## 16.11.1944 – Masterbomber abgeschossen

**Wen hat denn da die Deutsche FLAK getroffen ?**

Der neben DÜREN und JÜLICH auch für die Stadt HEINSBERG so verhängnisvolle 16. November 1944, der Tag an dem ein britischer Bomberangriff 52 Heinsbergern das Leben kostete und an dem große Teile der Stadt in Schutt und Asche gelegt wurden, ist in der Geschichtsschreibung mannigfach beleuchtet worden. In dem folgenden Bericht steht diesmal aber nur eine einzige Maschine im Mittelpunkt:

***AVRO 683 LANCASTER MK III - Seriennummer PB 137***

**Die britische Flugzeugproduktion**

*Harris am Schreibtisch*

Der von Luftmarschall Sir Arthur T. Harris (ab 22. Februar 1942 - Air Chief Marshall der Royal Air Force) gegen Deutschland geführte Bomberkrieg forderte von den britischen Flugzeugbauern immer neue Maschinen. Abertausende Menschen arbeiten Tag und Nacht in den Werften und trugen durch ihren unermüdlichen Fleiß dazu bei, dass die Produktionsbänder nie still standen. Waren es zu Anfang des Krieges noch diese Flugzeugmuster

*„STIRLING“*

*„HALIFAX“*

*und „MANCHASTER“*

so wurde bereits 1941 ein neuer Typ Bomber geordert. Auftrag der Firma A.V. Roes and Company kurz „AVRO“ mit Stammsitz in MANCHASTER war es, die zweimotorige „MANCHSTER“ so weiter zu entwickeln, dass das Nachfolgemodel seinem Vorgänger an Reichweite, Bombennutzlast und Eigenbewaffnung deutlich überlegen sein würde. Bereits im Januar 1941 flog ein erster viermotoriger Prototyp unter der Bezeichnung „MANCHASTER III“ und schon im Mai 1941 ein weiterer unter der Bezeichnung „LANCASTER MK I“. Davon stellte „AVRO“

in der Folge 3425 Stück her. Eine Verbesserung seiner Leistung erfuhr dieser Bomber dann durch den Einbau von vier in USA in Rolls Royce Lizenz gebauten PACKARD - MERLIN - Motoren. Der neue Name: „LANCASTER MK III“. Von diesem Typ wurden bis Kriegsende noch einmal weitere 3039 Exemplare gefertigt.

**Die „LANCASTER“ PB 137**

Ungefähr 10 km nordostwärts von MANCHASTER liegt die Industriestadt CHADDERTON. Hier lebten in den Kriegsjahren rund 30500 Menschen, von denen die meisten ihr Geld in der Flugzeugherstellung verdienten, denn hier wurde in einer zur Jahreswende 1938/39 gebauten Fabrikanlage unter anderem die LANCASTER MK III gebaut. An diesem Standort wurde im Frühjahr 1944 auch die Maschine mit der Seriennummer PB 137 fertig gestellt und unverzüglich seiner Nutzung in einem Bomberverband der Royal Air Force (RAF) zugeführt. Die Maschine in Zahlen:

| | |
|---|---|
| Länge | 21,18 m |
| Höhe | 5,97 m |
| Flügelspannweite | 31,09 m |
| Tragflügelfläche | 120,80 m² |
| Leergewicht | 16.705 kg |
| Startgewicht | 30.800 kg |
| Startgewicht | 31.750 kg (max) |
| Antrieb | 4 x Rolls-Royce Merlin XX |
| Leistung | je 1.280 Ps |
| Höchstgeschwindigkeit | 448 km/h in 5.600 m Höhe |
| Marschgeschwindigkeit | 338 km/h |
| Steigleistung | 6.095 m in 41 min mit Höchstladung |
| Maximale Reichweite | 2.675 km mit 6.350 kg Bomben |
| Dienstgipfelhöhe | 7.467 m |
| Besatzung | sieben Mann |
| Bewaffnung | Acht Browning 0.303-in-(7,7 mm)-MGs |
| Traglast. | bis zu 6.350 kg Bomben |

Hier ein Archivbild der LANCASTER MK III.

