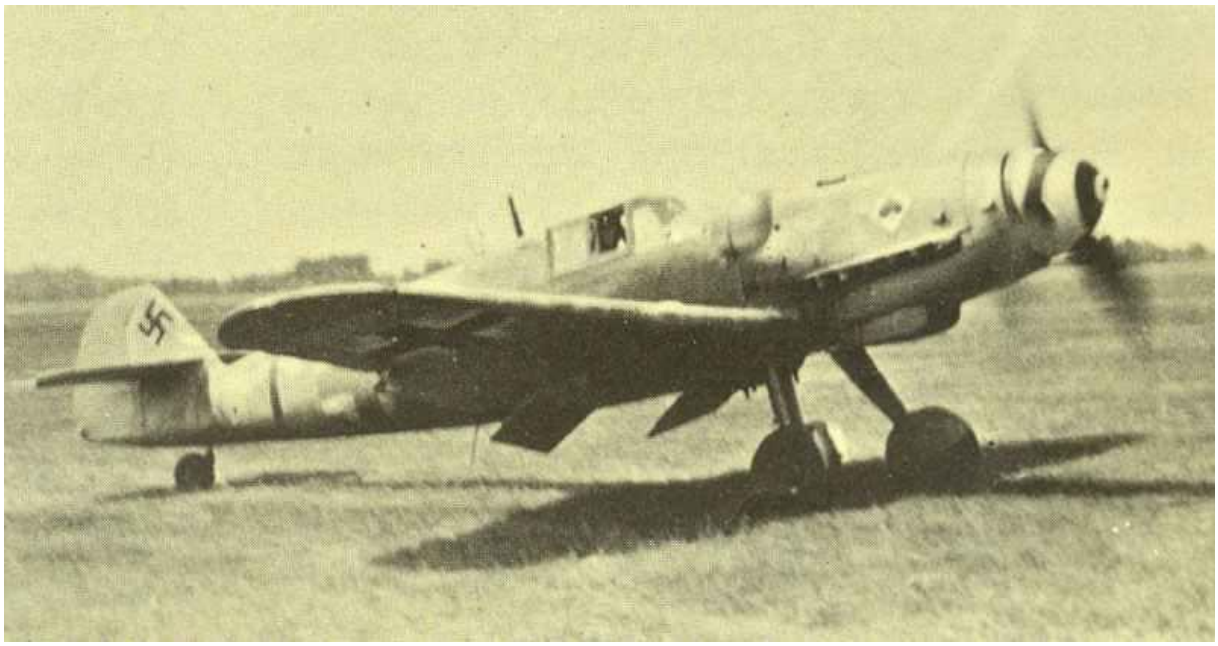
12. Oktober 1944

Unteroffizier Hans Mayer

Tod beim 7. Feindflug

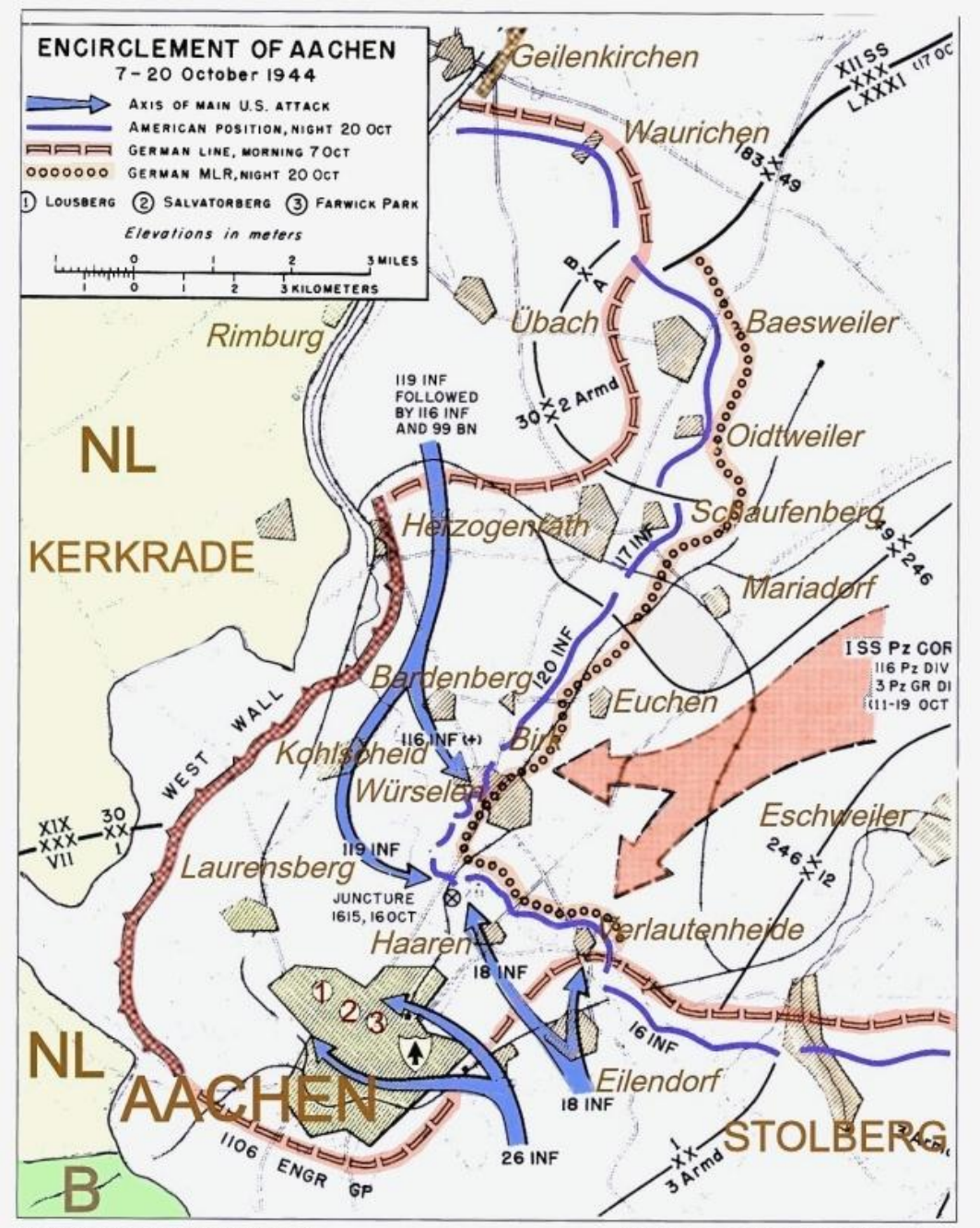


Seine Einsatzmaschine – eine Me 109 des JG 77 „Herz As“

Fliegerschicksal in Oberbruch

Die Alliierten auf dem Vormarsch

Nach der Landung in der Normandie am 06. Juni 1944 sind 4 Monate vergangen und die Alliierten nähern sich, nach dem Durchstoßen von Frankreich, Belgien und den Niederlanden, mit großen Schritten der Reichsgrenze. Am 12. September ist es dann so weit. Die Spitzen der 1. US-Armee unter der Führung des 57 jährigen General Courtney H. Hodges überschreiten die Deutsche Grenze. Die 3. US-Panzerdivision unter Generalmajor Maurice Rose, die 1. US – Infanteriedivision ("Big Red One") unter General Clarence R. Huebner und die 30. US-Infanteriedivision („Old Hickory") unter Führung von General Leland S. Hobbs waren die Hauptträger des Angriffes Richtung AACHEN. Natürlich ging im Kampf nichts nach vorne ohne Luftunterstützung. So waren auf beiden Seiten auch immer Fliegerkräfte im Einsatz, um die Aktionen der Bodentruppen zu unterstützen.



