

Die Bergung einer FW 190 beim Baltersbacher Hof (Gemarkung Wiebelskirchen)

von Uwe Benkel

Am 13. Dezember 2009 wurden nahe der saarländischen Stadt Ottweiler auf der Gemarkung Wiebelskirchen die Überreste eines deutschen Jagdflugzeuges aus dem Zweiten Weltkrieg geborgen. Organisator dieser Bergung war der in Ottweiler geborene Markus Kowollik, ein 30jähriger Mann, der sich in seiner Freizeit der Suche und Bergung abgeschossener Flugzeuge und deren Flugzeugführer widmet. Kowollik ist seit Jahren aktives Mitglied der Arbeitsgruppe Vermisstenforschung, die ihren Hauptsitz in Heltersberg/Südwestpfalz hat.

Als der Großvater von Markus Kowollik im Jahr 2004 im Krankenhaus war, erzählte ihm ein Bett Nachbar vom Absturz eines deutschen Jagdflugzeuges in den 40er Jahren in der Nähe der Schafbrücker Mühle bei Ottweiler. Markus bekam diese Geschichte mit und sie ließ ihn nicht wieder los. Er begann zu recherchieren und fand heraus, dass dieses besagte Flugzeug am 12. Mai 1944 während eines Luftkampfes mit amerikanischen Jägern abgeschossen wurde und brennend in ein Waldstück stürzte. Der Pilot konnte zwar noch mit dem Fallschirm abspringen, wurde laut Zeitzeugen jedoch am Schirm hängend erschossen.

Was war an diesem 12. Mai 1944 am Himmel über Ottweiler geschehen?

Nachdem seit Anfang des Jahres 1944 das primäre Ziel der amerikanischen Bomberflotten die Zerschlagung der deutschen Luftfahrtindustrie und der Luftwaffe war, beginnt man am 12. Mai 1944 mit Angriffen auf die Öl- und Treibstoffindustrie mit dem Ziel, diese zu zerschlagen. Angriffsziele der Bomberverbände an diesem Tag sind die Industrieanlagen um Halle, Naumburg, Jena und Leipzig. Ein weiterer Teilverband ist zum Angriff auf das Hydrierwerk um Brück im „Protektorat“ vorgesehen.

Drei Bomberdivisionen der 8. US-Luftflotte mit insgesamt 886 viermotorigen Bombern vom Typ B-17 und B-24 starten in den Morgenstunden von ihren Einsatzflugplätzen in England. Zum Schutz gegen Angriffe werden sie auf ihrem Weg von 735 Jagdflugzeugen vom Typ P-38, P-47 und P-51 begleitet. Diese Vorbereitungen nimmt die deutsche Funkaufklärung bereits sehr früh auf und als die ersten Bomberverbände mit ihren Begleitjägern die Reichsgrenze erreichen, sind die deutschen Jäger schon in der Luft. Dies ist der Auftakt zu einer der großen Luftschlachten über dem Reichsgebiet im Jahr 1944, zugleich aber eine der heftigsten, die sich über dem Rhein-Main-Gebiet abspielt. Auf deutscher Seite kommen die Jagdgeschwader 1, 3, 5, 11, 26, 27, 53 sowie das Zerstörerengeschwader 26, das Erprobungskommando 25 und die I./Schlachtgeschwader 152 zum Einsatz.

Zu den ersten Einheiten, die heute Gefechtsberührung mit dem Westeinflug der Bomberverbände und ihrer Begleitjäger bekommen, ist die II./JG 1, die auf dem Platz Störmede in Sitzbereitschaft den Einsatzbefehl erwartet. Dieser erfolgt um 11.13 Uhr und innerhalb sieben Minuten starten die Piloten mit ihren Focke Wulf Fw 190. Sie sammeln sich mit der ersten und dritten Gruppe des Geschwaders über Paderborn mit dem Auftrag, in 6000 Metern Höhe in Richtung Gießen zu fliegen. Doch dann wird der Verband plötzlich von 50 bis 60 „Thunderbolt“ und „Mustang“ angegriffen. Während es im Raum Gießen zu schweren Gefechten mit Verlusten auf beiden Seiten kommt, erhält die II./JG 1 neue Kursanweisungen. Ziel sind nun die Bomberverbände im Großraum Koblenz. Im Südwesten, noch über dem Eifelraum, werden die ersten Bomber gesichtet und die deutschen Piloten in ihren Focke Wulf-Jägern eröffnen das Feuer. Es entwickelt sich ein heftiger Luftkampf mit Verlusten auf beiden

Seiten. Werner Girbig beschreibt in seinem Buch „... mit Kurs auf Leuna“ diese Kämpfe sehr eindrucksvoll.

