Leben verloren hat. Sein Status wird nun geändert in 'vermisst, vermutlich im Kampf gefallen'.«²⁰

Endgültige Gewissheit erhält die Familie aber erst durch ein Schreiben des Air Department vom 18. Oktober 1943, in dem es heißt:

»Informationen, die vom Internationalen Roten Kreuz erhalten wurden und offizielle deutsche Meldungen wiedergeben, bestätigen den Tod Ihres Sohnes und geben an, dass sich sein Grab auf dem Friedhof in Nalbach, nahe Saarlouis, Deutschland, befindet.«²¹

Nähere Informationen zum Schicksal ihres Sohnes erhält die Mutter jedoch erst knapp vier Jahre später durch ein weiteres Schreiben des Air Department vom 28. Juli 1947. Darin wird ihr mitgeteilt, dass kürzlich ein Offizier des Vermisstennachforschungs- und -suchdienstes²² die Gegend aufgesucht hat, in der Robert E. Milliken abgestürzt ist. Der Bericht dieses Offiziers wird dann wie folgt wiedergegeben:

»Als ich den Friedhof in Nalbach besuchte, fand ich in der Nordostecke des Friedhofs ein einfaches Grab, gekennzeichnet durch ein Kreuz mit der Inschrift 'englische Flieger. Gefallen am 17.4.43'. Ich besuchte dann den Bürgermeister von Nalbach, Herrn Montada, der den Absturz beobachtet hatte und aussagte, dass dies kurz nach Mitternacht geschah. Das Flugzeug zerschellte beim Aufschlag und ging in Flammen auf. Fast sofort erschien ein Trupp deutscher Soldaten an der Stelle und begann damit, die Leichen, die auf Grund des Aufschlages nicht mehr vollständig waren, zu entfernen. Es wurden eine Erkennungsmarke und ein oder zwei Briefe gefunden, die vom befehlshabenden Offizier weggenommen wurden, ohne dass einer der örtlichen Anwohner diese gesehen hatte. Die Überreste der Besatzung wurden am 20. April beigesetzt und das Kreuz wurde so beschriftet, als ob sieben Leichen in diesem Grab lägen, weil man davon ausging, dass es sich um ein Flugzeug des Typs gehandelt habe, das sieben Besatzungsmitglieder an Bord hat. Da in der deutschen Verlustliste die Namen Walton

¹⁹ Kreisarchiv Saarlouis, Akten Zweiter Weltkrieg (Kriegstote, Kriegsgefangene, Anfragen Kriegsgräberfürsorge).

²⁰ in den Unterlagen der Familie Milliken in Neuseeland

²¹ ebenda

²² Missing Research and Enquiry Service

und Hunt angegeben waren, die man wahrscheinlich der o. g. Erkennungsmarke und den Briefen entnahm, ist es ziemlich offensichtlich, dass die anderen fünf Begrabenen die übrigen fünf Besatzungsmitglieder sind. Zur Zeit werden Vorkehrungen getroffen, ein Kreuz zu errichten, das detaillierte Angaben zu allen Besatzungsmitgliedern enthält und der Fall wird dann abgeschlossen.»²³

Etwa anderthalb Jahre später, am 18. Januar 1949, wird der Mutter dann mitgeteilt, dass die sterblichen Überreste ihres Sohnes sowie seiner Besatzung in ein gemeinsames Grab auf dem britischen Ehrenfriedhof in Rheinberg bei Krefeld überführt worden sind.

Die Bilanz des Einsatzes

Zu den Operationen in der Nacht vom 16. auf den 17. April 1943 bleibt noch zu sagen, dass die RAF alleine von den 327 gegen Pilsen eingesetzten Maschinen insgesamt 36 Stück, 18 »Lancaster« und 18 »Halifax«, verliert - das entspricht einem Verlust von 11 % aller bei diesem Angriff eingesetzten Bomber! Rechnet man noch die 57 Maschinen dazu, die bei dem Angriff beschädigt werden, so ergibt sich ein Gesamtverlust für den Angriff auf Pilsen von über 28 %!²⁴



Eine der von Flight Lieutenant Robert E. Milliken geflogenen Lancaster III der 100. Staffel – welches war, ist leider nicht bekannt. (Foto: Eric Edward)

Insgesamt gehen bei beiden Angriffen in dieser Nacht 54 Maschinen verloren, wobei nur beschädigte Maschinen nicht eingerechnet sind! Das entspricht einem Verlust von fast 9 % - der höchste, den die Royal Air Force bis zu dieser Nacht zu verzeichnen hat. Damit wird sogar der bisherige Verlustrekord vom Angriff auf Bremen, in der Nacht vom 25. auf den 26. Juni 1942, geschlagen.²⁵

Abgesehen davon erweist sich der Angriff zudem als absoluter Fehlschlag: Getroffen werden nicht etwa die Skoda-Werke, sondern ein Heim für geistig Behinderte in Dobrzan, etwa II Kilometer abseits der Fabriken, das fälschlicherweise für die Skoda-Werke gehalten wird! Anhand der Zielfotos, die während des Angriffs gemacht werden, stellt sich heraus, dass nur sechs Maschinen ihre Bomben in einem Umkreis von etwa fünf Kilometern um das eigentliche Ziel abgeworfen haben - die Skoda-Werke selbst werden überhaupt nicht getroffen.²⁶

Der am 17. April in der »Saarzeitung« abgedruckte Wehrmachtsbericht vermerkt über diesen Einsatz:

»dnb.Berlin: 17. April. Aus dem Führerhauptquartier 17.4. Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt: Bei nächtlichen Angriffen feindlicher Fliegerverbände gegen

²³ in den Unterlagen der Familie Milliken in Neuseeland

²⁴ Bekker, a.a.O., S. 403

²⁵ Bei diesem Angriff verlor die RAF exakt 5 % aller eingesetzten Bomber (s. Middlebrook/ Everitt, a.a.O., S. 281 und 378f)

²⁶ ebenda

Orte in Süd- und Südwestdeutschland, darunter Mannheim und Ludwigshafen und gegen ostdeutsches Gebiet erlitt der Feind schwere Verluste. Nach bisher vorliegenden, unbestätigten Meldungen wurden im Osten zwei, im Westen 57 vorwiegend viermotorige Bomber abgeschossen.«

Erst fast einen Monat später, in der Nacht vom 13. auf den 14. Mai 1943, sind die Skoda-Werke erneut das Ziel für 156 »Lancaster« und 12 »Halifax« der RAF. Aber auch diesmal bleibt der gewünschte Erfolg aus: Fast alle Bomben fallen in das offene Gelände nördlich der Skoda-Werke und neun der dabei eingesetzten Bomber gehen verloren.²⁷

²⁷ Middlebrook/Everitt, a.a.O., S. 385