



Links: Auf diesem Friedhof mit Blick auf den Unfallort wurden die vier Flieger 1943 begraben. Rechts: Flächenteile der Ju 88 D-1, D7+DK mit deutlich lesbarem Fabrikationsschild (roter Pfeil), 1984 nach Deutschland zurückgeholt.



Left, it was at this graveyard within view of the crash site that the four-man crew was buried in 1943. Right, wing fragments from D7 + DK which returned to Germany in 1984 and still bore a clearly legible maker's plate (arrow).

auf die Küste den davorliegenden Leuchtturm zu finden.

Tiefer konnte er in der Nähe der bis an die 200 m hohen Küstenberge nicht gehen und der Leuchtturm war in Anbetracht der schlechten Sicht und der möglichen Navigationsabweichung auf Antrieb nicht zu finden.

Auschner hätte den Versuch abbrechen und die Messung auf dem Meer vornehmen können, aber was am 22.7.43 möglich war, das mußte doch einen Tag später auch für ihn möglich sein und außerdem hätte er ja dann auch auf den Navigationspunkt "The Bull" verzichten müssen.

Er flog daher gegen 8.22 Uhr in 9 - 10 km Entfernung südwestliche am Mizen Head vorbei, den er bei einer gemeldeten Sicht unterhalb der Wolken von nur 1-2 km natürlich nicht sehen konnte. Ca. eine Minute später überflog er die von Reg.Rat Noth in seiner Meldung genannten Koordinaten 10° West / 51° 30' Nord, während wohl dieser Funkspruch abgesetzt wurde.

Die Uhr in der Steuersäule zeigte 8.24 Uhr, als Auschner und Noth rechts in ca 2000 m Entfernung die Landzungen Black Ball Head und White Ball Head sahen. Reg.Rat Noth hatte jetzt das speziell für die Besatzungsmitglieder der Wekusta 2 angefertigte Kniebrett aus Holz auf den Oberschenkeln und versuchte, sich anhand der Karte von Südwest-Irland zu orientieren. (Beides wurde fast unbeschädigt am Unfallort gefunden.)

Sekunden später sahen Auschner und Noth jedoch in ca. 1000 m Entfernung voraus die Küste ungefähr 900 m östlich von Horn Point. Auschner schaffte es gerade noch rechtzeitig, nach links auf Kurs 270 Grad zu drehen, um jetzt parallel zur Küste zu fliegen, was auch logisch war.

Durch den Einflug in die recht scharfe Linkskurve hob sich die rechte Tragfläche mit der weit in Flugrichtung vorhängenden, mächtigen Motorgondel verhältnismäßig steil an und versperrte damit Reg.Rat Noth die Sicht nach rechts auf die Landzunge, so daß eine Orientierung in diesem Moment nicht mehr möglich war. Dümmler - der Funker - setzte soeben irgendeine Meldung oder Bestätigung für Nantes ab.

Auschner hatte die Maschine nach der Linkskurve soeben wieder waagrecht gelegt, flog in ca. 100 m Entfernung mit Westkurs parallel zur Küstenlinie und versuchte zusammen mit Reg.Rat Noth, sich mit Blick nach rechts zu orientieren. Dies war allerdings fast unmöglich. Bedingt durch den Nebel war die Sicht schon ohnehin sehr schlecht und zusätzlich beeinträchtigten noch Wassertropfen und Wasserschlieren auf den Außenseiten der Cockpitscheiben den Durchblick.

Niemand im Flugzeug wußte zu diesem Zeitpunkt, wo man jetzt genau war. Die Besatzung mußte allerdings westwärts an der Küste entlang fliegen, um den Leuchtturm und damit



Die Anfang 1985 errichtete Gedenktafel in Sichtweite des Unfallortes an der Seilbahnstation zur Insel Dursey.

Fotos Rolf Hölterhoff (3)

The memorial stone plaque erected within view of the crash site at Dursey Island cable-car station early 1985.

einen verlässlichen Orientierungspunkt zu finden; dies war allen klar.

Sekunden nachdem Auschner - wie eben gesagt - die Kurve beendet und die Maschine wieder in die Waage gelegt hatte - und überzeugt war, jetzt parallel zur Küste zu fliegen - tauchte aus dem Nebel direkt in Flugrichtung der nach links abfallende Höhenrücken des Bellinacarriga Hills in ca. 500 - 1000 m Entfernung auf. Eine sehr tief hängende Wolke hüllte zusätzlich die Spitze des Bergs in undurchdringlichen Nebel ein.

Auschners Schrecksekunde ließ nur eine Reaktion zu: er zog das Steuerhorn an sich und schob die Gashebel auf Vollgas. Außerdem schien der Höhenrücken direkt voraus kaum höher zu sein als die augenblickliche Flughöhe. Es mußte also möglich sein, ihn zu übersteigen.

*

Es war 7.24 Uhr (8.24 Uhr DSZ), als Michael Murphy die Maschine kommen hörte. Murphy beobachtete täglich zusammen mit zwei anderen irischen Soldaten von seinem Beobachtungshäuschen auf der Spitze des Bellinacarriga Hill aus die vorbeifliegenden deutschen Maschinen und machte dann eine entsprechende Meldung nach Dublin. Der Beobachtungsposten der drei Männer war kurz zuvor von der Dursey Insel auf den Bellinacarriga Hill auf dem Festland zurückverlegt worden.

An diesem Morgen warteten die drei Männer nun wieder auf die deutsche Maschine; es

Der Autor mit Michael Murphy an der ebenfalls 1985 angebrachten Gedenktafel, die sich an der Wand des Farmhauses befindet, in dessen unmittelbarer Nähe Murphy die vier toten deutschen Besatzungsmitglieder und den brennenden Rumpf der Maschine fand.

The author and Michael Murphy in front of the small wall plaque which also dates back to 1985. It was close to this farmhouse that Murphy found the crew in the burning fuselage.

gab jedoch nichts zu sehen, weil der Posten in 200 m Höhe auf der höchsten Stelle des Höhenrückens oberhalb der Wolkenuntergrenze in der Wolkendecke lag und man bei dem Nebel kaum die Hand vor Augen sehen konnte. Um 7.24 Uhr hörten die drei jedoch Auschners Maschine durch den Nebel kommen und dann plötzlich die Motoren auf Vollgas gehen, wobei Murphy noch dachte: "Jungs, paßt auf bei dem Nebel."

In ca. 180 m Höhe riß Auschner jedoch mit der rechten Tragfläche an der Oberkante des nach rechts ansteigenden Hügelkamms ca. 20 cm tief die Grasnarbe auf, wobei die Fläche abriß, die Maschine nach rechts gerissen wurde, in Flugrichtung dann auf die linke Fläche aufschlug, die ebenfalls brach und dabei die gesamte Besatzung einschließlich des nicht befestigten Inhalts des Cockpits aus dem Flugzeug schleuderte.

Der Rumpf der Maschine rollte dann explodierend und brennend auf der anderen Seite in Flugrichtung hangabwärts, der hinausgeschleuderten Besatzung nach, und blieb dann ungefähr 20 m neben den in einem Umkreis von 10 m liegenden Männern an einem kleinen Steinwall hängen.

*

Michael Murphy und seine Kameraden fanden dann die vier Deutschen ca. 100 m hangabwärts - wie gesagt - im Umkreis von 10 m neben den noch brennenden Rumpfteilen der Maschine liegend.

Als er dann die Toten nebeneinander legte, waren die Hände der Männer noch warm. Murphy wird sein Leben lang die vier gutaussehenden Männer in ihren blauen Uniformen, den gelben Halstüchern und den

