

## Weitere Abstürze

Weitere Mustang-Abstürze im Bereich Nienburg: Nicht alle gehen für den Piloten so glimpflich aus, wie der von Dan King.

► 5. Dezember 1944, Raddestorf, Lieutenant. James Baker. Seine Mustang hat ähnliche technische Probleme wie später Lieutenant King. Er bekommt offenbar Probleme mit dem rechtzeitigen Notausstieg. Seine Leiche wird mit geöffnetem Fallschirm neben der heutigen B 215 gefunden.

► 3. Februar 1945, Lieutenant Warren Sawall, Wesermarsch Lemke, südlich Seegrabenbrücke: Seine Mustang hat ähnliche technische Probleme wie später Lieutenant Dan King. Der Pilot überlebt den Fallschirmabsprung und nimmt einen ähnlichen Weg wie King.

► 11. Februar 1945, Lieutenant Henry Kaul. Nach dem Beschuss eines Zugs auf der Bahnstrecke Sulingen-Nienburg durch eine Jägergruppe setzte der Pilot im Tiefflug den Beschuss auf eine Wagenkolonne der Wehrmacht auf der B6 zwischen Asendorf und Graue fort. Er griff von Nordosten quer zur B 6 an. Dabei streifte er zwei Alleebäume und schlug südwestlich rund 80 Meter neben der B 6 auf. (Kilometerstein 16). Sein Fallschirm öffnete sich aufgrund der geringen Höhe unvollständig, und er wurde tödlich verletzt. Zeitzeuge: Gastwirt Walter Steimke, Graue bei Asendorf

► 17. Februar 1945, Lieutenant Howard, Anderten bei Heemsen. Seine Mustang wird an der Bahnstrecke nördlich Eystrup von der Eisenbahnflak beschossen. Der Pilot überlebt den Absprung, kommt aber beim Transport zur Marinefahrschule Hülsen/Aller unter ungeklärten Umständen um. Ein Kriegsverbrechen ist nicht nachgewiesen worden, ist aber wahrscheinlich.

► 19. Februar 1945, Lieutenant James Bussey, Rodewald. Die Mustang wird beim Überflug eines Fliegerhorstes bei Celle oder von der Eisenbahnflak (Hannover-Celle) in Brand geschossen. Die Mustang ist über mehrere Kilometer mit Westkurs dicht über dem Boden geflogen und zuallerletzt auf dem Dachboden der Scheune Neudorf 19 liegen geblieben und ausgebrannt – samt Pilot.

## Wer kennt die Notlandestelle?

**Heemsen.** Am 7. Juli 1944 notlandete ein amerikanischer Oberst, Kommandeur einer Fighter Group, mit seiner P-47 Thunderbolt (nach Flak-Beschuss), in Heemsen. Er tauchte unter, schlug sich zu Fuß bis Holland durch und wurde dort im April 1945 befreit. Jens Schaper fragt: Wer kennt die Notlandestelle? Er ist unter (0 42 72) 963107 zu erreichen. E-Mail: jens-schaper@gmx.de.

# Absprung über Huddestorf

Am 15. März 1945 stürzte der amerikanische Jagdflieger Daniel King ab: Erinnerungen eines 90-Jährigen

**Huddestorf.** Startort war Honington, England, das Ziel: Berlin, Zossen. Doch über Huddestorf in Nienburgs Südkreis war der Flug für den amerikanischen Air-Force-Piloten Daniel E. King am 15. März 1945 zu Ende. Seine Maschine, ein Jagdflugzeug vom Typ „Mustang“ stürzte ab und explodierte. Daniel King, kurz Dan genannt, konnte sich mit dem Fallschirm retten. Heute lebt der 90-Jährige mit seiner Frau (88) in Warren, Ohio, USA, Nähe Erie-See.

Jens Schaper (60) aus Staffhorst hat seine Geschichte erforscht. Er ist einer von zehn sogenannten Luftfahrt-Archäologen, die Flugzeugabstürze während des Zweiten Weltkrieges in Niedersachsen aufzuklären versuchen. „Wir haben bis heute rund 500 von rund 2000 Flugzeugabstürzen in Niedersachsen geklärt.“

Im Dezember fing Schaper an mit einer Zusammenstellung der ihm bekannten sechs Mustang-Abstürze im Nienburger Bereich. „Es gab unter anderem ein Dokument des Huddestorfer Bürgermeisters über einen Mustangabsturz von

1946, welches mir vorlag“, berichtet er. Der Name des Gefangenen Daniel E. King war mit seiner Erkennungsmarke notiert. Zeitzeuge Wilhelm Sander (74) berichtet noch Weiteres. Erstaunlich: Intensives Googeln führte zur Ermittlung der Telefonnummer von Daniel E. King. Schaper rief ihn an. „Ein temperamentvoller ehemaliger Jagdpilot geht ans Telefon. Unglaublich.“ Heraus kam die Geschichte des Absturzes.

