

FLIEGERSCHICKSALE IM 2. WELTKRIEG

Heft 4

**Der Mord an Charles A. Norby
in Buttstädt**

Bernd Schmidt | Traugott Vitz

An die Leserschaft:

Da Sie dieses Buch zu lesen begonnen haben, dürfen wir wohl annehmen, dass Sie nicht von vornherein der Meinung sind, der Bombenkrieg gegen deutsche Städte und die Tieffliegerangriffe auf – auch zivile – Eisenbahnzüge überschatteten alles andere so sehr, dass ein Thema wie das unsere weder Forschungszeit noch Druckpapier verdiente. Trotzdem, so meinen wir, schulden wir Ihnen eine Begründung, warum uns dieses Thema wichtig ist.

Wir wissen um das Leid der vom Bombenkrieg betroffenen deutschen Bevölkerung und wollen es nicht verschweigen, verkleinern oder verharmlosen. Aber: Zum Bombenkrieg gibt es bereits eine Fülle von Fachveröffentlichungen; zu den Fliegerlynchmorden mangelt es daran erheblich. Wir holen lediglich Versäumtes nach.

Ferner: Die Bombardierung von zivilen Zielen wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg zum Verbrechen erklärt; die Ermordung von Kriegsgefangenen andererseits war spätestens seit 1934 (Ratifizierung des Genfer Abkommens durch das Deutsche Reich) auch von der Nazi-Regierung als Kriegsverbrechen anerkannt. Wer das eine gegen das andere ausspielt, der zieht einen weder historisch noch juristisch zulässigen Vergleich.

Es ist das Völkerrecht und das Völkerstrafrecht in seiner Gesamtheit, worum es uns geht. Denn: Auf die Geltung des Rechts – auch und gerade im Kriege – zu verzichten, würde die Tore der Barbarei noch weiter öffnen, als es im Zweiten Weltkrieg geschah und bis heute geschieht. Das kann sich die Menschheit aber nicht leisten, wenn sie überleben will. Das sollten gerade die verstehen, deren Angehörige der damals noch unbestraften Barbarei zum Opfer gefallen sind.

Die Autoren.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	9
I. Das Ziel: Leuna / Merseburg	11
II. Die SHACK RAT und ihre Besatzung	15
III. Wir studieren die Akten.....	18
IV. Was geschah beim Absturz?.....	23
V. Der Prozess.....	28
VI. Mord auf Befehl.....	31
VII. Das Beweismaterial.....	35
VIII. Widersprüche.....	40
IX. Nach der Tat.....	47
X. Die Schicksale der Kameraden.....	50
 Bildnachweis.....	 56
Quellennachweis.....	57
Die Autoren.....	58

Vorwort

In Heft 1 und Heft 3 dieser Reihe haben wir bereits neun Fliegermorde geschildert, die im Kreis Weimar-Land entweder vom damaligen Landrat und Kreisleiter Franz Hofmann persönlich oder jedenfalls von Tätern unter seinem Einfluss begangen wurden. Der zehnte Fall (von insgesamt 15), über den wir in diesem Heft berichten, betrifft einen alliierten Flieger, der am Ortsausgang von Buttstädt erschossen wurde – auch er, so die Überzeugung eines Beteiligten, auf Befehl von Landrat Hofmann.

Auch bei den Recherchen zu diesem Fall hatten wir Hilfe. William E. Hanrahan stellte uns die Aufzeichnungen seines Vaters Robert T. Hanrahan zur Verfügung, der als Navigator an Bord des betreffenden Bombers diente. Für Kritik, Information und guten Rat danken wir Manfred Kresse (früher Buttstädt, jetzt Weimar), Frank Bergmann (früher Guthmannshausen, jetzt Weimar) und Ina Sielaff (Tourist Information Bad Bibra).

Die Übersetzungen der im Original englischsprachigen Aktenstücke stammen von Traugott Vitz. Zur Zitierweise müssen wir noch bemerken, dass Amerikaner und Briten häufig Fehler bei der Schreibweise von deutschen Personen- und Ortsnamen machten. Diese Fehler wurden stillschweigend korrigiert.

Zum Schluss bedanken wir uns, wie stets, bei unseren Familien für ihr Verständnis und ihre Unterstützung.