**3. bomb.group / XV. bomb. squadron**

Zum Zeitpunkt der Auslieferung der PB 137 verfügte die RAF über 8 Bombergruppen (bomb.groups). Die 3. bomb group wurde im Mai 1936 in MILDENHALL neu aufgestellt. Ihr wurden immer wieder andere Squadrons unterstellt. Zum Zeitpunkt des 16. November 1944 waren es:

15 (XV) Sqn, RAF MILDENHALL, Avro Lancaster MK I and III

75 Sqn, RAF MEPAL, Lancaster MK I and III

90 Sqn, RAF TUDDENHAM, Lancaster Mk I and III

115 Sqn, RAF WITCHFORD, Lancaster MK I and III

138 (Special Duties) Squadron, RAF TUDDENHAM, Lancaster MK I and III

149 Sqn, RAF METHWOLD, Lancaster MK I and III

186 Sqn, RAF STRADISHALL, Lancaster MK I and III

195 Sqn, RAF WRATTING COMMON, Lancaster MK I and III

218 Sqn, RAF CHEDBURGH, Lancaster MK I and III

514 Sqn, RAF WATERBEACH, Lancaster MK I and III

622 Sqn, RAF MILDENHALL, Lancaster MK I and III

Training units, e.g. No. 1688 Flight, at RAF FELTWELL

Die „LANCASTER MK III“ PB 137 kam Ende Juni 1944 als Ersatz für eine beim Angriff gegen GELSENKIRCHEN am 13. Juni 1944 durch einen deutschen Nachtjäger abgeschossene und in Holland abgestürzte Maschine zur 15. (meist XV. geschrieben) Squadron. Mit ihr wurde dann am 02. Juli 1944 der erste Einsatz geflogen und zwar ein Angriff gegen eine V 1 Basis in BAUVOIR in Frankreich. Es folgten Einsätze gegen KIEL am 23. Juli 1944, STETTIN am 29. August 1944, CALAIS am 24. September 1944, zwei Minenabwurfeinsätze am 26. September und 04. Oktober 1944 sowie Bombenabwürfe auf NEUSS am 22. Oktober 1944 und HOMBERG am 08.11.1944. Beim letztgenannten Einsatz erhielt die „LANCASTER MK III“ PB 137 schwere FLAK Treffer und mußte instand gesetzt werden. Einher ging dann eine Generalüberholung aller 4 Motoren mit dem Ziel, dass die Maschine schnellst möglich wieder einsetzbar sein sollte.

**Auftrag der XV. Squadron am 16.11.44 – Angriff auf HEINSBERG**

Die alliierten Bomberverbände bereiteten sich in den Mittnovembertagen 1944 auf einen weiteren 1000 Bomber Tagangriff auf die Städte DÜREN, JÜLICH und

HEINSBERG vor. Dies geschah im Auftrag der Amerikaner, um die angeblich in den Städten befindlichen Deutschen Truppenkonzentrationen zu zerschlagen. Für die Besatzungen der Maschinen der XV. Squadron und zahlreicher anderer Squadrons lautete das Ziel: HEINSBERG. Schon früh traf der amtierende WING Commander Watkins für sich die Entscheidung, als Mitglied der Besatzung in der PB 137, eingesetzt als Masterbomber, am Angriff teilzunehmen. Insgesamt kamen die 182 auf Heinsberg angesetzten LANCASTER von den im Folgenden genannten Verbänden /Flugplätzen:

| Squadron | Anzahl | Standort |
|---|---|---|
| XV. | 18 | MILDENHALL |
| 622. | 18 | MILDENHALL |
| 186. | 18 | TUDDENHAM |
| 90. | 16 | TUDDENHAM |
| 149. | 19 | METHWOLD |
| 218. | 13 | METHWOLD |
| 514. | 25 (x) | WATERBEACH |
| 115. | 14 (xx) | WITCHFORD |
| 75. (nz) | 25 | MEPAL |
| 195. | 16 | WRATTING COMMON |

x 24 über dem Ziel – eine Maschine war nicht in der Lage seine Bombenlast abzuwerfen