## Einige Bauern liefen zum abgestürzten Flugzeug

Was war geschehen? Das Öl in Kings Mustang war heiß geworden. Der Motor fing an zu qualmen. King stieg deshalb über Huddestorf in 1000 Metern Höhe mit dem Fallschirm aus. Das unbemannte Wrack flog über das Haus von Wilhelm Sander und explodierte kurz westlich dahinter an der Zufahrtsstraße zu seinem Hof.

Kings Rottenflieger John Hughes umkreiste ihn so lange, bis er „friedliche“ Bauern ausmachte und flog dann nach England zurück. Der nach seiner Landung in England verfasste Bericht von Hughes gibt Auskunft über die Hintergründe und Umstände des Huddestorfer Mustang-Absturzes:

„Am 15. März 1945 flog ich in der Flügelposition des Leutnants Daniel E. King Bombereskorte mit dem Ziel Zossen bei Berlin. Unsere Höhe war 25000 Fuß (7600 Meter). Zwischen Celle und Burgdorf sagte Leutnant King über Funk, dass er wohl zurück fliegen müsse, er hätte Probleme mit dem Öldruck und sein Motor würde Leistung verlieren. Ich sah sein Flugzeug abstürzen und am Boden explodieren, aber Leutnant King landete sicher.“

Er stand auf, und einige Bauern, die ihn landen sahen, liefen zu ihm hin. Sie machten nicht den Eindruck, gewaltbereit zu sein. Ich glaube, sie waren nicht bewaffnet. Dies geschah um 14.15 Uhr.“

Wilhelm Sander war sieben



Daniel King im Cockpit. Das Foto ist in seinem eigentlichen Flugzeug, das den Nicknamen „V2“ trug, entstanden. Es war aber nicht das Flugzeug, mit dem er abstürzte. Kleines Foto: Ein Jagdflugzeug vom Typ P-51 Mustang, mit dem King in Huddestorf abstürzte.



Jahre alt, als er in seinem Elternhaus Huddestorf Nr. 30 Zeitzeuge dieser Vorgänge wurde: „Ich wurde durch Geräusche auf die Situation aufmerksam und sah ein Flugzeug, was mit laufendem Motor (Der Propeller drehte sich offenbar im Windmühleneffekt) in westlicher Richtung über unser Haus flog. Als ich nach draußen lief, gab es eine Explosion, und ich sah draußen, 250 Meter weiter westlich beim heutigen Futtermittelhandel Pothmann Nr. 28 eine Explosionswolke.“

Diese beiden Häuser entgingen also nur knapp einer Katastrophe, da die Mustang von King noch rund 1000 Liter Flugbenzin enthielt. King selbst kam



Jens Schaper aus Staffhorst erforscht die Geschichte von Flugzeugabstürzen. Hildebrandt

einen Kilometer weiter östlich herunter und wurde dann von den Bauern in die Gaststätte Büsching Nr. 69 gebracht, wo damals ein Gefangenenlager der Franzosen war.

Die Huddestorfer haben noch weitere Angaben zusammengetragen. Am Abend wurde Edith Köneke als Dolmetscherin gerufen, die seit August 1943 als Hamburger Ausgebombte in Huddestorf bei Verwandten wohnte. Da sie mit ihrem Mann vier Jahre in den USA gelebt hatte, war sie in der Lage, sich fließend mit King zu unterhalten.

So waren vor Ort Name,

Dienst-Nummer und Wohnort von King bekannt (Ohio). Die Daten seiner Erkennungsmarke wurden aufgeschrieben und dem Bürgermeister zugeleitet, der sie aktenkundig machte.

Der MACR 13309 gibt weitere Auskünfte. In diesem „Missing Air Crew Report“ hat das Pentagon 1945 zu jedem vermissten Flugzeug Daten gesammelt, die auch aus beschlagnahmten deutschen Aufzeichnungen stammten. So lässt sich Kings Spur weiter verfolgen.

Er kam über den Luftwaffenstützpunkt Pinneberg in das Stalag Luft 1 nach Barth, Ostsee, wo er am 2. Mai 1945 von sowjetischen Truppen befreit wurde.