Im Sommer 2021

Weimar
Bernd Schmidt

Solingen
Traugott Vitz

I. Das Ziel: Leuna / Merseburg

Am 7., 20., 28. und 29.07.1944 flogen B-17-Bomber („Fliegende Festungen“) der 8. US Air Force Angriffe auf die Leuna-Werke bei Merseburg. Sie erlitten dabei schwere Verluste.

Warum waren die Alliierten so sehr darauf versessen, Leuna und andere Kohle-Hydrierwerke anzugreifen? Weil die Panzer, Flugzeuge und U-Boote der Deutschen auf den dort produzierten Treibstoff angewiesen waren. Jeder Tropfen Benzin, der nicht mehr produziert werden konnte, fehlte für deutsche Angriffe und Truppenbewegungen und sparte so das Blut alliierter Soldaten an den Fronten. Noch in den ersten Monaten des Jahres 1944 waren die Gesamt-Treibstoffreserven der deutschen Wehrmacht und Luftwaffe hoch – so hoch wie noch nie seit 1940. Wenn die Alliierten jetzt in der Normandie erfolgreich sein wollten – die Landung war am 06.06.1944 gewesen –, mussten sie darauf bedacht sein, dass dieser Vorrat rasch abnahm und nicht angemessen ersetzt werden konnte. Daher wurden zu verschiedenen Terminen insgesamt 6.552 Bomber mit einer Gesamtladung von 18.328 Tonnen Bomben auf Leuna angesetzt. (Ähnliche Angriffe galten auch anderen Hydrierwerken wie z.B. Wintershall A.G. Werk Lützkendorf, Brabag in Böhlen bei Leipzig, Hydrierwerk Scholven in Gelsenkirchen u.a.) Das Bombardement zeigte Wirkung: Ab Mai 1944 blieb die Treibstoffproduktion hinter dem Verbrauch zurück; die Vorräte schwanden.

Natürlich war auch den Deutschen die strategische Bedeutung ihrer Hydrierwerke klar, und sie hatten infolgedessen rings um Leuna Hunderte von Flak-Geschützen im Kaliber zwischen 8,8 cm und 12,8 cm in Großbatterien mit bis zu 36 Rohren stationiert, dazu drei

Eisenbahn-Flakzüge. Die US-Piloten lernten diesen Verteidigungsring als „Flak Hell Leuna“, als die Flakhölle von Leuna, zu fürchten.

Der amerikanische 2nd Lieutenant (Leutnant) Robert Hanrahan war beim Angriff auf Leuna am 29.07. als Navigator eines B-17-Bombers dabei. Er berichtet, dass um kurz vor 2 Uhr Wecken war, Frühstück um 2 Uhr, Einsatzbesprechung um 3 Uhr, Vorbereitung zum Start um 4.05 Uhr. Dann hieß es, sich in Formation zu sammeln und auf dem Weg nach Osten bis in Angriffshöhe zu steigen, die an diesem Tag bei 24.000 Fuß (7.300 Metern) gelegen haben muss. Oberhalb von 10.000 Fuß (3.048 Metern) musste eine Sauerstoffmaske getragen werden. Und dann: „Die Flak überm Ziel war heftig und genau. Bekamen unseren Anteil Löcher ab. Keiner wurde verletzt. Einer der Jungs von Squadron 602 wurde ziemlich böse getroffen und war fast tot, als sie unsere Heimatbasis erreichten.“ – so berichtete Bordmechaniker Technical Sergeant (Feldwebel) Fugge von der 600. Squadron.

T/Sgt John B. Pratt (384. Bomb Group, 547. Bomb Squadron) schrieb über den 29.07.: „Die Flak war das Schlimmste, in dem ich je gesteckt habe – Mannomann, konnten die schießen!“

Staff Sergeant (Unteroffizier) Walter E. Boland (398. Bomb Group, 602. Bomb Squadron), eigentlich Rumpfschütze, löste seinen durch Sauerstoffmangel ohnmächtigen Heckschützen ab und hatte von der Heckkanzel aus einen weiten Überblick: „Ich konnte nicht glauben, was ich sah, ein Flugzeug nach dem anderen wurde abgeschossen, aber dann wurde mir klar, dass dies die Wirklichkeit war.“