xx 15 sollten starten, aber eine Maschine hatte Probleme und hob nicht ab

**Wer war dieser Kommandeur ?**

William David Gordon Watkins wurde am 11. September 1906 in London geboren. „Lofty“, zu Deutsch „Langer“, wie man ihn in RAF Kreisen und in seiner Einheit aufgrund seiner Größe respektvoll nannte, trat am 25. August 1936 in die Dienste der britischen Luftwaffe. Am 25.06.1937 wurde er mit dem Dienstgrad Gefreiter der Verwendungsreihe "Waffenmechaniker" und am 18.06.1938 der Verwendungsreihe "Waffenmechaniker / Maschinengewehrschütze" zugeteilt. Kurz darauf wurde er zur 115. Bomberstaffel versetzt. Am 03.06.1939 wurde er der Verwendungsreihe "Luftbeobachter" zugeteilt. Am 25.09.1939, d.h. unmittelbar nach Kriegsausbruch, wurde er zur neuseeländischen 75. Bomberstaffel versetzt. Hier entwickelte er enge Freundschaften zu den neuseeländischen und australischen Kameraden, da er ihre Fähigkeit bewunderte, einen Auftrag zu erkennen und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Es folgten Versetzungen zur 214. Bomberstaffel am 09.11.1939 und zur 149. Bomberstaffel am 05.12.1939.

*Sergeant William David Gordon Watkins*

Am 18.03.1940 wurde er zum Feldwebel und am 11.09.1940 zum Leutnant befördert.

Am 23.06.1941 wurde er in die Abteilung Rüstungsaufgaben des Stabs des 3. Bombergeschwaders versetzt. Am 04.02.1942 wurde er zum Leiter Einsatzausbildung ernannt und zum Major befördert. Am 08.03.1943 wurde er als Bombenschütze zur 214. Bomberstaffel und am 05.08.1943 in die Operationszentrale des Stabs des 3. Bombergeschwaders versetzt und zum Oberstleutnant befördert. Es folgte ab dem 06.03.1944 eine Verwendung als Chef einer schweren Bomberstaffel auf dem Fliegerhorst FELTWELL, und nach dem erfolgreichen Abschluss des Lehrgangs für Einheitsführer an der Offizier schule wurde er am 15.04.44 zum Fliegerhorst MILDENHALL versetzt, wo er Chef (wing commander) der 15. Bomberstaffel / XV. squadron) wurde.

*Links Wg Cdr 'Lofty' Watkins, XV. Sqn & rechts Wg Cdr 'Blondie' Swales, 622. Sqn Mildenhall 1944*

Folgende Auszeichnungen wurden ihm während seiner Dienstzeit verliehen:

13.06.1940

Distinguished Flying Medal – (DFM)

15.04.1944

Distinguished Flying Cross – (DFC)

07.11.1944

Distinguished Service Order – (DSO)

**DFM** **DFC** **DSO**

Hochinteressant, dass auch an dieser Stelle wieder von einer Besonderheit gesprochen werden muß, William David Gordon Watkins war einer der wenigen Kommandeure und zu diesem Zeitpunkt wohl sogar der allererste in der RAF ohne Pilotenausbildung.

**Die Crew an Bord der LANCASTER**

Zur Besatzung eines schweren Bombers Typ LANCASTER MK III gehörten immer 7 Soldaten. Diese hatten in der Maschine klar definierte Aufgaben (deutsch / englisch). Im Folgenden werden diese mit Hilfe von Archivbildern beschrieben. Unter dem jeweiligen Bild sind dann die Angaben zu den Männern zu finden, die tatsächlich am 16.11.44 die jeweilige Funktion in der LANCASTER PB 137 wahrgenommen haben.

1. **Pilot / pilot (in Flugrichtung links)**

Flight Lieutenant Frederick George SANDERS
Service No: 428796

Er wurde am 05. Oktober 1922 als Sohn von Frederick Baldwin Sanders, und Lillie Sanders in TIMARU Region CANTERBURY in Neuseeland geboren. Er absolvierte die High School und komplettierte seine Ausbildung am TIMARU Technical College. Anschließend arbeite er in einer Kfz Werkstatt, bevor er im Dezember 1940 in den Dienst der Royal New Zealand Air Force eintrat. Dort durchlief er die Ausbildung zum Piloten. Am 13. Juli 1944 wurde er zur XV. squadron versetzt.