Bis weit in den Süden erstrecken sich die Luftkämpfe mit den amerikanischen Begleitjägern. Die 4./JG 1 verliert vier Flugzeugführer. Etwa 20 Kilometer westlich Idar-Oberstein bei Thalfang, wird der aus Elmsbüttel stammende Unteroffizier Gerold Braun tödlich abgeschossen. Seine Maschine bohrt sich in den weichen Waldboden. Die sterblichen Überreste von Braun werden geborgen und nach Hamburg überführt. Am 2. August 1988 beginnt ein deutscher Bergungstrupp mit der Ausgrabung der Überreste von Brauns Maschine. Aus mehr als vier Metern Tiefe wird der BMW-Motor sowie eine große Anzahl von Trümmern des Flugzeuges sowie auch die Maschinenkanonen geborgen. Das „Hamburger Abendblatt“ berichtet hierüber in seiner Ausgabe vom 3. August 1988 sehr ausführlich.

Noch etwas weiter südlich, bei St. Wendel, gerät der aus Berlin-Charlottenburg stammende Unteroffizier Heinz Kahl vor die Maschinengewehre der amerikanischen Jäger. Es entwickelt sich ein heftiger Kampf, in deren Verlauf das Flugzeug von Kahl Treffer erhält und anfängt zu qualmen. Diesen Luftkampf beobachtet auch der damals 12jährige Günter Hermann aus Wiebelskirchen: „Ich befand mich mit meinem Vater bei der Gartenarbeit, als ich am Himmel den einzelnen deutschen Flieger sah. Er wurde von zwei bis drei Amerikanern angegriffen und das Flugzeug fing kurz darauf an zu qualmen. Der Pilot sprang noch mit dem Fallschirm ab. Dieser fiel jedoch in sich zusammen und der Pilot stürzte wie ein Stein zur Erde.“

Diese Aussage über den Hergang des Luftkampfes bestätigen noch weitere Zeitzeugen wie der damals 17jährige Hans Bechthold aus Wiebelskirchen: „Ich sah, dass die amerikanischen Jäger den Fallschirm des Piloten so lange umkreisten, bis dieser in sich zusammenfiel. Der Pilot stürzte in den nahen Reiherswald, wo er kurz danach gefunden wurde. Man brachte ihn noch ins Lazarett, aber er war, glaube ich, schon tot.“ Andere Zeitzeugen sprechen davon, dass Kahl am Schirm hängend von den gegnerischen Piloten erschossen wurde. Sie sagen ebenfalls aus, dass die führerlose Focke Wulf in der Luft explodiert und ihre Tragflächen verliert. Der Rumpf der Maschine schlägt mit einer lauten Explosion in einem kleinen Seitental unterhalb des Baltersbacher Hofes bei Ottweiler auf. Er bohrt sich in ein Bachbett und brennt aus. Herumliegende Trümmer des Flugzeuges werden eingesammelt und die Absturzstelle mit Holzbrettern abgedeckt. Dies geschieht, damit sich niemand an den herausragenden Trümmern verletzen kann, eine Bergung der Teile ist aufgrund des unwegsamen Geländes nicht möglich. So geschieht es, dass sich das Wasser des kleinen Baches über dem Wrack ein neues Bett gräbt und der Absturz im Laufe der Jahrzehnte in Vergessenheit gerät.

Die Suche beginnt

Nach dem Gespräch mit seinem Großvater macht sich Markus Kowollik auf die Suche nach der Absturzstelle des Flugzeuges. Er durchkämmt stunden- und tagelang das unwegsame Gelände, immer wieder erhält er von Zeitzeugen andere Ortsangaben. Dann schließlich, er hat die Hoffnung schon fast aufgegeben, entdeckt er im Bachlauf unterhalb des Baltersbacher Hofes alte, verwitterte Holzbretter. Teilweise nur unter dem Laub liegend, findet er Geschosse der Kaliber 13 und 20 mm, die deutscher Herkunft sind. Sofort wird der saarländische Kampfmittelbeseitigungsdienst eingeschaltet, der die noch scharfe Munition abholt. Kowollik untersucht im Laufe der nächsten Tage und Wochen die Stelle genauer und stößt immer wieder auf Blechteile und Munition. Er führt die „Förstersonde“ im Bereich der verrotteten Holzbretter über das Bachbett und erhält einen sehr großen Ausschlag, „hier befindet sich eine Menge Eisen und Stahl im Erdreich.“ Ein Griff in das kühle Nass des Baches bringt ebenfalls eine Reihe Teile von Flugzeugtrümmern und Munition zutage. „Als

ich mit dem halben Arm in die Tiefe ging, konnte ich das Rohr eines Maschinengewehres fühlen“, so Kowollik.

