

Neue Erkenntnisse zur Flugzeug-Katastrophe von 1944

Von Fabian Schöpke am 30.05.2008 15:16 Uhr

NEUENKIRCHEN Es ist ein tragisches Stück Ortsgeschichte, das sich am 20. Mai 1944 in Neuenkirchen ereignete und 24 Menschen das Leben kostete. Günter Sundermann glaubt nach 30-jährigen Forschungen, dass ein Teil dieses traurigen Kapitels der Neuenkirchener Ortsgeschichte neu geschrieben werden muss.

„Ich habe mich mit diesem Fall seit 1970 beschäftigt, die ersten Hinweise kamen aus der alten Spar- und Darlehnskasse, dort war an der Wand eine Gemeindechronik aufgebaut“, sagt Günter Sundermann (68), ehemaliger Oberstabsfeldwebel am Fliegerhorst Hopsten. Seitdem hat ihn die Geschichte des größten Unglücks, das sich jemals in Neuenkirchen ereignete, nicht mehr losgelassen, so dass Sundermann rund 30 Jahre nach der Unfallursache forschte. Er sprach mit Zeitzeugen, durchforstete alte Unterlagen und griff auf seine eigenen Recherchen als Chronist des Fliegerhorstes zurück.

Die Notlandung

Nach offiziellen Angaben der Gemeinde Neuenkirchen muss sich das Flugzeugunglück am Neuenkirchener Thieberg (500 Meter neben dem heutigen Ehrenmal am Radwanderweg hinter dem Möbelhaus Kösters) ungefähr so ereignet haben: Um 14.20 Uhr dieses 20. Mai 1944 ging beim damaligen Jagdgeschwader 11 in Rheine-Hopsten der Befehl ein, einfliegende Bomberverbände (B-17) der Amerikaner an der Kanalküste abzufangen. Nach kurzer Zeit schoss ein Flugzeug aus der Formation heraus, um eine Notlandung wegen Motorschadens einzuleiten. Jugendliche am Thieberg beobachteten, wie der Pilot seinen Zusatztank und das Kabinendach absprengte.

Die offizielle Version

Offiziell heißt es dann weiter: Zum selben Zeitpunkt befanden sich noch rund 400 Liter Flugbenzin hinter dem Pilotensitz und 750 Schuss Munition im Motorblock und unter den Tragflächen. Als sich der Flugzeugführer, ein Hauptwachtmeister und zwei in der Nähe liegende Flaksoldaten auf den Weg zum Bürgermeister machten, um die Außenlandung zu melden, explodierte die Messerschmitt – und riss die herumstehenden Passanten mit in den Tod.“

Günter Sundermann sagt: „Für mich steht aber fest, dass der Schmierstoffbehälter hinter der Luftschaube mit seinen 36 Litern Öl gebrannt haben muss, sodass ein schleichender Kabelbrand bis zur Munition gelangt ist“, erklärt Sundermann seine Theorie der Unfallursache.

Zwar schließe er die offizielle Theorie, einen Benzinkabelbruch, auch nicht aus, jedoch müsse auch der Brand des Ölbehälters unbemerkt geblieben sein. „Das könnte der Grund sein, warum die Menschen nicht vor dem Wrack flüchteten, sondern es untersuchten.“

Kinder hatten einen Schutzengel

Den brennenden Ölbehälter konnten die Passanten aufgrund der Motorverkleidung nicht erkennen. „Ich sah, wie die Hauptexplosion im Kanzelbereich stattgefunden hat

und zeitgleich die linke Tragfläche abriss“, berichtete ein Augenzeuge Sundermann. Die Zeuge stand bei dem Unglück ungefähr zehn Meter vor der Luftschraube und konnte die Explosion im Cockpitbereich erkennen.

„Durch den harten Aufprall muss sich eine Art Dämmung am rechten Flügel gebildet haben, weshalb die Detonation nicht bis dorthin vordringen konnte“, erläutert Sundermann und fügt an: „Das war der Schutzengel der Kinder auf der rechten Tragfläche.“

Keine Focke Wulf

Dass es sich außerdem bei dem abgestürzten Flugzeugwrack nicht um eine Focke Wulf handelt, wie lange angenommen, macht Sundermann an zahlreichen kleinen technischen Details fest, die er im Laufe der Jahre bei der Recherche gewonnen hat. „Bei dem Flieger handelt es sich definitiv um eine Messerschmitt Me 109 Gustav“, so der ehemalige Hopstener Luftwaffensoldat. Zudem vermutet er anhand von Zeugenaussagen und Fundstücken des Wracks, dass sich der Absturz ungefähr 500 Meter westlich vom heutigen Denkmal entfernt ereignet hat.