Bis zum 16.11.44 flog er 28 Einsätze und kam auf insgesamt 663 Einsatzstunden als Pilot.

*Frederick George SANDERS*

Daher galt er als recht erfahren. Für seine Leistungen wurde ihm das DFC verliehen

2. **Flugzeugmechaniker / flight engineer**

   **(in Flugrichtung rechts)**

Sergeant Howard Joseph BATE
Service No: 1584852.

Er wurde 1919 als Sohn von Joseph und Jane Bate in BIRMINGHAM geboren und lebte mit seiner Ehefrau Agnes May Bate im BIRMINGHAMER Stadtteil SMALL HEATH.

3. **Bomben- und Frontschütze / bomb. aimer & front gunner**

Flight Sergeant Alfred Stanley BOOTH
Service No: 1801950
Er wurde 1922 als Sohn von Alfred und Mary Jane Booth in CATFORD / LONDON geboren und lebte mit seiner Ehefrau Beatrice Annie Booth im LONDONER Vorort HILL.

4. **Bordschütze hinterer Turm / rear-turret-gunner**

Sergeant James Joseph FRANKLIN
Service No: 1313274

(Leider waren trotz intensivster Nachforschungen keine detailierteren Informationen über Herkunft und Familie dieses britischen Luftwaffensoldaten auffindbar)

5. **Bordschütze mittlerer Turm / mid-upper-turret-gunner**

Sergeant Henry CLAYTON
Service No: 1133484

Er wurde 1920 als Sohn von Henry und Mary Isabella Clayton in MUNTON einem Vorort der Stadt DURHAM in der Grafschaft DURHAM geboren und lebte mit Ehefrau Eileen May Clayton in DERBY in der Grafschaft DERBYSHIRE.

6. **Funker / wireless operator**

Flight Seargeant Douglas Charles Norman HEARN
Service No: 1471160

Er wurde 1922 als Sohn von Herbert David und Ellen Hearn in BURY St EMUNDS in der Grafschaft SUFFOLK geboren. Ab 13.07.1944 hieß sein Heimatverband XV. squadron

7. **Navigator / navigator**

Flying Officer Charles STEVENSON
Service No: 429216

Er wurde am 04. Juni 1921 als Sohn von Charles Francis und Evelyn Daisy Stevenson in LONDON geboren. Im Oktober 1926 wanderte er mit seinen Eltern nach Neuseeland aus und fand eine neue Heimat in BAYSWATER einem Vorort von AUCKLAND CITY. Hier ging er auch zur Schule und arbeitete anschließend als Lagerverwalter bei SHELL. 1939 ging er zur Armee und wechselte am 01. August 1942 zur Luftwaffe. Ab dem 13.07.1944 diente er als Navigator bei der XV. squadron und brachte es bis zum 16.11.44 auf 466 Flugstunden in dieser Funktion

**Vorbereitung für den Angriff am 16.11.1944**

Wing Commander Watkins kam am 16.11.1944 vor dem Einsatz zum Briefing in den Briefingraum zu den Besatzungen. Die Navigatoren waren dabei, die

wichtigen Details für Flug und Auftrag aufzunehmen, während Watkins begann, sich sehr rege mit den beiden Besatzungen der LANCASTER PB 137, Seitenrumpfmarkierung LS - U (U - für UNIFORM) und NF 957, Seitenrumpfmarkierung LS - X (X - für X-RAY) zu unterhalten. Am Ende der Unterredung stand das gegenseitige Einverständnis mit dem Ansinnen des Wing Commanders, sehr kurzfristig und gegen den ersten Gefechtsbefehl, die Besatzungen der Maschinen zu tauschen und so die LANCASTER PB 137, mit der oben genannten Mannschaft zu bestücken. Er selbst plante sich als 8. Besatzungsmitglied zusätzlich in dieser Maschine mit ein und bestimmte diese Maschine zum Masterbomber. Das bedeutete, dass er sich eigenhändig für die Markierung der Bombenabwurfstelle verantwortlich erklärte. Es war somit an ihm, an einem Fallschirm hängende grüne Markierungsleuchten, die aufgrund ihrer äußeren Form im deutschen Volksmund „Christbaum"" genannt wurden, zum richtigen Zeitpunkt und am richtigen Ort abzuwerfen, um allen 182 Bombern anzuzeigen, wo sie ihre Tod bringende Last abzuwerfen hatten. Es wurde aber, wie bei jedem Einsatz, auch ein zweiter Masterbomber eingeteilt, der bei Ausfall des ersten die Zielmarkierung übernehmen sollte und zwar dann mit einem roten „Christbaum". Dies war die LANCASTER MK III ME 488 mit der Seitenrumpfmarkierung LS – C (C-für CHARLIE) gesteuert von Flight Lieutenant Frank D. Dengate. Mit der Erstellung des Missionsreportes wurde der in der LANCASTER MK III HK 640 mit der Seitenrumpfbezeichnung LC – V (V- für VICTOR) fliegende Flight Officer Douglas Kelly beauftragt.