Mit einer Luftbrücke wurden von dem dort noch heute bestehenden Flugplatz zwischen dem 10. und 20. Mai 1945 zehntausend alliierte Luftwaffenangehörige mit US-Bombern zum Camp Lucky Strike nach Le Havre verfrachtet, um dann per Schiff nach New York zu kommen.

## „Meine Mustang explodierte unter mir“

Dan King erinnert sich noch genau an den 15. März 1945. „Wir flogen die Bombereskorte. Ich wurde als Ersatzpilot eingesetzt. Dies war mein 30. Einsatz. Mein Rottenflieger Hughes machte mich darauf aufmerksam, dass mit meiner Mustang etwas nicht in Ordnung sei. Ich spürte Vibrationen. Er berichtete von einer Rauchfahne und dann später davon, dass Flammen aus dem Rumpf schlagen würden. Ich ging in den Sinkflug, bereitete mich auf den Absprung vor und warf die Haube ab.“

Ich sprang ab und musste eine Zeit nach dem Auslösegriff des Fallschirms suchen. Ungefähr zur selben Zeit, als sich mein Fallschirm öffnete, sah ich meine Mustang unter mir am Boden explodieren. Vor der Landung sah ich mit Stacheldraht eingezäunte Weiden.

Es war eine Gegend mit einzelnen Bauernhöfen, in der ich landete. Ein paar Bauern kamen schreiend auf mich zu, liefen



Daniel King mit seiner Frau (88). Er feierte am 14. Februar bei bester Gesundheit seinen 90. Geburtstag.

dann aber wieder weg. Einige waren unbewaffnet, einer war mit einer Mistforke bewaffnet, die er aber wegwarf und schreiend flüchtete, als er die Gefahr wahrnahm, die durch meinen Rottenflieger Hughes ausging, der uns eine Zeit umkreiste.

Ich näherte mich dem Bauernhof und sah drei Kinder mit Holzschuhen. Sie sprachen recht gut englisch. Ich zog aus meinen Fliegerstiefeln etwas Kaugummi und ein paar Schokoladenbonbons und gab sie ihnen.

Über Nacht blieb ich am Ort, wo ich landete. Am nächsten Morgen nahm mich eine Art Polizist (Feldjäger) mit auf den Weg nach Nienburg. Ich musste sein Moped weite Strecken schieben.

Wir übernachteten in Scheunen, wo ich mir Läuse zuzog, und in Gefängnissen. Bei einer Station kam ein deutscher Luftwaffenoffizier auf mich zu, der sein Essen mit mir teilte. Irgendwann kam ich dann in einer zentralen Verhörstelle der Luftwaffe in Pinneberg an. Von dort wurde ich dann über die zerstörte Innenstadt zum Hamburger Hauptbahnhof gebracht, wo ich Hermann Göring und Hanna Reitsch traf. Die Reise ging dann nach Mecklenburg in das Stalag Luft I, Barth.

Dieses Lager war 1945 schon mit zehntausend alliierten Luft-

waffenangehörigen und anderen westalliierten Kriegsgefangenen gefüllt. Ich bekam eine Barackenunterkunft mit 20 anderen, die mich zunächst misstrauisch als einen deutschen Spitzel einstufte.

Nach 14 Tagen konnte ich hier zum ersten Mal duschen und wurde entlast. Die Zeit kurz vor und kurz nach seiner Befreiung hat er unangenehm und angstbesetzt in Erinnerung:

Am 29. April 1945 kam das Gerücht auf, Hitler hätte den Befehl gegeben, alle Kriegsgefangenen erschießen zu lassen. Kurz danach tauchten unsere Bewacher, die uns täglich zählten, nicht mehr auf, und es gab nichts mehr zu essen.

Am 2. Mai tauchten sowjetische Truppen mit Panzern vor unserem Lager auf. Nach einiger Zeit fuhren Panzer das Lagertor nieder und Truppen drangen in das Lager ein.

Am 13. Mai 1945, rund zwei Wochen, nachdem sich unsere Bewacher nach Westen abgesetzt und die Rote Armee uns befreit hatte, wurden wir vom Flugplatz Barth mit einer Luftbrücke bestehend aus B-17-Bombern in die Nähe von Le Havre geflogen. Von dort ging es per Schiff nach Amerika zurück. Vorher schickte ich meiner Frau noch ein Telegramm. Erst dann hatte sie Gewissheit, dass ich noch lebte.“

ah