US-Karte der Kesselschlacht um Aachen

Archiv Remember-Museum, Clermont/Thimister (B)

Jäger beider Seiten unterstützen aus der Luft

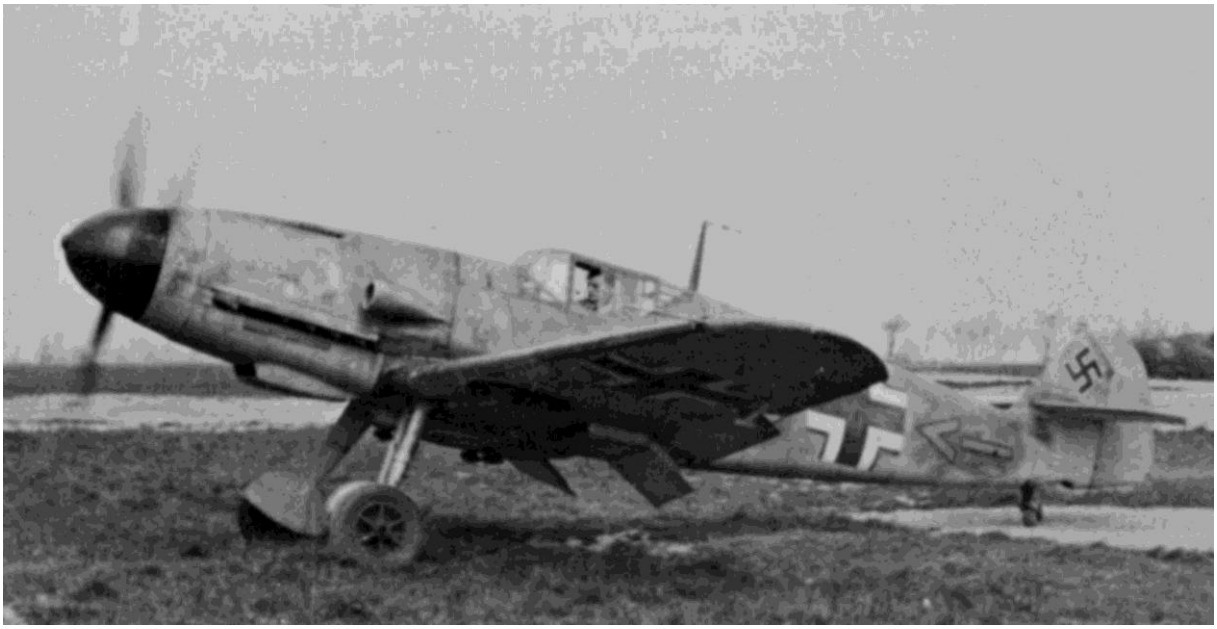
Nicht nur auf dem Boden, sondern auch in der Luft lieferten sich Deutsche und Amerikaner in diesen Tagen erbitterte Kämpfe. Dieses Bild zeigte sich auch am 12. Oktober 1944. Unter anderem standen sich dabei Folgende Luftwaffenverbände gegenüber.

Die Deutsche Seite

Die sich im Kampf in der Luft und auch beim Verdichten des Feuers am Boden in all den Kriegsjahren immer wieder bewährte Maschine der Deutschen Luftwaffe war ohne Frage die Messerschmidt Bf 109. So war dieser Flugzeugtyp in der Version G-14 auch im Jagdgeschwader 77 „Herz As“ in Nutzung. Die Basis für die Einsätze im Aachener Raum befand sich für die I. Gruppe mit dem Stab und ihren 4 Staffeln auf dem Fliegerhorst BABENHAUSEN bei DARMSTADT. Hauptmann Lothar Baumann war der Gruppenführer dieser Maschinen, die ständig um AACHEN herum bis in die Westwallausläufer im Zuge von Wurm und Rur im Einsatz waren

Wappen Jagdgeschwader 77

Wappen I. Gruppe



Die Me 109 G-14

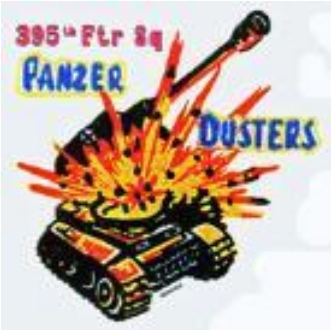
Kenngröße	Daten der Bf 109 G-14
Länge	8,95 m
Spannweite	9,97 m
Flügelfläche	16,4 m²
Höhe	2,60 m
Antrieb	ein 12-Zylinder-V-Motor Daimler-Benz DB 605 A mit maximal 1085 kW (1475 PS) Startleistung
Höchstgeschwindigkeit	650 km/h in 6.600 m Höhe
Bewaffnung	• zwei 13-mm-MG-131 (je 300 Schuss) über dem Motor • ein durch die Propellernabe feuerndes 20-mm-MG 151/20 (200 Schuss)
Steigzeit auf 3000	*k. A.*
Reichweite	560 km, 850 km mit 300-l-Zusatztank
Besatzung	1 Mann
Dienstgipfelhöhe	12.000 m
Leergewicht	2.250 kg
Fluggewicht	3.200 kg

Die amerikanische Seite

Zunächst noch waren die amerikanischen Fliegerverbände in England stationiert, folgten dann aber Ihren Bodentruppen auf`s europäische Festland. Der Standort der 368. Fighter Group, zugehörig zur 9. Tactical Air Command, war am 12.10.1944 der Flugplatz CHIEVRES in Belgien. Aus dieser Gruppe wurden P-47 der 395. Fighter Squadron in die Feuergefechte ins Aachener Grenzland entsandt.

9. Tactical Air Command

368. Fighter Group



395. Fighter Squadron

Die P-47 Thunderbolt

Hier ein P 47 im Überlandflug

Kenngröße	P-47D
Länge	11,01 m
Flügelspannweite	12,42 m
Höhe	4,32 m
Antrieb	18-Zylinder-Doppelsternmotor Pratt & Whitney R-2800-59 „Double Wasp“
Leistung	1.865 kW (2.535 PS)
Höchstgeschwindigkeit	686 km/h in 9.150 m Höhe
Reisegeschwindigkeit	560 km/h
Reichweite	2.720 km
Besatzung	Pilot
Dienstgipfelhöhe	12.800 m
Leermasse	4.860 kg
Startmasse	6.579 bis 8.800 kg
Bewaffnung	6 oder 8 MG Browning M 2, Kaliber 50, BMG 12,7 mm

P-37 Lightning

Die P – 37 Lightning Jagdbomber kamen von der 367. Fighter Group, deren Stationierungsflugplatz zu diesem Zeitpunkt FLORENNES / JUZAINE in Belgien war.