So begaben sich kurz nach Mittag die Crews zu ihren Maschinen und starteten in Richtung Heinsberg.

**Start ab MILDENHALL**

An diesem 16.11.1944 war noch etwas anders als sonst. Nicht nur der kurzfristige Besatzungswechsel und die Tatsache das der Wing Commander persönlich zusätzlich als 8. Crewmitglied im Masterbomber sass waren außergewöhnlich – nein – auch die Tatsache, dass Masterbomber 1 und 2 als allerletzte starteten, machte diesen Einsatz zu einem sicherlich einzigartigen. Gemäß Startreport hob die LANCASTER ME 488 um 13.27 Uhr englischer Zeit und die LANCASTER PB 137 acht Minuten später um 13.35 Uhr vom Flugplatz MILDENHALL ab. Während die Flotte der 180 Bomber ein Dreieck über Ostengland flog setzten sich die beiden Maschinen an die Spitze des Bomberpulks und der Flug führte Richtung Deutschland. Im späteren Report von Flight Officer Douglas Kelly steht geschrieben, dass das Wetter bei diesem, einem der ersten Tagangriffe der Briten, sehr klar war. Die Angriffshöhe betrug 8500 Fuss ( ca. 2600 Meter).

**Deutsche FLAK in Stellung**

Rund um die Deutschen Großstädte und in den Einflugrouten von ENGLAND über die NIEDERLANDE und BELGIEN nach DEUTSCHLAND waren starke deutsche FLAK (Flugabwehrkanonen) Verbände stationiert. Solche FLAK Stellungen gab es auch in KIRCHHOVEN-VINN und HAAREN. Dort waren 20 mm Vierlings Flak und 8.8 cm FLAK eingesetzt. Die Geschütze waren in Feldstellungen eingegraben, während die Besatzungen

sich meist in den angrenzenden Höfen und Häusern aufhielten. Hier Archivbilder dieser Geschütze.

*8,8 cm FLAK in einer Feldstellung*

*20 mm Vierlings – Flak*

Gemäß der Recherchen des Verfassers wird es sich bei dieser Einheit möglicherweise um die 6. Batterie und eine weitere Batterie des Flakregiment 686 (motorisiert) gehandelt haben. Gesichert ist diese Information aber nicht.

Diese Batterien befanden sich seit Oktober 1944 in dieser Region. Die eine Batterie unter Führung von Oberleutnant Rehhagel hatte ihre Geschützstellungen in Kirchhoven - Vinn, an der Straße nach Haaren nahe dem Heiligenhäuschen und die andere Batterie unter der Führung von Hauptmann Türk lag in Stellung zwischen Kirchhoven und Lieck beim Ortsteil Schley. Von immer lauter dröhnendem Motorenlärm alarmiert, befanden sich am 16. November 1944 um 15.30 Uhr alle Besatzungen an ihren Geschützen und gleich der erste Feuerschlag der Batterie Türk gipfelte in einem Volltreffer. Der Masterbomber, die LANCASTER PB 137 erhielt in rund 2000 Meter Höhe einen Volltreffer einer 8,8 cm Granate. Daraufhin verlor der Bomber schnell an Höhe und erhielt bei 700 m nochmals Feuer, diesmal von einem 20 mm Flakgeschütz. Dabei kam es zu einer Explosion und die Maschine brach auseinander. Die Teile stürzten im Bereich der Unterbrucher Ortsteile Küpper, Genoth, Gansweid und Fell zu Boden. Das Mittelteil des Rumpfes brannte in der Wiese hinter dem Haus (heute) Alte Schmiede 100, das Leitwerk lag seitlich der Küpperstraße, die Heckschützenkanzel lag im Bereich (heute) Alte Schmiede 110 und die Flugzeugnase kam am Rurdamm nahe der Alten Rur nieder. Im Radius von 800 Meter lagen die Trümmer und auch die getöteten 7 Mann der Besatzung befanden sich in diesem Umkreis, entweder in den Trümmern wie zum Beispiel der Heck-MG-Schütze oder im

