

Die amerikanischen Luftangriffe auf den deutschen Flugplatz Lippe am 14. März 1945

Die in den Tagen zuvor begonnenen fliegerischen Aktivitäten der NachtschlachtGrp. 2 auf den Westerwälder Flugplätzen Lippe und Breitscheid im Zusammenhang mit den deutschen Bemühungen zur Zerstörung der Ludendorff-Eisenbahnbrücke in Remagen und der in diesem Gebiet bereits errichteten amerikanischen Rheinübergänge erhielten am 14. März 1945 einen verlustreichen Rückschlag, als der Flugplatz Lippe unversehens in den Mittelpunkt der amerikanischen Luftkriegsführung im Bereich des rechtsrheinischen Brückenkopfes Remagen und dessen rückwärtiger Gebiete rückte. In mehreren Wellen griffen Jagdbomber des IX. Tactical Air Commands der 9. USAAF den Platz an und verursachten schwere Verluste unter den dort abgestellten Flugzeugen der NachtschlachtGrp. 2. Die Einsatzunterlagen des IX. Tactical Air Commands für den 14. März 1945 geben hierzu zusammenfassend wie folgt Auskunft:

„Lippe Airfield (G-2434) wurde zwischen 9:50 Uhr und 12:50 Uhr kontinuierlich durch die 22. und die 23. Squadron der 36. Gruppe und die 507. Squadron der 404. Gruppe angegriffen; der letzte Angriff erfolgte ab 14:20 Uhr durch die 22. Squadron. Als Ergebnis dieser Angriffe wurden insgesamt 58 Flugzeuge zerstört und weitere 48 beschädigt. Die Flugzeuge waren auf und um den Flugplatz herum gut verteilt mit Ausnahme von 12 Ju 88, die Nase an Heck an einem baumbestandenen Weg, der südlich des Platzes entlang lief, abgestellt waren. Es wurden in einigen Fällen Versuche einer Tarnung der Flugzeuge mittels Bündel von Zweigen festgestellt. Lediglich zwei leichte Flak wurden entdeckt und zerstört. Beachtliches und genaues Feuer von Handwaffen schlug uns entgegen. Zusätzlich zu den geltend gemachten Flugzeugzerstörungen wurde ein Hangar mittels Raketenbeschuss beschädigt und ein Munitionsbunker zur Explosion gebracht, dessen Trümmer bis zu 3.000 ft. (ca. 914 m) weit flogen. Folgende Typen von Flugzeugen wurden vernichtet bzw. beschädigt:

ME 109s	10 zerstört / 0 wahrscheinlich zerstört / 4 beschädigt
JU 88s	11 zerstört / 0 wahrscheinlich zerstört / 7 beschädigt
JU 87s	32 zerstört / 0 wahrscheinlich zerstört / 11 beschädigt
FW 190s	2 zerstört / 0 wahrscheinlich zerstört / 0 beschädigt
Ju 87 & ME 109s	0 zerstört / 0 wahrscheinlich zerstört / 20 beschädigt
Unidentifiziert	<u>3 zerstört / 0 wahrscheinlich zerstört / 6 beschädigt</u>
	58 zerstört / 0 wahrscheinlich zerstört / 48 beschädigt

4 unserer eigenen Maschinen gingen verloren und 8 weitere wurden beschädigt.“

Die Attacken begannen, nachdem Piloten der 36. Fighter Group der 9. USAAF meldeten, auf dem Flugplatz Lippe über 50 abgestellte und gut getarnte Flugzeuge entdeckt zu haben, bei denen es sich u.a. um die an einem Weg in einer Waldschneise in Bereitschaft stehenden Ju 87 der NachtschlachtGrp. 2 (Stab, 1. und 2. Staffel) handelte. Die aufgrund dieser Meldung durchgeführten Angriffe der amerikanischen Luftstreitkräfte auf den Platz lassen sich wie folgt darstellen:

Erste und zweite Angriffswelle

Die 22. Fighter Squadron der 36. Fighter Group führte an diesem Tag die Mission Y 21-5 durch. Im Rahmen einer bewaffneten Aufklärung (armed reconnaissance) im Raum Köln – Olpe – Krombach wurden zu diesem Zweck zwölf P-47 mit je zwei Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) sowie mit un gelenkten Luft-Boden-Raketen beladen. Der Verband startete um 9:15 Uhr auf dem Flugplatz in Le Culot / Belgien und weilte von 9:50 Uhr bis 11:40 Uhr im Einsatzgebiet, ehe er um 12:10 Uhr wieder auf seiner Basis landete. Der Angriff auf den Flugplatz Lippe dauerte hierbei von 11:00 Uhr bis 11:40 Uhr und führte zu folgender Erfolgsmeldung:

Zerstört: 23 Ju 87, 1 Me 109

Beschädigt: 20 Ju 87 und Me 109

Eine leichte Flak wurde hiernach ebenfalls vernichtet und zudem eine Flugzeughalle durch Raketen beschädigt sowie ein Munitionsbunker zerstört. Der Angriff auf den Flugplatz Lippe hatte nach Pilotenangaben zur Folge, dass alle der als zerstört gemeldeten Flugzeuge entweder verbrannten oder explodierten. Der Verband hatte zuvor u.a. bereits Eisenbahnanlagen in Betzdorf und an weiteren Orten attackiert, ehe er die Ansammlung von deutschen Flugzeugen auf dem Flugplatz Lippe entdeckte.

Im Rahmen der Mission Y 21-5 oblag 16 P-47 der 23. Fighter Squadron der 36. Fighter Group ebenfalls die Durchführung einer bewaffneten Aufklärung (armed reconnaissance) im Raum Köln – Siegen. Die Maschinen waren hierfür mit je zwei Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) bewaffnet. Nach dem Start auf dem Flugplatz von Le Culot / Belgien um 10:50 Uhr – infolge eines Abbruchs umfasste der Verband nur 15 Maschinen – dirigierte die Leitstelle zunächst sieben Thunderbolts zum Angriff auf eine Eisenbahnanlage, ehe die übrigen acht P-47 erst nach Breitscheid geleitet wurden, schließlich aber den Flugplatz in Lippe im

direkten Anschluss an den Angriff ihrer Kameraden von der 22. Fighter Squadron erfolgreich attackierten. Hier machten die Piloten der 23. Fighter Squadron die Zerstörung von acht Ju 87 und drei Me 109 sowie die Beschädigung von sechs weiteren Ju 87 geltend. Gleichzeitig gaben sie an, auf dem Platz keine zweimotorigen feindlichen Flugzeuge gesehen zu haben. Die Gesamtzeit im Einsatzgebiet währte von 11:15 Uhr bis 12:50 Uhr mit anschließender Landung in Le Culot um 13:35 Uhr. Bei dieser Mission ging eine P-47 als Totalverlust verloren, weitere drei Maschinen wurden zudem durch Flak- bzw. Handwaffenfeuer beschädigt. Bei der in Verlust geratenen Maschine der 23. Fighter Squadron handelte es sich um die P-47D- 28- RA mit der Kennung "7U- ? 42- 28927", die von 1st Lieutenant Morris W. Magnuson geflogen wurde. Als *Green Flight Leader* führte er folgende Formation an:

Green Flight

- 1st Lieutenant Morris W. Magnuson *Green 1*
- 2nd Lieutenant Charles D. Cram *Green 2*
- 1st Lieutenant Ralph R. Bergstrom *Green 3*
- 1st Lieutenant Max L. Antrim *Green 4*

Nach den übereinstimmenden Zeugenberichten der übrigen Offiziere des *Green Flights* ereignete sich der Verlust von 1st Lieutenant Magnuson gegen 11:45 Uhr im Umkreis des Flugplatzes Lippe. Nach Aussage von 1st Lieutenant Antrim setzte 1st Lieutenant Magnuson zum Tiefangriff auf den Platz an und wurde wenig später von 2nd Lieutenant Cram und 1st Lieutenant Bergstrom gefolgt. Als 1st Lieutenant Antrim ebenfalls zum Bombenabwurf nach unten ging, sah er die drei übrigen Maschinen des *Green Flights* vor ihm wieder nach oben ziehen; nach Beendigung seiner Attacke stellte er jedoch fest, daß eine der P-47 nunmehr fehlte. 1st Lieutenant Bergstrom gab an, daß 1st Lieutenant Magnuson nach dem Eintreffen über dem Platz die Weisung erteilte, in einer Höhe von 8.000 ft. (ca. 2.430 m) zu kreisen, während er nach unten ging, um geeignete Ziele zu erkunden. Nach etwa einer Minute wurden die übrigen Thunderbolts von Magnuson aufgefordert, nach unten zu kommen und anzugreifen, wobei er vor der Wirkung der mitgeführten zeitverzögerten Bomben warnte. Hiernach hat 1st Lieutenant Bergstrom den Formationsführer nicht mehr gesehen und auch nicht über Funk erreichen können. Nach bislang unbestätigten Angaben wurde die Maschine von 1st Lieutenant Magnuson von der

„*Flak des Platzschutzes von Breitscheid*“

(der Flugplatz Breitscheid ist etwa sechs km vom Flugplatz Lippe entfernt) getroffen und ging in der Nähe zu Boden. Er selbst konnte sich hiernach mittels Fallschirm aus seiner getroffenen P-47 retten und trat nach der Landung die Flucht in Richtung der amerikanischen

Frontlinie an, die er jedoch nicht mehr erreichte, da er nach einigen Tagen gefangen genommen wurde. 1st Lieutenant Magnuson befand sich seit April 1944 im Fronteinsatz und hatte seither über 70 Kampfeinsätze hinter sich gebracht.