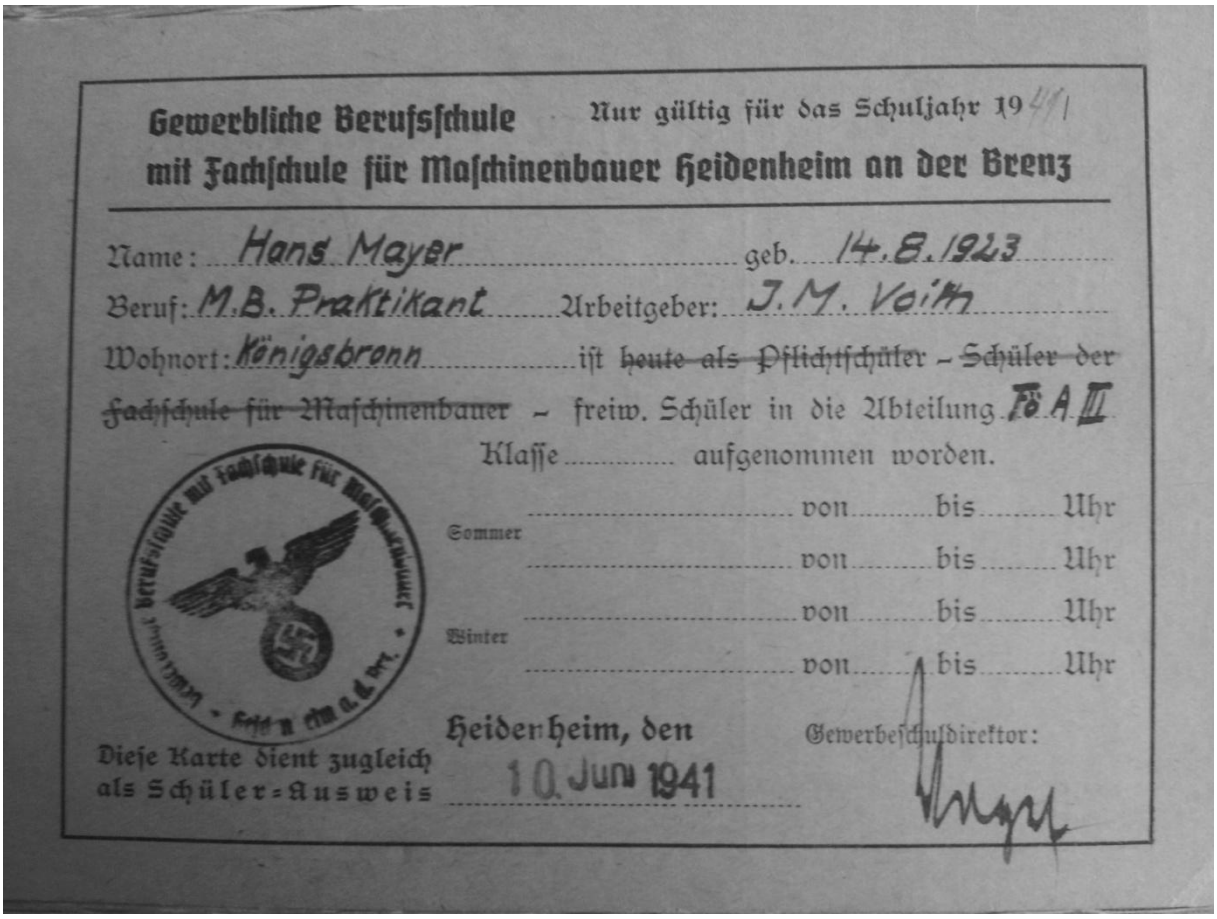
Hier eine P-38 im Überlandflug

Wappen der 367. Fighter group

Kenngröße	P-38 Lightning
Länge	11,53 m
Flügelspannweite	15,85 m
Höhe	3,00 m
Tragflügelfläche	30,42 m²
Antrieb	zwei V-12-Triebwerke Allison V-1710-111 mit Turbolader und je 1.193 kW (1.622 PS)
Höchstgeschwindigkeit	666 km/h in 7.620 m Höhe
größte Reichweite	4.184 km
Besatzung	1
Dienstgipfelhöhe	13.410 m
Leergewicht	5.805 kg
Max. Startgewicht	9.798 kg
Bewaffnung	vier 12,7-mm-MGs, eine 20-mm-Kanone, bis zu 1.820 kg Bomben oder 12,7-cm-Raketen

Auf deutscher Seite mit dabei - Hans Mayer ein junger und begeisterter Flieger

Am 14. August 1923 kam Hans Mayer in KÖNIGSBRONN, einer Gemeinde zwischen AALEN und HEIDENHEIM a.d. BRENZ als erster von zwei Söhnen (Bruder Rolf geb. 17.02.1931) der Eltern Anna und Georg Mayer zur Welt. Nach dem Besuch der Grundschule in KÖNIGSBRONN schloß er auf dem Gymnasium in HEIDENHEIM seine Mittlere Reife ab. Von der Schulbank zog es ihn dann am 03. April 1939 als Maschinenbau - Praktikant in die Maschinenfabrik Johann Matthäus Voith in HEIDENHEIM.



Gewerbliche Berufsschule — Nur gültig für das Schuljahr 1941
mit Fachschule für Maschinenbauer Heidenheim an der Brenz

Name: Hans Mayer geb. 14.8.1923
Beruf: M.B. Praktikant Arbeitgeber: J.M. Voith
Wohnort: Königsbronn ist ~~heute als Pflichtschüler~~ – ~~Schüler der Fachschule für Maschinenbauer~~ – freiw. Schüler in die Abteilung Fö A III Klasse ..... aufgenommen worden.

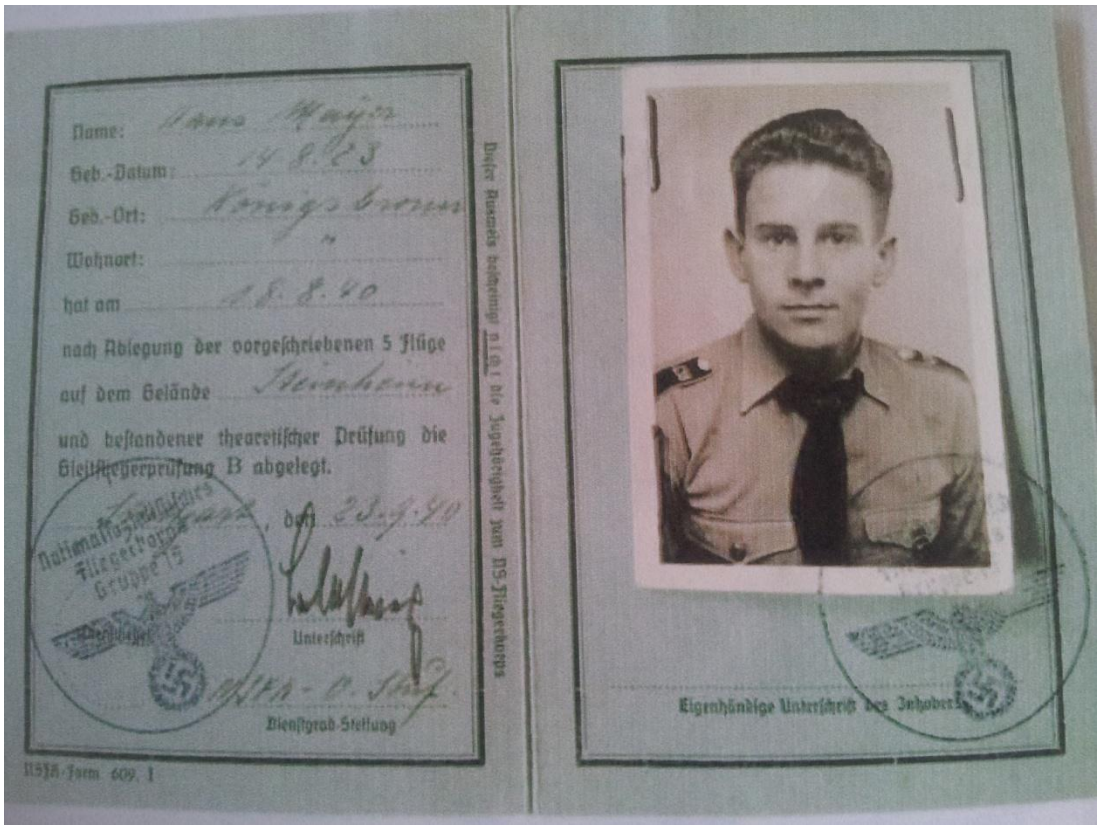
Sommer ..... von ..... bis ..... Uhr
..... von ..... bis ..... Uhr
Winter ..... von ..... bis ..... Uhr
..... von ..... bis ..... Uhr

Heidenheim, den 10. Juni 1941

Gewerbeschuldirektor:

Diese Karte dient zugleich als Schüler-Ausweis

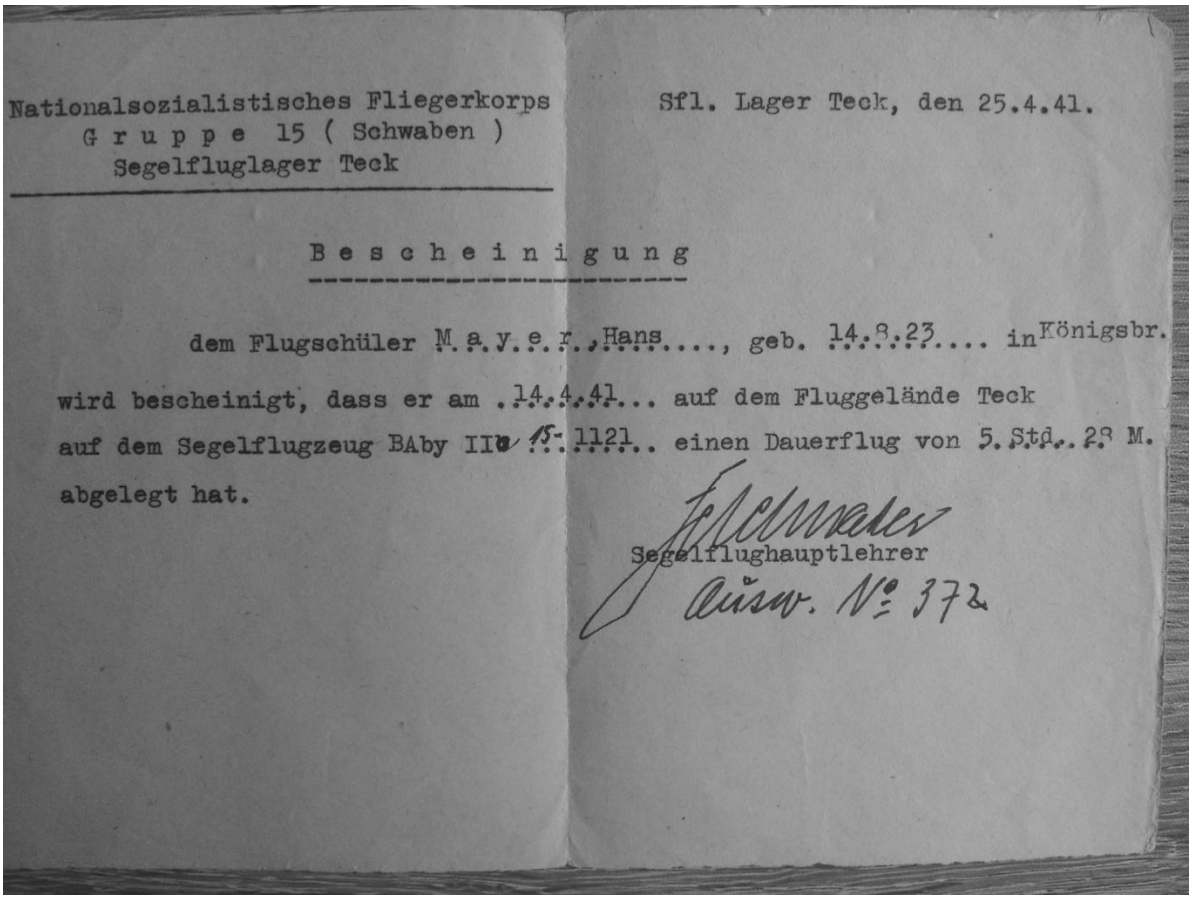
Dort wurde er in alle Verfahren und Maschinen eingewiesen und ihm wurde im Zeugnis über diese Zeit bescheinigt: „Sein Fleiß und seine Leistungen wurden mit gut bewertet, ebenso verdient sein persönliches Verhalten volle Anerkennung.“ Nach Abschluß dieses Praktikums am 28. August 1941 trat er freiwillig in die Luftwaffe ein, um einer zwangsweisen Beschäftigung im Reichsarbeitsdienst zu entgehen. Schon während dieses Praktikums entdeckte er seine Freude an der Fliegerei und er stieg in die Segelflugausbildung ein. Bereits am 18. August 1940 wurde ihm nach Teilnahme an der theoretischen Prüfung und nach Ablegung der vorgeschrieben 5 Flüge, absolviert auf dem Gelände Heimerzheim, die erfolgreiche Teilnahme an der Gleitfliegerprüfung B bescheinigt.


Name: Hans Meyer
Geb.-Datum: 14.8.23
Geb.-Ort: Königsbrunn
Wohnort:
hat am 28.8.40
nach Ablegung der vorgeschriebenen 5 Flüge
auf dem Gelände Steinheim
und bestandener theoretischer Prüfung die
Segelfliegerprüfung B abgelegt.
Teck, den 23.9.40
Unterschrift
Dienstgrad-Stellung
Nationalsozialistisches Fliegerkorps Gruppe 15
Dieser Ausweis berechtigt nicht die Jugendgruppe zum NS-Fliegerkorps
Eigenhändige Unterschrift des Inhabers
NSFK-Form 609. I

Ein weiteres Dokument, ausgestellt von einem Fluglehrer des NS-Fliegerkorps Gruppe 15 (Schwaben) im Segelfluglager Teck belegt einen Dauerflug von 5 Stunden und 28 Minuten mit dem Segelflugzeug Baby II b 15-1121.

Grunau Baby II b (Archivbild) konstruiert 1930 von Edmund Schneider

an der Segelflugschule Grunau



Nationalsozialistisches Fliegerkorps
Gruppe 15 (Schwaben)
Segelfluglager Teck

Sfl. Lager Teck, den 25.4.41.

Bescheinigung

dem Flugschüler Mayer, Hans, geb. 14.8.23 in Königsbr.

wird bescheinigt, dass er am 14.4.41 auf dem Fluggelände Teck auf dem Segelflugzeug BAby IIb 15-1121 einen Dauerflug von 5 Std. 28 M. abgelegt hat.