aufgeweichten Boden, weil die Fallschirme sich nicht mehr öffneten.

**Keine Fallschirme am Himmel ?**

Doch - gemäß Augenzeugen gelang es zwei Besatzungsmitgliedern nach Verlassen der Maschine den Fallschirm zu öffnen, aber nur einer erreichte den Boden lebend. Der Mann an diesem rettenden Fallschirm war Wing Commander Watkins.
Die 7 orginären Mitglieder der Crew von PB 137 überlebten diesen Einsatz nicht. Sie wurden in den Tagen nach dem 16. November 1944 geborgen und auf dem Friedhof in Unterbruch, unmittelbar vor dem Kriegerdenkmal, beigesetzt.

*Holzkreuze vor dem Ehrenmal*

Nach dem Krieg und zwar bereits im April 1946 entstand in RHEINBERG am Niederrhein, zwischen den Städten WESEL und MOERS, bei KAMP LINTFORT, eine britische Kriegsgräberstätte, errichtet und betreut von der Commonwealth War Graves Commission (CWGC). Dort fanden die Besatzungsmitglieder in den Grabstätten 5 C 14 bis 5 C 20 ihre letzte Ruhestätte. Hier ruhen insgesamt 3334 Soldaten, überwiegend Luftwaffenangehörige aus England, Neuseeland, Australien und Kanada. Hier die weißen Grabstelen in Rheinberg:

*Frederick George SANDERS*

*Douglas Charles Norman HEARN*

*Henry CLAYTON*

*James Joseph FRANKLIN*

*Alfred Stanley BOOTH*

*Charles STEVENSON*

*Howard Joseph BATE*

*RHEINBERG Cementry*

Interessant - auch im Zusammenhang mit den Stelen auf dem Ehrenfriedhof (Cementry) in Rheinberg bei Kamp-Lintfort am Niederrhein gibt es wiederum eine Besonderheit. Auf dieser letzten Ruhestätte für 3334 überwiegend Luftwaffenangehörige erkennt man die Zugehörigkeit zur gleichen Flugzeugbesatzung daran, dass die

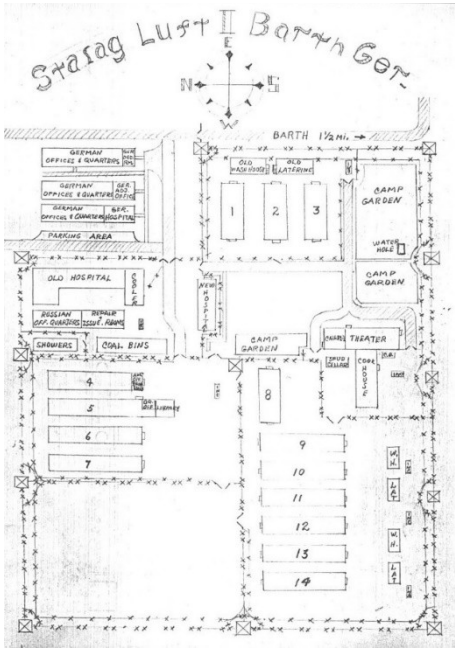
Abstände zwischen den Grabstelen der zur gleichen Crew gehörigen Soldaten kleiner sind als die zwischen den anderen Stelen. Merkwürdigerweise ist dies bei den 7 Angehörigen der Besatzung der LANCASTER PB 137 nicht der Fall. Sie ruhen zwar nebeneinander im Gräberfeld 5 Reihe C 14-20 aber mit normalem Gräberabstand. Wieder ein Indiz dafür, dass sich um die LANCASTER PB 137 doch viele Besonderheiten ranken.