Dritte Angriffswelle

Nur wenige Minuten nach dem Ende des Angriffs der 23. Fighter Squadron trafen zwölf Thunderbolts der 507. Fighter Squadron der 404. Fighter Group über dem Flugplatz Lippe ein, welche sich auf einer Luftraumpatrouille (air patrol) im Raum Bonn – Lüdenscheid befanden. Die Maschinen waren um 10:04 Uhr auf ihrer Basis gestartet und befanden sich in der Zeit zwischen 10:35 Uhr und 11:45 Uhr im Einsatzgebiet. Die Leitstelle befahl den Verband zum Flugplatz Breitscheid (Koordinate G-3030), tatsächlich wurde jedoch der Flugplatz Lippe angegriffen. Der Pilot einer P-51 Mustang (sehr wahrscheinlich eine Aufklärungsmaschine der Variante F-6) informierte die neu eingetroffenen Kameraden darüber, dass der Platz zuvor bereits von einer anderen Formation angegriffen worden war, welche u.a. die Flak zum Schweigen gebracht hatte. Bevor sie mit ihrem Angriff begannen, erkannten die Piloten der 507. Fighter Squadron zunächst sieben bereits brennende Flugzeuge auf dem Boden. Über 15 Minuten hinweg setzten sie das von der 36. Fighter Group begonnene Zerstörungswerk fort, indem sie den Flugplatz gegen nur schwaches deutsches Abwehrfeuer - überwiegend aus Handwaffen - in mehreren Anflügen angriffen. Zu den sehr gut getarnten, entlang eines schmalen Feldweges im Wald abgestellten und als Ju 88 identifizierten, Flugzeugen machte der Verbandsführer der 507. Fighter Squadron - Major Kenneth S. Hodges - folgende Aussage:

„Sie waren von Bäumen abgeschirmt und nur aus einer Richtung sichtbar ... Ich machte drei niedrige Vorbeiflüge, bevor ich sie sehen konnte.“

Als Ergebnis des Angriffs auf den Flugplatz Lippe meldeten die Piloten der 507. Fighter Squadron folgende Erfolge:

Zerstört: 6 Me109, 11 Ju 88, 1 Ju 87, 3 unidentifizierte zweimotorige Flugzeuge, 3 Lkw,
1 Flak, 1 Personenwagen

Beschädigt: 3 Me 109, 7 Ju 88, 5 Ju 87, 6 unidentifizierte Flugzeuge, 2 Gebäude, 8 Lkw

Der Angriff dauerte insgesamt 20 Minuten, in dieser Zeit sahen sich die Piloten der 507. Fighter Squadron lediglich dem Abwehrfeuer von Handwaffen ausgesetzt. Alle attackierten Flugzeuge, bis auf eines, wurden im nord- östlichen Bereich des Flugplatzes vorgefunden.

Bei diesem Einsatz verlor der um 12:20 Uhr wieder auf seiner Basis gelandete Verband zwei P-47 durch eine Kollision beider Maschinen, zwei weitere Thunderbolts wurden durch das deutsche Abwehrfeuer beschädigt, eine davon so schwer, dass der Pilot - 1st Lieutenant Harley S. Rollinger - mit einer Bauchlandung bei Schleiden in der Eifel zu Boden ging, dies jedoch unverletzt überlebte.

Im Verlauf des Angriffs der 507. Fighter Squadron auf den Flugplatz Lippe stießen zwei der Jagdbomber über dem südlichen Rand des Platzes in einer Höhe von ca. 60 m in der Luft zusammen, explodierten und stürzten brennend in der Gemarkung Liebenscheid ab. Es handelte sich hierbei um die P-47D- 22- RE mit der Kennung „Y8- F 42- 25911“ des 1st Lieutenant Billy V. Brownlee (*Blue Flight Leader*) sowie um die P-47D- 22- RE mit der Kennung „Y8- N 42- 25993“ seines Flügelmanns 2nd Lieutenant Ben M. Simon; beide Piloten fanden bei dieser Kollision den Tod. Der Verband der 507. Fighter Squadron setzte sich bei dem Einsatz wie folgt zusammen:

White Flight

- Major Kenneth S. Hodges White 1
- Lieutenant Gaffenius White 2
- 1st Lieutenant Lee A. Branch White 3
- 1st Lieutenant Harley S. Rollinger White 4

Red Flight

- Captain John F. Phelps Red 1
- 1st Lieutenant Floyd Yudelson Red 2
- 1st Lieutenant William E. Guyot Red 3
- 1st Lieutenant Orville O. Scroggin Red 4

Blue Flight

- 1st Lieutenant Billy V. Brownlee Blue 1
- 2nd Lieutenant Ben M. Simon Blue 2
- 1st Lieutenant John P. Boland Blue 3
- 1st Lieutenant Roy H. Adams Blue 4

Zu dem Verlust von 2nd Lieutenant Simon machte der Augenzeuge 1st Lieutenant Branch nachstehende Angaben:

„ ... Wir drehten eine Runde um den Platz in voller Formation. Ich flog die dritte Position in dem führenden White Flight. Der Verbandsführer dirigierte die beiden anderen Flights in weitere Platzrunden, während der führende White Flight zum Ziel nach unten ging. Nach dem dritten Angriffsdurchgang zogen wir nach oben und der Verbandsführer befahl den Red Flight zum Angriff. Nachdem der Red Flight den zweiten Durchgang beendet hatte, zog er nach oben und der Blue Flight wurde zum Angriff dirigiert. Lieutenant Brownlee führte den

Flight an mit Lieutenant Simon als seinem Flügelmann. Sie gingen nach unten zum Zielanflug von nord- westlicher in süd- östlicher Richtung. Lieutenant Simon ging über das Feld in einem Winkel von etwa 60° zu Lieutenant Brownlee. Nach Abschluss eines Angriffsdurchgangs auf das Feld setzten sie zum Hochziehen an. Sie sahen, dass sie sich am Ende des Durchgangs einander näherten und als sie noch versuchten abzdrehen, stießen sie wegen der hohen Geschwindigkeit zusammen. Lieutenant Simons Flugzeug explodierte und zerlegte sich noch in der Luft.“

Zum Verlust von 1st Lieutenant Brownlee ergänzte 1st Lieutenant Branch seine Aussagen wie folgt:

„ ... Lieutenants Brownlees Flugzeug ging in Flammen auf und traf mit dem Rücken auf dem Boden auf. Die Wrackteile wurden über eine große Fläche verstreut.“

Nach vorliegenden offiziellen deutschen Meldungen wurde um 11:45 Uhr in der Gemarkung von Liebenscheid der Absturz einer Thunderbolt registriert, wobei der Pilot ums Leben kam und die Maschine total verbrannte.

Vierte Angriffswelle

Die Mission Y 21-5 sah den Einsatz von 13 P-47 der 22. Fighter Squadron der 36. Fighter Group im Rahmen einer bewaffneten Aufklärung (armed reconnaissance) im Raum Köln – Krombach vor. Die Maschinen waren mit je zwei Sprengbomben zu 500 lbs. (226 kg) bestückt und hoben um 13:55 Uhr von dem Flugplatz in Le Culot / Belgien ab. Von seiner Leitstelle wurde der Verband zunächst zu der Koordinate G-3030 – und damit zum Flugplatz von Breitscheid – dirigiert, dann aber zum Flugplatz Lippe (Koordinate G-2434) weitergeleitet. Nach dem Angriff auf den Platz – der Verband befand sich insgesamt in der Zeit zwischen 14:30 Uhr und 15:30 Uhr im Einsatzgebiet – machten die Piloten der 22. Fighter Squadron die Zerstörung von zwei Fw 190 und die Beschädigung einer Bf 109 am Boden geltend. Mit weiteren Angriffen gegen verschiedene Bodenziele im Westerwald setzte die Formation ihre Mission weiter fort, ehe sie um 16:15 Uhr wieder auf ihren Stützpunkt zurückkehrte. Die Piloten der 22. Fighter Squadron meldeten zusätzlich zu ihren eigenen Erfolgen die Sichtung von zehn bei den vorausgegangenen Angriffen zerstörten zweimotorigen Flugzeugen, bei denen es sich wahrscheinlich um solche des Typs Ju 88 handelte, im südlichen Bereich des Flugplatzes Lippe.