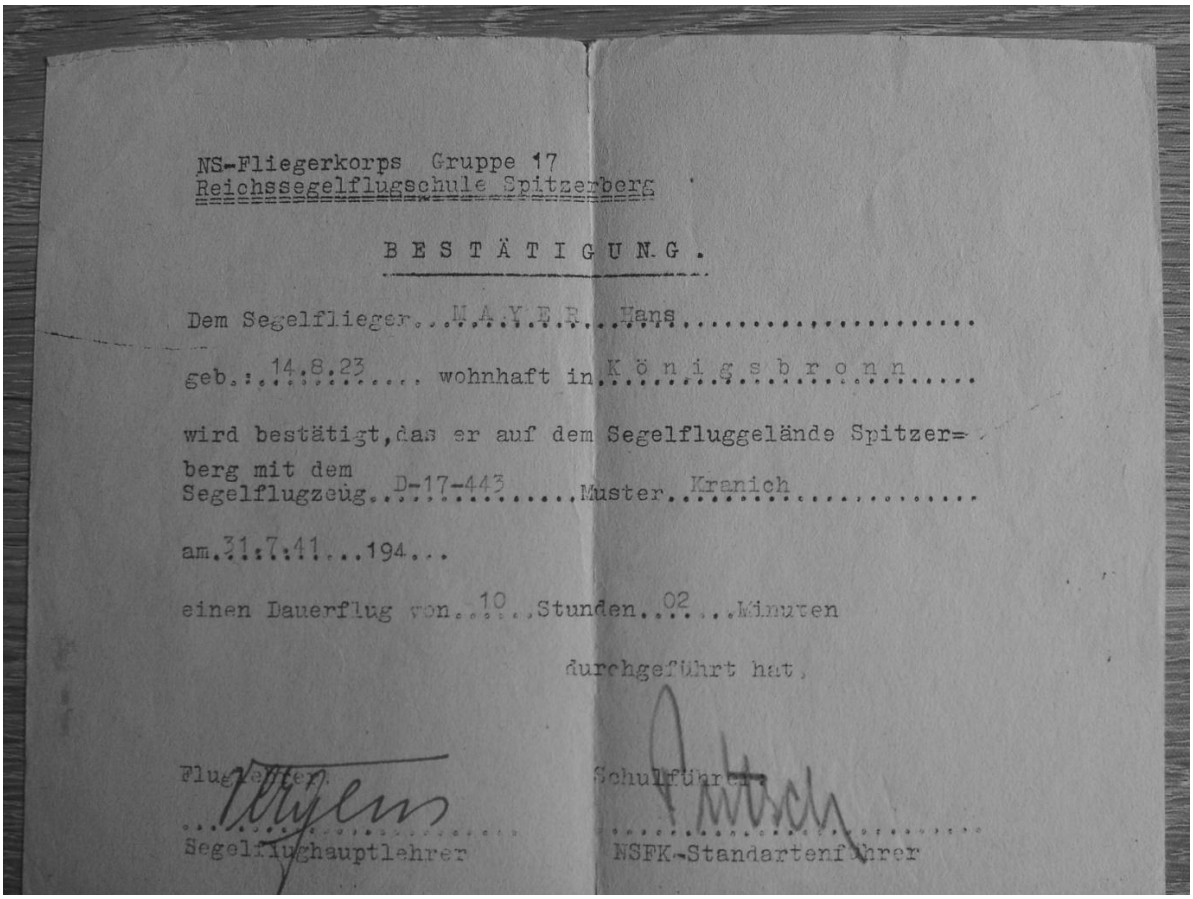
Segelflughauptlehrer

Ausw. Nr. 372

Bescheingung

Am 31. Juli 1941 attestierte ihm sein Segelfluglehrer beim NS-Fliegerkorps Gruppe 17 Reichssegelflugschule Spitzerberg einen Dauerflug über 10 Stunden und 2 Minuten in einem Segelflugzeug Typ D-17-443 „Kranich“.

Typ D-17-443 „Kranich“ (Archivbild)



NS-Fliegerkorps Gruppe 17
Reichssegelflugschule Spitzerberg

BESTÄTIGUNG.

Dem Segelflieger MAYER Hans

geb.: 14.8.23 wohnhaft in Königsbronn

wird bestätigt, das er auf dem Segelfluggelände Spitzer=
berg mit dem
Segelflugzeug D-17-443 Muster Kranich

am 31.7.41 194

einen Dauerflug von 10 Stunden 02 Minuten

durchgeführt hat.

Flugwarten Schulführer

Segelflughauptlehrer NSFK-Standartenführer

Bescheinigung

In die Luftwaffe eingetreten leistete er zunächst seinen Dienst im Flieger-Anwärter - Bataillon Finsterwalde im Standort Alt - Lönnewitz. Hier entwickelte er seine fliegerischen Kenntnisse ständig weiter, durchlief die Ausbildung zum Piloten und schloß diese 1943 mit dem Erwerb des Flugzeugführerzeugnisses erfolgreich ab.

Hans Mayer als Gefreiter und als Uffz stehend links im Kreise seiner Kameraden

Es folgte eine Zeit der Dienstleistung in der 3./ Jagdgeschwader 104 bevor er zum 13. August 1944 in die I. Gruppe Jagdgeschwader 77 „Herz As“ versetzt wurde. An besagtem 12. Oktober 1944 startete er zu seinem 7. Feindflug.

Zusammentreffen forderte Opfer

An diesem Donnerstag, den 12. Oktober 1944 tobten die Gefechte im Bereich Aachen und in der erweiterten Rurregion mit unverminderter Härte und immer wieder riefen die sich gegenüber stehenden Infanterie- und Panzerverbände ihre Kameraden der Luftwaffe zu Hilfe. Mit seiner Me 109 G 14, Werknummer 781230 und der Gelben 9 auf dem Rumpf war auch der erst 21 Jahre alte Unteroffizier Hans Mayer mit seinen Fliegerkameraden der 3. Staffel, der I. Gruppe des Jagdgeschwaders 77 „Herz As“ im Einsatz. Nördlich von Aachen kam es dann zu einem Luftkampf, bei dem der Unteroffizier Hans Mayer mit seiner Me 109 abgeschossen wurde. Seine Kameraden hatten mehr Glück, denn es gelang ihnen 3 amerikanische Maschinen vom Himmel zu holen. Die Abschüsse wurden folgenden Piloten zugeschrieben.

Datum	Pilot	Verband	Abschuß	Abschußort	Zeit
12.10.1944	Lt Horst Schlick	4./JG 77	P-47	£ 6115 at 4.000 m.	15.10
12.10.1944	Fw Leuke	3./JG 77	P-38	£ NN-13: 3.500 m. [N. Jülich]	15.20
12.10.1944	Uffz Werner	4./JG 77	P-47	£ -	15.40

Leutnant Schlick

Unteroffizier Werner

Für Fw Leuke und Uffz Werner war es der jeweils erste Luftsieg, für Lt Schlick bereits sein 31. Erfolg. In den amerikanischen Verlustübersichten findet sich folgende Auflistung:

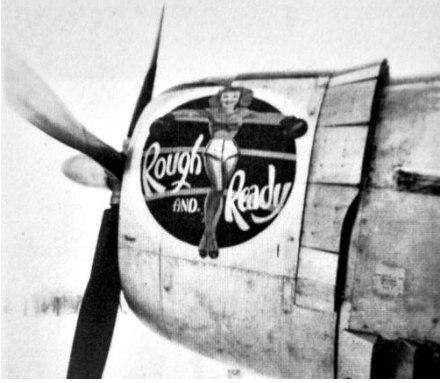
Nr. der Maschine	Datum	MARC	Staffel		Typ
43-28369	1944.10.12	9531	367		P-38
44-23664	1944.10.12	9532	367		P-38
42-76440	1944.10.12	9645	368		P-47

In der vergleichenden Betrachtung wird wohl der Verlustnachweis der Amerikaner die verläßlicherere Angabe sein. darstellen

Den Abschuß der deutschen Me 109 kann man nicht zu 100% zuverlässig einem amerikanischen Piloten zuordnen, weil es zahlreiche Abschußerfolge an diesem Tag gab, aber im Rahmen der Recherche verdichteten sich die Informationen, das einer dieser 3 im folgenden genannten Piloten der Sieger im Luftkampf gegen Uffz Hans Mayer gewesen sein muß.

HENRY J. MAZUR

Captain Henry J. Mazur, 395 Fighter Squadron



1st Lt William J. Garry, 395th Fighter Squadron und die Nase seiner P 47

2nd Lt William J. Wayland (rechts), 395th Fighter Squadron und die Nase seiner P 47

Es war in diesen Tagen und Kriegswirren natürlich von großer Bedeutung, wenn man als Amerikaner einen Luftsieg errang und von daher wurde nach engen verworrenen Luftkämpfen und anschließender Rückkehr zum Heimatflughafen oftmals von mehreren Piloten der gleiche Abschuß als Eigenerfolg beansprucht. So wurde dem Cpt Mazur in offiziellen Erfolgslisten der Fighter Group am 12.10.44 kein Abschuß einer Me 109 zugesprochen, so dass es letztendlich entweder 2nd Lt Wayland oder 1st Lt Garry der war, der die Me 109 des Uffz Mayer abschoß.