T/Sgt Derald R. Lyman, ebenfalls 602. Squadron, notierte am 29.07.1944: „5 ½ Stunden auf Sauerstoff. Fabrik für synthetisches Öl. Gleiches Ziel war schon am Tag vorher blind (*d.h. ohne Bodensicht*) bombardiert worden. Als wir uns dem Ziel näherten, konnten wir schwarzen Rauch in riesigen Wolken hochquellen sehen, die bis 3.000 Meter hoch reichten. Vor dem Erreichen des Ziels sahen wir Fallschirme aus Flugzeugen vor uns herauskommen. Überall rund um uns wurden Jäger gemeldet, aber ich habe keinen gesehen. In der Nähe von Leipzig sahen andere aus der Besatzung zwei B-17 abstürzen.“ (*kursiv: Zusatz der Autoren*)



Dieses Foto wurde am 29. Juli 1944 während des Angriffs auf Leuna aufgenommen. Rechts oben eine B-17 der 96. Squadron. Rauch steigt auf. (Foto: US Air Force)

Obwohl das Angriffsziel am 29.07.1944 die Leuna-Werke waren und nicht die Stadt Merseburg, kam in der „Siedlung Exerzierplatz“ sowie in Geusa eine zweistellige Zahl von Merseburgern ums Leben. Die Opferzahl für diesen und den vorangehenden Tag wird von verschiedenen Autoren als 140 bzw. 186 angegeben.

Der Tag war jedoch auch für die Angreifer verlustreich. Am 29.07.1944 fielen in Thüringen so viele Bomber vom Himmel, dass die deutsche Militärbürokratie den Überblick verlor, welcher der gefangenen Amerikaner zu welchem Flugzeug gehört hatte.

Wir haben nachgeforscht, welche Flugzeuge an diesem Tag verloren gingen, und insgesamt 15 Abstürze identifiziert. Etliche davon lagen jeweils recht dicht beieinander; so haben westlich von Bad Kösen drei B-17 ihr Ende gefunden: Eine einen Kilometer östlich von Punschrau, eine neben der Straße von Niedermöllern nach Fränkenau und eine bei Hassenhausen. Ein Besatzungsmitglied der Punschrauer Maschine wurde von einem Polizisten aus Altenburg erschossen, der für diese Tat nach dem Krieg auch verurteilt und gehängt wurde (US Fall 12-485).

Örtlicher Überlieferung zufolge gab es noch zwei weitere Fliegermorde in dieser Gegend und an diesem Tag, aber die Einzelheiten sind unklar.

Rund um Weimar gab es Abstürze bei Mannstedt (siehe Heft 1 dieser Reihe), bei Weißensee, bei Obertrebra, bei Niedertrebra und – so der deutsche Bergungsbericht – „bei Bad Bibra“.

Das letztgenannte Flugzeug war eine B-17G unter dem Kommando von First Lieutenant (Oberleutnant) Charles A. **Norby** (23). Der rothaarige Kalifornier mit den blauen Augen und dem rötlichen Teint war, seiner Musterungskarte zufolge, 1,73 m groß und wog schlanke 61 Kilo. Auf der rechten Wange trug er einen Leberfleck.

Er war der älteste Sohn des Rechtsanwalts Erling Schriver Norby, eines Sohnes norwegischer Einwanderer, und seiner Frau Florence geb. Allen. Erling S. Norby war ab 1915 Rechtsanwalt im Staat Montana, dann während des 1. Weltkrieges und in den ersten Jahren danach Offizier der Luftwaffe. Am 12.08.1919 heiratete er; seine Braut Florence (Charles' Mutter) war die Tochter eines Geschäftspartners seines Vaters. Am 04.10.1920 kam Charles zur Welt, und 1923 wurde Erling S. Norby im Staate Kalifornien als Rechtsanwalt zugelassen. Charles bekam noch zwei Schwestern: Barbara (3 Jahre jünger) und Marjorie (4 Jahre jünger).

Irgendwann nach Marjories Geburt ist die Ehe der Eltern zerbrochen, denn bei der Volkszählung 1940 war Erling S. Norby bereits mit einer anderen Frau verheiratet und lebte mit ihr und ihrem Sohn (der einen anderen Namen trug) in Yuba (Kalifornien) zusammen, während die geschiedene Florence Norby mit ihren drei Kindern, ihrer 75-jährigen verwitweten Mutter Nellie Allen und einem Hausmädchen in Palo Alto (Kalifornien) wohnte.