Einige Male wird der Kampfmittelbeseitigungsdienst informiert und holt immer wieder Munition von der Absturzstelle ab. „Für eine genaue Untersuchung bestand jedoch keine Veranlassung“, weiß Kowollik zu berichten. So entschließt er sich schließlich, Gespräche mit dem Grundstückseigentümer zu führen und ihn um eine Genehmigung zur Bergung der Flugzeugtrümmer und der Munition zu bitten. Dieser ist auch gleich damit einverstanden, geht es doch in erster Linie um die Gefahrenbeseitigung: „Schließlich befindet sich auch immer wieder Vieh auf dem Gelände und trinkt aus dem Bach.“ Zeitgleich zu der Genehmigung durch den Grundstückseigentümer holt Uwe Benkel, Leiter der Arbeitsgruppe Vermisstenforschung, die Bergeneignung durch die BIMA (Bundesanstalt für Immobilienangelegenheiten) mit Sitz in Koblenz ein. Durch die BIMA müssen alle vorgesehenen Bergungen von ehemals „reichseigenem“ Gerät genehmigt werden. Nach erfolgter Bergung entscheidet der zuständige Sachbearbeiter in Zusammenarbeit mit Fachleuten, welche geborgenen Teile noch restaurierungswürdig sind.

Mit diesen Genehmigungen und auch dem Kontakt in der Tasche macht man sich schließlich auf, einen geeigneten Bauunternehmer aus der Gegend zu finden, der eine Bergung in dem schwer zugänglichen Gebiet durchführen könnte. Da Markus Kowollik über seinen Großvater Kontakte zu der Ottweiler Baugesellschaft AG (OBG AG) hat, schickt er eine Anfrage dorthin. Innerhalb kürzester Zeit erhält er einen Bescheid, wonach man von Seiten der OBG AG einen Bagger kostenfrei für die Bergung bereitstellen wird. Die Suche nach dem geeigneten Baggerfahrer dauert auch nicht lange, denn Mike Lothschütz, ein Freund von Markus Kowollik, hat Erfahrung und willigt sofort ein.

In der Zwischenzeit hat man auch mit Dieter Bettinger aus Ottweiler Kontakt aufgenommen, der die Suche nach dem Wrack ebenfalls seit Jahren aktiv begleitet. Bettinger ist im örtlichen Geschichtsverein tätig und man kam zu dem Entschluss, die geborgenen Flugzeugteile zusammen mit einer Dokumentation dem hiesigen Heimatmuseum zur Verfügung zu stellen und der Bevölkerung zugänglich zu machen.

Soweit, dachte man, seien alle Genehmigungen vorhanden und einer Bergung stehe nichts mehr im Wege. Davon ging man aus, als man den ersten Bergungstermin für Anfang November 2009 festlegte. Nachdem in den Medien über die bevorstehende Bergung berichtet wurde, schaltete sich nun das saarländische Landesdenkmalamt, Sachgebiet: Bodendenkmalpflege, ein. Die Arbeitsgruppe Vermisstenforschung erhielt ein Schreiben aus dem hervorging, dass dieses Flugzeugwrack aus dem Zweiten Weltkrieg ein Bodendenkmal im Sinne des Saarländischen Denkmalschutzgesetzes (SDSchG) darstellt, an dessen Erhaltung aus geschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht (§2 SDSchG). Da jedoch die Gefahrenabwehr Vorrang vor den Belangen des Denkmalschutzes habe, sei die Bergungsaktion dennoch genehmigungsfähig. Die Bergungsgenehmigung wurde unter dreizehn Auflagen mit Bescheid vom 19.11.2009 schließlich erteilt. Am Donnerstag, 26. November 2009 erhielt Uwe Benkel dann eine Mail von Herrn Dr. Wolfgang Adler, dem saarländischen Landeskonservator und zuständig für die Genehmigung. Dieser schrieb in der Mail, dass man, nach erneuter Prüfung des Sachverhaltes entschieden habe, dass es sich bei dem Flugzeugwrack nicht um ein Bodendenkmal im Sinne des Saarländischen Denkmalschutzgesetzes handelt. Aus diesem Grund wird seitens des Landesdenkmalamtes keine Bergungsgenehmigung benötigt. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich hier um eine Einzelfallentscheidung handelt, die nicht generell auf alle Flugzeugwracks oder gar auf alle Relikte des Zweiten Weltkrieges auszudehnen ist. Bei weiteren

vorgesehenen Bergungen im Saarland sei daher auf jeden Fall ein Antrag auf Grabungsgenehmigung nach § 10 Abs. 1 SDSchG zu stellen.