Absturz und Bergung

In den Oktobertagen war die 183. Volksgrenadierdivision im Bereich der Rur in der Deutsch – Niederländischen Grenzregion zur Verteidigung des Reiches eingesetzt. Am 04. Oktober 1944 war der Divisionsgefechtsstand in RURICH. Der in diesem Großverband Dienst tuende Kriegspfarrer und Divisionsgräberoffizier Kaspar hatte noch Anfang Oktober 1944 ein Merkblatt herausgegeben mit dem Titel: „Gräberfürsorge und Benachrichtigung der Angehörigen von Gefallenen“. Dieser Pfarrer Kaspar registrierte am 12.10.1944 den Absturz eines deutschen Jägers 200 Meter nordostwärts von Oberbruch in den dortigen Rurauen. Gefunden und geborgen wurde Hans Mayer von Angehörigen der 2.Kompanie des Füsilier Bataillon

183. Noch vor dem 09.11.1944 fand die mit militärischen Ehren durchgeführte Beisetzung des gefundenen Piloten auf dem Heldenfriedhof in ERKELENZ – LÖVENICH statt und zwar in der Reihe 7 Grab 7. In der "Liste zur Vervollständigung der Personalien ehemaliger Wehrmachtangehöriger, die auf dem Heldenfriedhof Lövenich ruhen" vom 18.1.1963 gibt es ein paar mehr Infos über Hans Mayer: "Kriegsgefallenenliste Nr. 418 Mayer Hans * 14.8.23 in Königsbronn, -Unteroffizier.- Erkennungsmarke: -59741/585 + 12.10.44 - 200 m nordostwärts. Oberbruch; Mutter: Anna M. Königsbronn / Kreis Heidenheim, ehemalige Adolf-Hitler- Str." Die gefallenen Soldaten auf dem Friedhof in Lövenich erhielten alle 1944/45 ein schlichtes weißes Holzkreuz.

LÖVENICH war der im Divisionstagesbefehl 5 der 183. Volksgrenadierdivision vom 15.Oktober 1944 festgelegte Divisionsfriedhof.

Hier ein Foto aus dem Erkelenzer Stadtarchiv

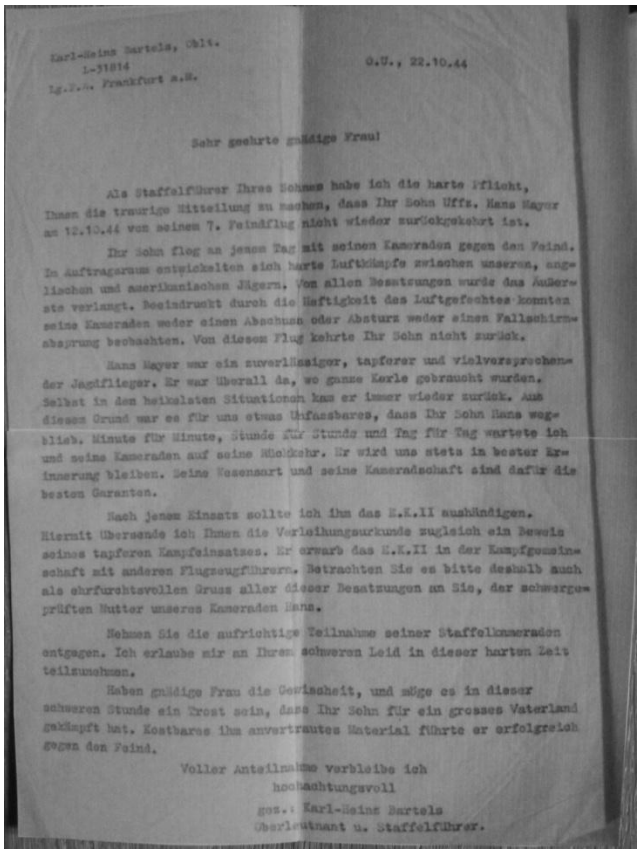
Auf den Holzkreuzen waren emaillierte Schilder angebracht, die Dienstgrad, Vorname, Zuname, Geburtsdatum, Geburtsort, Sterbedatum und Sterbeort anzeigten. Ein solches Schild wurde auch für Unteroffizier Hans Mayer gefertigt, irrtümlich aber mir **e** geschrieben anstatt mit **a**.

1960/61 wurde der Friedhof umgestaltet und mit Steinkreuzen neu angelegt. Obwohl viele Jahre zuvor bereits in Heimaterde umgebettet, widmete man dem jungen Piloten Hans Mayer ebenfalls eine Gedenksteininschrift.

Der Grabstein auf dem Friedhof in Lövenich

Auch hier steht Meyer mit e anstatt mit a

Bereits am 22. Oktober 1944 verfasste Staffelführer Oberleutnant Karl-Heinz Bartels ein Kondulenzschreiben an die Mutter von Unteroffizier Hans Mayer.



Karl-Heinz Bartels, Oblt.
L-31814
Lg.P.A. Frankfurt a.M.

O.U., 22.10.44

Sehr geehrte gnädige Frau!

Als Staffelführer Ihres Sohnes habe ich die harte Pflicht, Ihnen die traurige Mitteilung zu machen, dass Ihr Sohn Uffz. Hans Mayer am 12.10.44 von seinem 7. Feindflug nicht wieder zurückgekehrt ist.

Ihr Sohn flog an jenem Tag mit seinen Kameraden gegen den Feind. In Auftragsraum entwickelten sich harte Luftkämpfe zwischen unseren, englischen und amerikanischen Jägern. Von allen Besatzungen wurde das Äußerste verlangt. Bestimmt durch die Heftigkeit des Luftgefechtes konnten seine Kameraden weder einen Abschuss oder Absturz weder einen Fallschirmabsprung beobachten. Von diesem Flug kehrte Ihr Sohn nicht zurück.

Hans Mayer war ein zuverlässiger, tapferer und vielversprechender Jagdflieger. Er war überall da, wo ganze Kerle gebraucht wurden. Selbst in den heikelsten Situationen kam er immer wieder zurück. Aus diesem Grund war es für uns etwas Unfassbares, dass Ihr Sohn Hans wegblieb. Minute für Minute, Stunde für Stunde und Tag für Tag wartete ich und seine Kameraden auf seine Rückkehr. Er wird uns stets in bester Erinnerung bleiben. Seine Wesensart und seine Kameradschaft sind dafür die besten Garanten.

Nach jenem Einsatz sollte ich ihm das E.K.II aushändigen. Hiermit übersende ich Ihnen die Verleihungsurkunde zugleich ein Beweis seines tapferen Kampfeinsatzes. Er erwarb das E.K.II in der Kampfgemeinschaft mit anderen Flugzeugführern. Betrachten Sie es bitte deshalb auch als ehrfurchtsvollen Gruss aller dieser Besatzungen an Sie, der schwergeprüften Mutter unseres Kameraden Hans.

Nehmen Sie die aufrichtige Teilnahme seiner Staffelkameraden entgegen. Ich erlaube mir an Ihrem schweren Leid in dieser harten Zeit teilzunehmen.

Haben gnädige Frau die Gewissheit, und möge es in dieser schweren Stunde ein Trost sein, dass Ihr Sohn für ein grosses Vaterland gekämpft hat. Kostbares ihm anvertrautes Material führte er erfolgreich gegen den Feind.

Voller Anteilnahme verbleibe ich
hochachtungsvoll
gez.: Karl-Heinz Bartels
Oberleutnant u. Staffelführer.