**Mit Fallschirm gerettet**

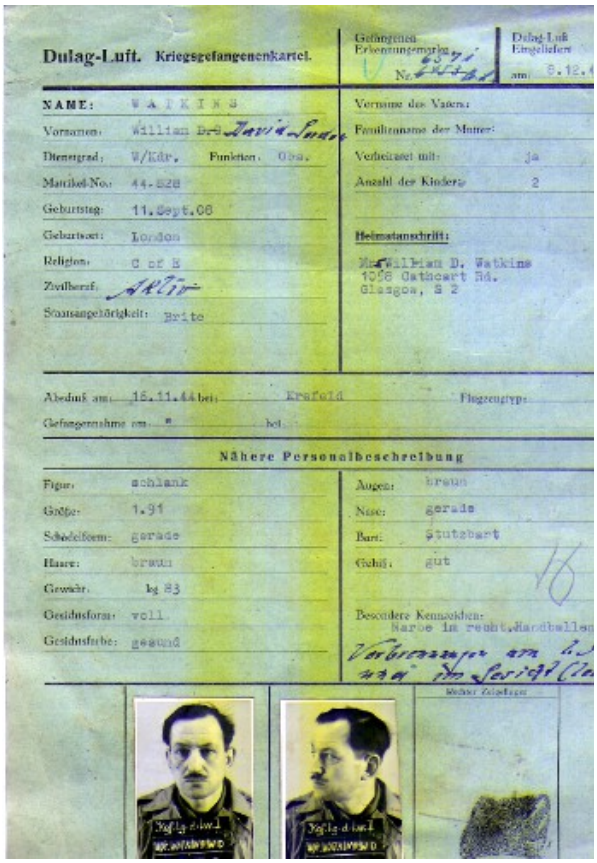
Unbeschreibliches Glück hatte das an diesem Tag ausnahmsweise an Bord befindliche 8. Besatzungsmitglied – Wing Commander William David Gordon Watkins. Irgendwie hat er die in der Luft explodierende LANCASTER PB 137 mit dem Fallschirm verlassen können und auch noch die Reißleine betätigt. Dann muß er kurz ohne Bewußtsein gewesen sein. Als er wieder zu sich kam, hing er an einem brennenden Fallschirm und auch seine Kleidung hatte zum Teil Feuer gefangen. Dennoch gelang ihm die Landung, ganz in der Nähe der Flak-Batterie, die ihn abgeschossen hatte. Die Deutschen Soldaten nahmen den verletzten Briten in Gewahrsam und schützten ihn so vor der Lynchjustiz der aufgebrachten Bevölkerung. Er wurde dann in das Strafgefangenlager STALAG 1 nach BATH überführt, wo er fortan der ranghöchste britische Offizier war. Untergebracht war er dort im Südteil des Lagers als Barackenkommandant in der Baracke 10.

Nach der Befreiung des Lagers durch die Alliierten wurde Wing Commander Watkins am 12. Mai 1945 ausgeflogen. Im britischen Soldatenaufnahmezentrum 106 wurde er dann aus dem Militärdienst entlassen und er kehrte zu seiner Familie zurück. Erst jetzt konnte er die Antwort auf die ihn stets quälende Frage nach dem Verbleib seiner Crew erhalten. Gefallen waren die 7 und das bei einem Einsatz gegen eine vermeindlich schwer befestigete und von starken deutschen Truppenkontingenten

bevölkerten Stadt Heinsberg, in der sich in Wahrheit, nach der bereits frühzeitig stattgefundenen Evakuierung, nur noch rund 110 Bewohner und ein, aus einem Offizier sowie einigen Unteroffizieren und Mannschaftssoldaten bestehender Kleinstruppenteil aufhielten. 52 Heinsberger Bürger kamen an diesem Nachmittag ums Leben. Am 26. Juni 1965 starb William David Gordon Watkins in England. Über die Erfahrungen während seiner Zeit in der Royal Air Force hat er zeitlebens nicht gesprochen. Selbst seinen Söhnen gegenüber machte er aus dem Erlebten ein Geheimnis, so dass auch David und Lorne, im Rahmen ihrer eigenen Nachforschungen, erst sehr spät und dann auch nur über Dritte Detailkenntnisse über die Erlebnisse ihres Vaters erhielten.