Die Bergung

Damit, so meinten die Vermisstenforscher, seien nun alle Hindernisse beseitigt und man legte den endgültigen Bergungstermin auf den 13. Dezember 2009 fest. Der Bagger stand für diesen Tag bereit, die Presse war informiert, sogar BILD Saarland hatte sich bereit erklärt, die Verpflegung der Bergungsmannschaft an diesem Tag durchzuführen. Bereits um sechs Uhr früh machten sich die Ersten auf den Weg nach Ottweiler. Doch was war das – man traute seinen Augen kaum. Kurz vor dem Autobahnkreuz Neunkirchen setzten bei Minustemperaturen starke Schneefälle ein und innerhalb kürzester Zeit waren die Straßen mit Schnee bedeckt und spiegelglatt. Es hatte den Anschein, dass diese Bergung letztendlich doch noch verhindert werden sollte. Einige Anwesende mussten die Steigung zum Baltersbacher Hof zu Fuß zurücklegen, da ihre Fahrzeuge in den Schneemassen steckenblieben.

Nach etwa einer Stunde Wartezeit ließ der Schnee plötzlich nach und der Himmel hatte ein Einsehen. Der Bagger machte sich, mit allen Personen im Schlepptau, auf zur Absturzstelle. Den Weg durch das unwegsame Gelände hatten Markus Kowolik und sein Vater Horst tags zuvor in stundenlanger Arbeit freigemacht, das ein oder andere Gebüsch fiel hierbei der Axt zum Opfer. Der Bagger bahnte sich seinen Weg zur Absturzstelle im Bachbett. Pünktlich mit dem Beginn der Baggararbeiten stoppte endlich auch der Schneefall.

Nachdem Mike Lothschütz im Bagger für den Bach zuerst ein neues Bett geschaffen hatte, begann die eigentliche Bergung. Bereits nach wenigen Baggerschaufeln wurden die ersten Trümmerteile des Flugzeuges zutage gefördert. Je tiefer sich der Bagger ins Erdreich grub, desto intensiver wurde auch der Geruch nach Treibstoff. Immer wieder schauten aus den Erdbrocken Munitionsspitzen heraus, die mühsam gesammelt wurden. Gefunden wurde unter anderem auch ein vollkommen zerschlagenes Maschinengewehr vom Kaliber 13 mm. In einer Tiefe von ca. vier Metern stieß man schließlich auch noch auf die Überreste des BMW 801-Sternmotors der Focke Wulf. Die Motorenteile waren vollkommen zerstört und teilweise nicht mehr vorhanden. Kolben- und Zylinder wurden nur wenige gefunden. Das lag daran, dass der Rumpf der Focke Wulf beim Aufschlag auf das Bachbett eine etwa einen Meter dicke Felsschicht durchschlug und völlig zertrümmert wurde. Vom Flugzeug selbst wurden noch Teile aus dem vorderen Bereich gefunden. Tragflächenteile befanden sich nicht darunter. Dies bestätigte im Nachhinein auch die Aussage der Zeitzeugen, die sahen, dass die Tragflächen schon in der Luft abmontierten.

Nach etwa zehn Stunden und einer Tiefe von fast fünf Metern kamen keine Trümmerteile mehr zum Vorschein und die Bergung konnte als abgeschlossen betrachtet werden. Man ging daran, die Grabungsstelle im Bachbett wieder zu verschließen und dem Bach sein ursprüngliches Bett wiederzugeben. Schwierig gestaltete sich jedoch der Rückweg. Durch die Erdarbeiten und die Feuchtigkeit war der Boden mittlerweile aufgeweicht. Beim Versuch, aus dem Tal herauszukommen, verlor der Bagger eine Kette und drohte eine mehr als zehn Meter tiefe Böschung abzustürzen. Im letzten Moment schlug Mike Lothschütz die Baggerschaufel in einen Baumstamm und verhinderte so das allerschlimmste. Nachdem man fast zwei Stunden Handarbeit hinter sich hatte, bekam man den Bagger frei und das Unternehmen „Ottweiler“ konnte zum Abschluss gebracht werden.

Die Flugzeugtrümmer werden zurzeit gereinigt und die Räumlichkeiten im Heimatmuseum für die Ausstellung hergerichtet. Auch ist in der Zwischenzeit ein Video über die Bergung auf „youtube“ zu sehen.

Nachtrag

Was aber geschah mit der Leiche von Unteroffizier Heinz Kahl? Originalunterlagen aus damaliger Zeit bestätigen, dass der Leichnam von Kahl nach Prenzlau überführt und dort auf dem Friedhof beigesetzt wurde. Im Rahmen der Recherchen zum Absturz bei Ottweiler beauftragte Uwe Benkel einen Bekannten aus Prenzlau mit der Suche nach dem Grab von Heinz Kahl. Dieses ist jedoch auf dem Friedhof von Prenzlau nicht mehr zu finden, „es wurde zu DDR-Zeiten wie so viele Gräber von deutschen Soldaten eingeebnet.“