Ablichtung des Briefes an die Mutter

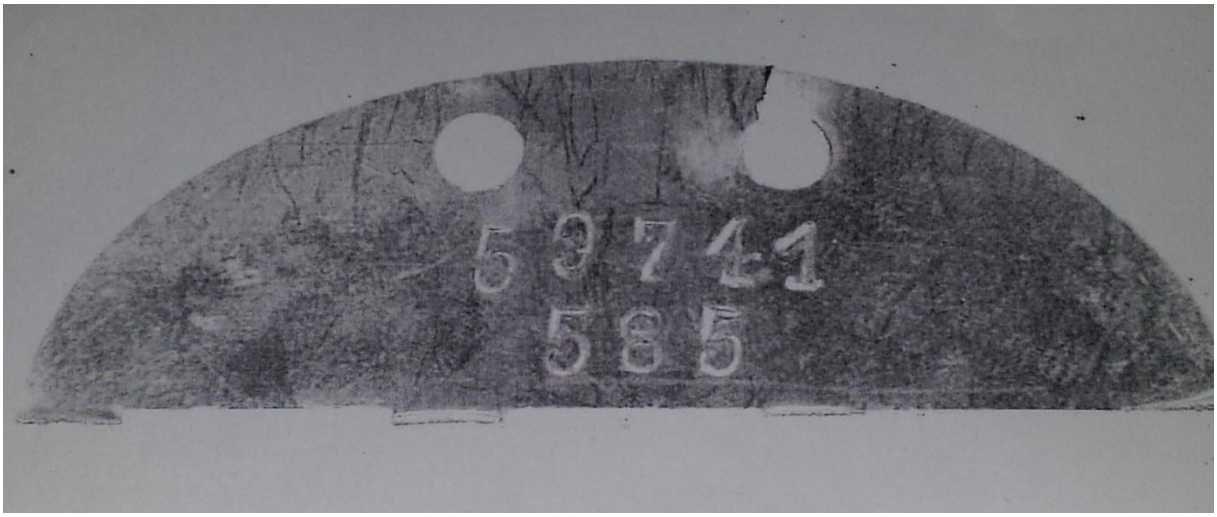
Diesem fügte er die Urkunde zum Eisernen Kreuz 2. Klasse bei, denn diese Auszeichnung hätte Hans Mayer nach Rückkehr vom Feindflug am 12. Oktober 1944 erhalten sollen.

links Unteroffizier Hans Mayer und rechts sein Staffelführer Oberleutnant Bartels

Der Bruder von Hans Mayer, der 84 jährige Rolf Mayer, erinnert sich in einem Scheiben an den Verfasser noch gut an die von seiner Mutter hartnäckig vorangetriebenen Überführung seines Bruders in den bitterkalten Wintertagen 1945 vom Rheinland nach Hause in die Gemeinde KÖNIGSBRONN, wo er auf dem Friedhof des Ortsteils ITZELBERG Grab C-24-22/1 seine letzte Ruhe fand.

Hier ein Bild der Grabstätte in ITZELBERG, der letzten Ruhestätte von Unteroffizier Hans Mayer. Dieses Grab ist heute eingebettet in eine Kriegsgräberstätte. Daher unterliegt dieser „Platz der Erinnerung“ dem ewigen Liegerecht.

Alles andere, so auch die offiziellen Meldewege, nahm deutlich mehr Zeit in Anspruch. Aufgrund einer Meldung an die Deutsche Dienststelle in BERLIN, die Behörde, die für die Benachrichtigung der nächsten Angehörigen von Gefallenen der ehemaligen Deutschen Wehrmacht zuständig war und ist, erfolgte von dort aus am 21. August 1948 der Versand die Kriegssterbefallanzeige an das Standesamt KÖNIGSBRONN. In KÖNIGSBRONN wurde der Sterbefall Hans Mayer am 29. Januar 1949 beurkundet. Ein weiterer Beweis war die im Grab 7 in Lövenich aufgefundene Erkennungsmarke 59741/585, die am 10.Dezember 1951 vom VDK-Landesverband NRW an die Deutsche Dienststelle gesandt wurde.



hier eine Fotokopie, erhalten von der Deutschen Dienststelle am 16.01.2015

Ausgrabungen und Namenswirren

Die Absturzstelle der Me 109 des Uffz Hans Mayer liegt auf einem Acker gegenüber dem Eilandshof in OBERBRUCH, der seinerzeit im Eigentum von Mathias Storms war und der vom Landwirt Heinz Deußen bestellt wurde. Da dieser bei Feldarbeiten mehrfach mit der Egge in Metallteilen hängen blieb, wurde auf Bestreben eines Schrotthändlers auf dem Acker gegraben und es wurden der Motor und andere Teile der Maschine gefunden. Dieser Metallschrott wurde anschließend der Verwertung zugeführt. Die dabei gefundenen sterblichen Überreste des Piloten wurden von einem Umbettungsleiter des Verbandes der Kriegsgräberfürsorge (VDK) sicher gestellt, der gemäß einem Brief der VDK Bundesgeschäftsstelle in KASSEL an die Deutsche Dienststelle in BERLIN vom 30.10.1952 folgendes feststellte.

(Abschrift)

Betr. Unbekannter Fliegerunteroffizier von O b e r b r u c h Krs. Erkelenz.

Ende Oktober oder Anfang November 1944 stürzten bei Luftkämpfen 3 deutsche Flugzeuge ab. Ein Flugzeug stürzte in ein aus militärischen Gründen überschwemmtes Gebiet und wurde erst im August 1952 von Schrotthändlern gefunden. Die Überreste des Piloten wurden von unserem Umbettungsleiter geborgen, der folgendes feststellte:

1.Fliegerunteroffizier (Kragen- und Schulterklappen)
2. Blondes Haar
3. Alter etwa 25

4. Luftwaffenuniform und Koppel (ohne Namen)
Fliegerkombination, erwiesen
Militärstrickhemd und Unterhose
(ohne Namensschild, blaues
Wehrmachtstaschentuch mit einem
roten Streifen durch die Mitte,
hellerem Umrandungsstreifen,
Fliegerkarte (westl. Rheinseite) ohne
weitere Anhaltspunkte
Die Bordwaffen trugen die
Bezeichnung:
M.G. 131 f z s No 76 445
M.G. 131 d o v No 86752

Der Flugzeugmotor trug folgende Nr.:

9. 605. 103.001.10
3205. 4
i l t

Erkennungsmarke und sonstige Papiere wurden nicht gefunden.

Weitere Feststellungen waren leider nicht möglich, da alles zerschmettert und ineinander verklemmt, 5 m tief in dem viel Wasser führenden Fliessand lag.
Die sterblichen Überreste des Piloten ruhen als „unbekannter Fliegerunteroffizier“ auf dem Ehrenteil des Gemeindefriedhofes
H ü c k e l h o v e n – R a t h e i m Teil L, Grab Nr. 24.
Örtliche Ermittlungen ergaben, dass am gleichen Tage aus einer anderen abgestürzten Maschine der Pilot absprang und mit einem Beinbruch bei H i l f a r t h auf einem Schuppendach landete. Der Name des Piloten konnte nicht ermittelt werden.
Nach Angaben von Augenzeigen war der Pilot der 3. Maschine, der Fliegerhauptmann Otto Sternberg, z.Zt wohnhaft in Tilsit Arndstr. 12, der dort tödlich abstürzte.

Weitere Angaben sind nicht möglich

So gelangten sterbliche Überreste des Uffz Hans Mayer auch nach Ratheim und wurden auf dem dortigen Friedhof in einem Kriegsgräberfeld beigesetzt.

Die Grabplatte in RATHEIM

Schon damals war der Gemeindearbeiter Peter Deußen, seinerzeit wohnhaft Graf-von-Galen-Str. 113, bei diesen Ausgrabungen zugegen und er sollte als Augenzeuge einige Jahre später noch einmal von Bedeutung werden.

Auch in der Heinsberger Zeitung wurde am Montag, den 25. August 1952 von der Ausgrabung berichtet. Richtigerweise war hier zu lesen, dass die Witwe schon vor geraumer Zeit über den Absturz Bescheid erfahren hätte. Warum aber von einem Absturz Frühjahr 1945 geschrieben wurde und von der Mitteilung an eine Ehefrau, obwohl Hans Mayer nicht verheiratet war, bleibt ein Geheimnis des Schreibers, denn das passt alles nicht zu den tatsächlichen Ereignissen. Letztendlich stellt sich die Frage: Warum hätte es die anonyme letzte Ruhestätte in RATHEIM geben sollen wenn doch die Identität bekannt war? Hier der Artikel der Heinsberger Volkszeitung. Antworten auf diese Fragen wird man heute wohl nicht mehr finden.

