

Vortrag „Der Absturz der BLENHEIM 6231 am 1.10.1939 bei Ovenstädt

Am 20 Januar fand in der HvB-Kaserne Minden unter der Leitung des Kreisvorsitzenden Heiko Dammann ein AGSHP-Schießen der Kreisgruppe Minden des VdRBw statt. An der Ausrichtung war auch die Reservistenkameradschaft Ovenstädt beteiligt.

Im Rahmen der Ausbildung der nichtschießenden Abteilung referierte Hermann Kleinebenne über das Thema „Der Absturz der BLENHEIM 6231, RAF, am 1. Oktober 1939 nordwestlich von Ovenstädt – Das Schicksal der Besatzung und ihre Dokumentation in britischen und deutschen Quellen“.

Die Royal Air Force hatte zu Beginn des 2. Weltkrieges ihre Aktivitäten zunächst auf eine Luftbildaufklärung über Deutschland beschränkt. Es kam darauf an, die Bedrohung Großbritanniens vor allem durch Schiffsansammlungen in den deutschen Häfen und durch Konzentration von Bomberverbänden der Luftwaffe in Nordwestdeutschland rechtzeitig zu erkennen und zu bewerten.

Im Rahmen dieser Aufklärungsflüge wurde ein BRISTOL BLENHEIM-Bomber der 139. Jamaica Squadron mit der Kennzeichnung 6231 am 1.10.1939 wahrscheinlich im Raum Gütersloh-Bielefeld zuerst von der schweren Flak und anschließend von einigen Me 109 erfolgreich bekämpft. Gegen 13.00 Uhr überfliegt der brennende Bomber die Weser bei Windheim und stürzt in der Haller Heide westlich Ovenstädt-Glissen im freien Gelände ab.

Von der dreiköpfigen Besatzung kann sich der Pilot, Flying Officer Alan Colin MacLachlan, im letzten Moment durch Fallschirmabsprung retten. Er hat Brandverletzungen im Gesicht erlitten und landet in unmittelbarer Nähe der Absturzstelle.

Der Beobachter, Sergeant William Brown, ist während des Versuchs, sich mit dem Fallschirm zu retten, in der Ausstiegs Luke hängengeblieben und stürzt in dieser Lage mit dem brennenden im Bomberwrack ab.

Der Funker, Aircraftman Ronald Victor Britton, ist bereits durch den Beschuß einer Me 109 gefallen und verbrennt ebenfalls im Wrack am Boden.

Flying Officer MacLachlan wird nach vorläufiger Sanitätsversorgung von der Flugwache Hävern übernommen und anschließend im Reservelazarett 1 in Hannover versorgt. Er ist einer der ersten RAF-Kriegsgefangenen in deutschem Gewahrsam und unterschreibt eine Ehrenerklärung, keinen Fluchtversuch aus dem Lazarett zu unternehmen. Am 13.10.1939 schreibt er aus dem Reservelazarett Hannover den ersten Brief an seine Familie.

Auf deutscher Seite haben zunächst das Luftgaukommando VI in Münster – verantwortlich für Kriegsgefangene alliierter Luftstreitkräfte – und das Generalkommando des Wehrkreises XI in Hannover – verantwortlich für die Führung von Kriegsgefangenenlagern im zuständigen Wehrkreis – die Verwaltung des Kriegsgefangenen übernommen.

Die Absturzstelle wird durch eine Luftwaffen-Bergekompanie geräumt. Die gefallenen Besatzungsmitglieder der BLENHEIM 6231 werden wenige Tage später auf dem Friedhof Hannover-Limmer mit allen militärischen Ehren bestattet. Flying Officer MacLachlan wird am 25.10.1939 als genesener Kriegsgefangener bis zum Kriegsende im Oflag Spangenberg in Hessen interniert.

Hermann Kleinebenne ist vor allem der Frage nachgegangen, wie sich das Melde- und Informationswesen vor allem auf britischer Seite gestaltete, als die BLENHEIM 6231 am 1.10.1939 nicht von ihrem Einsatz zurückkehrte und stellte ergänzend heraus, daß dieses Thema seine Aktualität nicht verloren hat. In den Einsatzländern von NATO und UNO ist es auch gegenwärtig denkbar, daß Piloten oder Soldaten der Bodenstreitkräfte lagebedingt vermißt werden. Auch in einer derartigen Lage wird ein Melde- und Informationswesen in Gang gesetzt.

Was geschah, nachdem die BLENHEIM 6231 nicht auf den Feldflughafen Wyton in Südengland zurückkehrte? Durch die Präsentation von zahlreichen Originaldokumenten konnten die Maßnahmen des Bomber Command in den folgenden Wochen und nach Kriegsende dargestellt werden.

Nach Berücksichtigung aller Ursachen für das Ausbleiben der BLENHEIM 6231 wurden am 1.10.1939 und am folgenden Tage zunächst die Familien der Besatzung und das Bomber Command der RAF informiert wurden. Gleichzeitig wurden die Familien gebeten, das Bomber Command zu informieren, falls eine Nachricht durch das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) in Genf eintreffen sollte. Das IKRK ist als „Non Government Organisation“ (NGO) in den kriegführenden Nationen tätig wird und erhält den internationalen Kontakt aufrecht.

Anfang November ist die Abteilung des IKRK für Kriegsgefangene in London in der Lage, das britische Bomber Command umfassend über das Schicksal der BLENHEIM-Besatzung zu informieren. Damit erhalten auch die betroffenen Familien

der Besatzungsmitglieder Gewißheit. Wenige Tage später berichten die lokalen Medien über den Vorfall.

In den letzten Kriegsmonaten verändern sich im Reichsgebiet die Umgangsformen deutscher Behörden gegenüber kriegsgefangenen alliierten „Terrorfliegern“ dramatisch. Sowohl aus dem Generalstab der Luftgaukommandos als auch auf den politischen Führungsebenen ertönen Befehle und Weisungen zum rigorosen Verhalten gegenüber alliierten kriegsgefangenen Besatzungsmitgliedern von Jagdflugzeugen und Bombern.

Am 26.2.1945 erteilt der Gauleiter von Südwestfalen, Albert Hoffmann, eine entsprechende Anweisung: Ein Auszug aus dem Wortlaut: „... Sämtliche Jabo-Piloten, die abgeschossen werden, sind grundsätzlich der Volksempörung nicht zu entziehen. Ich erwarte von allen Dienststellen der Partei, dass sie sich nicht als Beschützer dieser Gangstertypen zur Verfügung stellen. Behördliche Dienststellen, die dem gesunden Volksempfinden zuwider handeln, werden von mir zur Rechenschaft gezogen...“. Diese Weisung hat bis zum Kriegsende tragische Folgen. Nach Kriegsende wird Flying Officer bis zum Spätsommer 1945 aus dem Oflag Spangenberg repatriiert. Vor seiner Entlassung in das Zivilleben wird er eindringlich über die Absturzumstände der BLENHEIM befragt.

Sergeant William Brown und Aircraftman Ronald Victor Britton werden 1946 von Hannover-Limmer auf die britische Commonwealth-Kriegsgräberstätte in Hannover-Ahlem umgebettet.