Aus offizieller deutscher Sicht (*Nachtrag zur Abendmeldung des Luftgaukommandos XIV vom 16. März 1945 / Tägliche Meldungen des Luftwaffen- Führungsstabes Ic vom 16. März 1945 / Die geheimen Tagesberichte der deutschen Wehrmachtführung im 2. Weltkrieg 1939 - 1945*) fielen den rollenden Angriffen der amerikanischen Jagdbomber auf den Flugplatz Lippe von den 26 bereitstehenden Ju 87 der NachtschlachtGrp. 2 insgesamt 22 Maschinen zum Opfer, die völlig zerstört wurden. Darüber hinaus forderten die Angriffe zwei tote und einen verwundeten Soldaten, als zusätzlicher Verlust zählten 1.400 Liter ausgelaufener Flugkraftstoff sowie einige Rollfeld- (vier Bombenrichter) und leichtere Gebäudeschäden. Der Platz galt nach den Angriffen als vorübergehend nicht anflieg- und benutzbar. Nach deutschen Angaben (Major Rohn, Kommandeur der NachtschlachtGrp. 2) fanden die Angriffe in folgenden Zeiträumen statt:

1. Welle zwischen 10:55 Uhr und 11:40 Uhr (16 – 20 feindliche Maschinen)

- 12 P-47 der 22. Fighter Squadron und direkt folgend 8 P-47 der 23. Fighter Squadron -

2. Welle zwischen 11:45 Uhr und 12:20 Uhr (12 – 16 feindliche Maschinen)

- 12 P-47 der 507. Fighter Squadron -

3. Welle zwischen 14:45 Uhr und 15:20 Uhr (12 feindliche Maschinen)

- 13 P-47 der 22. Fighter Squadron -

Vergleicht man die amerikanischen Erfolgsmeldungen mit den tatsächlichen Verlustmeldungen der deutschen Seite, so fällt hier sowohl nach der Anzahl als auch nach den Typen der zerstörten bzw. beschädigten Flugzeuge eine deutliche Diskrepanz auf. Ohne den US- Piloten pauschal eine absichtliche Beschönigung ihrer Erfolgsbilanzen unterstellen zu wollen, bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass es überaus schwierig ist, allein durch Blickkontakt aus einem im Tiefflug dahin rasenden Flugzeug heraus in Bruchteilen von Sekunden, im Feuer der Bodenabwehr und unter Beachtung der übrigen Flugzeuge des eigenen Verbands eindeutig festzustellen, ob es sich bei der kaum zu erkennenden weil gut getarnten und eventuell von Rauch und Explosionswolken überlagerten Maschine auf dem Boden nun um eine Bf 109 oder Ju 87 handelt und ob das Ziel nicht doch bereits von einem anderen Piloten zuvor getroffen worden ist oder ob man selbst der erste ist, der die zerstörenden Treffer landet.

Nachdem in den folgenden Tagen bereits einige Ju 87 der NachtschlachtGrp. 2 von den Plätzen Lippe und Breitscheid auf den Flugplatz Kirtorf bei Marburg verlegten, erging der offizielle Befehl für die In-Marsch-Setzung des Stabes sowie aller drei Staffeln der Gruppe in Richtung Kirtorf und Ziegenhain in den Abendstunden des 17. März 1945. Durch die Angriffe vom 14. März 1945 hatte die NachtschlachtGrp. 2 ihre bislang schwersten Flugzeugausfälle

erlitten, so dass sie in der Stärkemeldung vom 21. März 1945 einen Bestand von nur 22 Ju 87 (überwiegend von der 3. Staffel) melden konnte, von denen lediglich die Hälfte der Maschinen einsatzbereit war.

Quellen:

1. *Missing Air Crew Reports 13022, 13522, 13523*
2. www.crashplace.de – Datenbankabfrage für den 14. März 1945
3. www.alt-breitscheid.de (Bericht Manfred Thielmann)
4. *Übersicht über die Feindhandlungen im Oberwesterwaldkreis vom 5.9.1940 bis 23.3.1945 incl. Nachweisung über die in der Zeit von 1939 bis 1945 im Oberwesterwaldkreis abgeschossenen alliierten Flugzeuge*
5. Andrew F. Wilson: *Leap off – 404th Fighter Group Combat History*
6. Christian Möller: *Die Einsätze der Nachtschlachtgruppen 1, 2 und 20 an der Westfront von September 1944 bis Mai 1945*
7. *Einsatzunterlagen des IX. Tactical Air Commands für den 14. März 1945*

Das umseitige, von einem US-Flugzeug aus aufgenommene, Foto zeigt – wie in den amerikanischen Einsatzunterlagen beschrieben – die am 14. März 1945 auf dem Flugplatz Lippe entlang eines Waldwegs aufgestellten deutschen Maschinen nach Beginn der ersten Angriffe.