Der letzte Akt der Tragödie eines Kriegsfliegers

Oberbruch. — In der Nähe der Alten Rur in Oberbruch wird ein deutsches Jagdflugzeug ausgegraben. Der deutsche Pilot war im Frühjahr 1945 mit der Maschine abgestürzt und in den weichen Boden versackt. Die Leiche des Piloten konnte teilweise schon geborgen werden. Die Ehefrau hatte bereits längere Zeit Bescheid erhalten, daß ihr Mann bei Oberbruch abgestürzt sei. Ein Bewohner von Oberbruch, der trotz Evakuierung in Oberbruch blieb, konnte sich entsinnen, daß in der Nähe der Alten Rur die Maschine aufgeschlagen und verschwunden war.

Erneute Nachsuche

Am 12. und 13. März 1980 wurde an der Absturzstelle gegenüber dem Eilandshof in OBERBRUCH erneut gegraben. Franz Zimmermann aus AACHEN hatte in Absprache mit dem Grundstückseigentümer Mathias Storms diese erneute Grabung veranlasst. Mit dabei waren der Kampfmittelräumdienst nebst Bagger, Hans Baltus, Willi Offermann, zeitweise Heinz Frenken, Grundstücksbesitzer Mathias Storms und Gemeindearbeiter Peter Deußen.

v.li.: Mathias Storms, Hans Baltus und Franz Zimmermann

Willi Offermann zieht ein Fundstück aus der Schaufel des Baggers

Es waren auch immer wieder interessierte Bürger wie z.B. Hans Matwew vor Ort. Schon ziemlich nah unter der Erdoberfläche stießen die Suchenden auf ein Propellerblatt. In 4 Metern Tiefe in einer Lehmschicht, die sich oberhalb einer Sandschicht befand, wurden sie dann erneut fündig. Zu den entdeckten Dingen gehörten:

+ die 20 mm Bordkanone

+ die Rückenpanzerplatte

+ der Steuerknüppel mit entsicherter Abfeuerungsvorrichtung

+ ein Kopfhörer

+ der Pilotensitz

+ der Fallschirm

+ eine Pistole (belgische FN 6,65 mm)

+ ein Funkgerät

+ Teile einer Lederjacke

+ Teile anderer Bekleidungsgegenstände

+ zahlreiche Munitionsteile (Patronen und Hülsen)

und

+ eine Brieftasche aus gummiertem Leinen mit folgendem Inhalt:

- Soldbuch
- Segelflugschein oder Fallschirmprüfschein

- Mitteilung über die Verlobung eines Kameraden
- einige Briefe
- 80 Reichsmark

Pistole

Fallschirm

Im Korb – Uniformteile

Munition

Darüber hinaus wurden zahlreiche Knochen und der im rechten Stiefel steckende Fuß des Piloten gefunden.

Die Dokumente wurden dem Landeskriminalamt übergeben, die diese wiederum an die Deutsche Dienstselle nach Berlin schickten. Von dort erhielt Franz Zimmermann am 21. April 1980 folgende Mitteilung:

(Abschrift - Auszug)

Sehr geehrter Herr Zimmermann !

Für die Übersendung des bei der Bergung von Wrackteilen am 13.03.1980 in Oberbruch gefundenen Soldbuches, Fallschirmprüfschein und div. Papierfragmente danken wir Ihnen.

Wir bestätigen Ihnen, daß der am 12.10.1944 von der 3./Jagd Geschwader 77 nördl. Aachen als vermißt gemeldete Uffz.

Hans M a y e r

geb. 14.8.23

in Königsbronn

Besitzer dieser Dokumente war.

Nach einer hier vorliegenden Meldung des Wehrmachtsgräberoffiziers der 183. Volksgrenadierdivision ist M. am 12.10.1944 200 m nordostw. Von Oberbruch durch Jabo`s abgeschossen worden und vor dem 9.11.1944 auf dem Friedhof Lövenich im Grab 7 mit militärischen Ehren beigesetzt worden.

Leider wurden diese Dokumente gemäß einer Mitteilung der Deutschen Dienststelle vom 16. Januar 2015 bereits 1980 vernichtet. Auch Fotografien die von diesen Dokumenten gemacht wurden und noch existieren geben nur bedingt Aufschluß über den Inhalt.

Verwirrungen im Zusammenhang mit dem Namen Uffz Mayer

Kurzzeitig gab es dann einige Wirren um Herkunft und Namen des Piloten, denn es gab unglücklicherweise noch einen zweiten Uffz Hans Mayer, der ebenfalls als Pilot in einer Me 109 und zwar am 25.02.1945 sein Leben verlor. Da sich der oben beschriebene Absturz in Oberbruch gemäß Augenzeigen im Frühjahr 1945 ereignet haben sollte, passte das offizielle Absturzdatum besser zu dieser Aussage. Daher galt lange die Aussage als zutreffend, dass es sich bei dem abgestürzten Piloten um

Uffz Hans Mayer
Messerschmitt Bf G-14/AS
JG 27, II. Gruppe, 7. Staffel
Werk.Nr. 785840, weiße 15

gehandelt haben soll. Detaillierte Recherchen ergaben aber, dass dieser Hans Mayer irrtümlich in den Verlustlisten des Jagdgeschwaders 27 mit **ay** anstatt **ey** geschrieben wurde. Uffz Hans Meyer, geboren am 01.04.1922 in NEUESS, wurde am 25.02.25

bei VERSEN im EMSLAND von einer englischen Spitfire abgeschossen. Die Alliierten starteten am 22./23.02.1945 die Operation "Clarion", die Vorbereitung der Überschreitung des Rheins. Das Jagdgeschwader 27 war zu diesem Zeitpunkt im Raum RHEINE stationiert. Seine letzte Ruhestätte fand Uffz Hans Meyer auf dem Soldatengräberfeld des evang. Stadtfriedhofes in BRAMSCHE Reihe 5, Grab 14

Hier ein Foto, entstanden im Herbst 2014

Ein herzliches Dankeschön

Wenn man in den Jahren 2014/2015 eine Recherche über Geschehnisse anstellt, die über 70 Jahre zurückliegen, dann ist das ohne Hilfe von Menschen, die schon zu einem früheren Zeitpunkt Nachforschungen angestellt haben, nicht möglich. Daher bedanke ich mich vor allem bei der Witwe von Willi Offermann, Frau Änne Offermann. Ihr Mann hat unzählige Daten und Fakten über geschichtsträchtige Ereignisse in seinem Heimatort Lindern und auch der Region an Wurm und Rur gesammelt. Dankenswerter Weise hat mir Frau Änne Offermann im Oktober 2014 die Dokumente und Bilder zur Verfügung gestellt, die ihr Mann über den Absturz und die Ausgrabungen zusammen getragen hat. Diese Dokumente waren der Schlüssel zum Erfolg. Im Februar 2015 konnte dann über Maria Margarete Gelder, Mitarbeiterin im Stadtarchiv der Gemeinde BAD SAULGAU, der Kontakt zum Bruder des Piloten hergestellt werden. Die Daten und Fakten, die mir der 84 jährige Bruder von Uffz Hans Mayer, Herr Rolf Mayer, dankenswerterweise zur Verfügung gestellt hat, waren ganz wichtige unverzichtbare Mosaiksteinchen bei dieser Recherche. Danken möchte ich aber auch Heinz Dieken aus Gangelt und Wilhelm Göbel (Gemeinschaft der Jagdflieger e.V.), die mir auch diesmal wieder wichtige Daten aus Luftwaffenchroniken zur Verfügung stellten. Weiter sage ich Danke für Informationen und Unterstützung an Volkan Nuran, Jürgen Cüppers, Heinz-Peter Deußen, Hans Matwew, Susanne Grünter und Desirèe Harz von der Stadtverwaltung Erkelenz, Tim Grace (368th FG Assoc.),die Deutsche Dienststelle in BERLIN und an viele andere.