*Lagerskizze STALAG I Südteil*



Dulag-Luft. Kriegsgefangenenkartei.

Gefangenen Erkennungsmarke Nr. 6371

Dulag Luft Eingeliefert am: 8.12.4

NAME: WATKINS

Vornamen: William ~~Bro~~ David

Dienstgrad: W/Kdr. Funktion: Obs.

Matrikel-No: 44-828

Geburtstag: 11.Sept.08

Geburtsort: London

Religion: C of E

Zivilberuf: Akto

Staatsangehörigkeit: Brito

Vorname des Vaters:

Familienname der Mutter:

Verheiratet mit: Ja

Anzahl der Kinder: 2

Heimatanschrift:

Mr William D. Watkins
1056 Cathcart Rd.
Glasgow, S 2

Abdruck am: 16.11.44 bei: Krefeld Flugzeugtyp:

Gefangennahme am: " bei:

Nähere Personalbeschreibung

Figur: schlank

Größe: 1.91

Schädelform: gerade

Haare: braun

Gewicht: kg 83

Gesichtsform: voll

Gesichtsfarbe: gesund

Augen: braun

Nase: gerade

Bart: Stutzbart

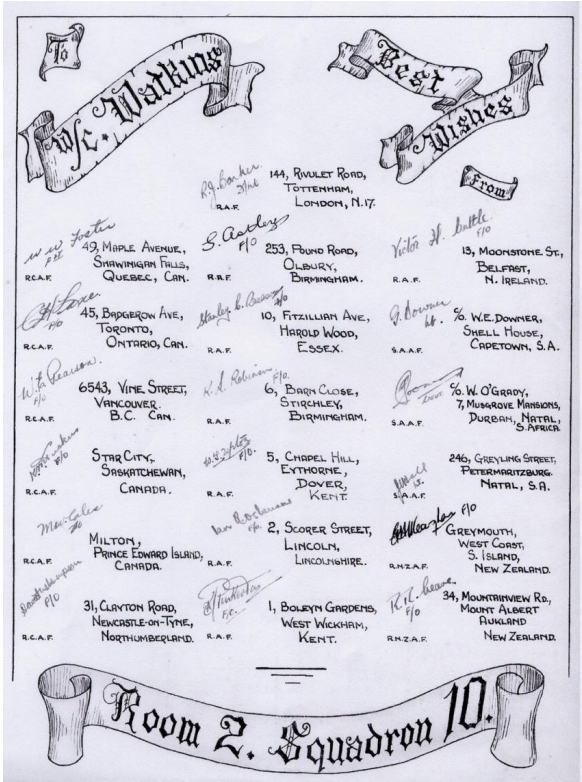
Gehör: gut

Besondere Kennzeichen: Narbe im rechten Handballen

Vorbestraft am ... wegen ... in Sericht (...

Wieder Zugeführt

*Die Gefangenenkartei von Watkins*




*Ein Gruß seiner Blockkameraden*

**Dank für die Unterstützung**

Auch bei dieser Recherche hat der Autor von zahlreichen Wissensträgern und Helfern unersetzliche Unterstützung erhalten. An dieser Stelle sei ein besonderes Dankerschön gerichtet an:

Dr. Alastaiur Noble, London
Martyn R. Ford-Jones, Wiltshire
David Gordon - Watkins
Lorne Gordon - Watkins
Geoff Reynolds, Mildenhall
Hans Bürschgens, Unterbruch
Ulf Böhme, Aachen

**Quellen:**

1. The Bomber Command War Diaries, Martin Middlebrook/Chris Everitt

2. Royal Air Force Bomber Command – Losses of the Second World War, W.R. Chorley
3. Als der Tod vom Himmel fiel, Wilhelm Frenken
4. Eine Jugend im Krieg, Toni Krings
5. XV. Squadron Association – Update newsletter 2014