

Zur Geschichte der Herrnschmiede zu Heiligenstadt - der Flugzeugabsturz im Jahre 1939

Im Eichsfeld war die sogenannte Herrnschmiede¹, auch die Schmiede der Mainzer Stifts-HERREN, die bereits vor dem Jahre 1600 bestanden haben muss. Sie befindet sich in der heutigen Heiligenstädter Lindenallee, bis ins 19. Jahrhundert Hausnummer 537, bis ins 17. Jahrhundert Oberstes Viertel der Altstadt, Teilung in vier Viertel gedacht unter dem Alten Rathause (Ratsgasse), in dem auch Thomas Müntzer 1525 mit den Ratsherren verhandelte.

In Heiligenstadt findet sich auch die Herrnmühle², auch Stiftsmühle genannt, die Mühle der Mainzer Stiftsherren, wo die Zusammenhänge zu den Mainzer Stiftsherren seit dem Mittelalter bereits intensiv erforscht sind.

Schon im Jahre 1632 wird im Kirchenbuch St. Aegidien zu Heiligenstadt der Herrnschmied Jakob Heinevetter (um 1580-1658) erstmals erwähnt. Hier erscheint seine Tochter Margaretha als Taufpatin der Tochter des Kapsmüllers Wildung (Willingk) und so haben wir das große Glück, als Nebenbemerkung die Zuordnung zum Herrnschmied Jakob zu finden.

1632

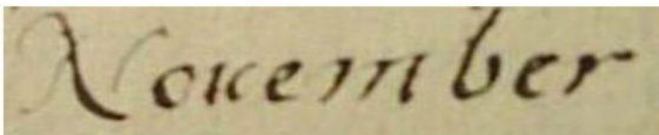
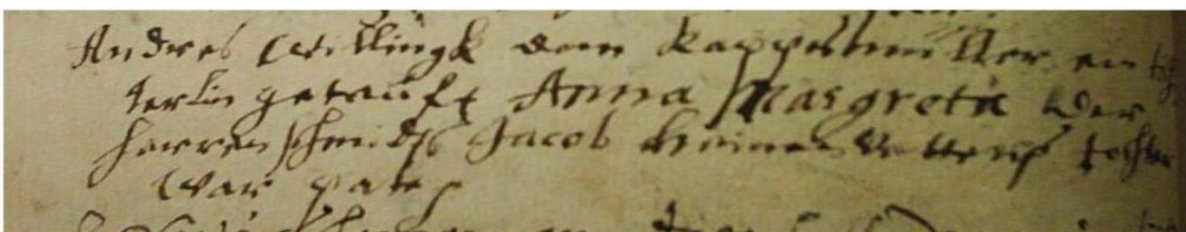



Abb. 1: „Anna Margreta des herrenschmidts Jacob heinevetters tochter war pate“.

Quelle: Kirchenbuch Heiligenstadt, St. Aegidien, 1632.

Mindestes neun oder 10 Generationen der Heinevetter-Familie arbeiteten hier. Die Schmiedewerkstatt, in der einst die Schmiedehämmer klangen, befand sich mindestens seit dem großen Stadtbrand³ (1739) bis 1964 an diesem Ort und ab 1739 in dem neu errichteten Gebäude in der Lindenallee, später Nr. 537 (heute Nr. 27).

Die Herrnschmiede an sich aber ist noch deutlich über 100 Jahre älter, wird sie doch, wie oben, bereits 1632 im Kirchenbuch der katholischen Pfarrgemeinde St. Aegidien (sog. Neustadt) erwähnt. Man kann davon ausgehen, dass Meister Jakob zwischen 1580 und 1590 geboren sein wird – dies allerdings leider in der Zeit vor Beginn der Kirchenbücher in Heiligenstadt; vermerkt ist hier im ersten Kirchenbuch der katholischen Pfarrgemeinde St. Marien zu Heiligenstadt sein Sterbedatum im Jahre 1658.

¹ Heinevetter, Matthias: Die Herrnschmiede zu Heiligenstadt und ihre Besitzer. In: EJB 11 (2003), S. 247-262.

Vgl. www.herrnschmiede-heinevetter.de, Zugriff am 11.12.2020.

² Vgl. <http://denkmal-herrnmuehle.de>, Zugriff am 14.12.2020.

³ Vgl. <http://heiligenstadt-eic.de/text/geschichte.htm>, Zugriff am 14.12.2020.

Am Schmiedehaus befindet sich heute der Schriftzug:

„1739 – Herrenschmiede – 1964“.

Folgende Herrenschmiede-Meister (Besitzer der Schmiede) sind bisher bekannt:

- | | | |
|------------------------------|----------------|--|
| 1. JAKOB HEINEVETTER | (um 1590-1658) | Herrnschmied lt. Kirchenbuch-Eintragung St. Aegidien aus dem Jahre 1632 (Tochter Margareta) |
| 2. ERNST HEINEVETTER | (um 1617-1680) | tritt im Bürgerverzeichnis v. 1671 als Eigentümer des (Schmiede-) Hauses auf |
| 3. CHRISTOPH HEINEVETTER | (1649-1711) | erscheint mind. 12 x im KB St. Marien, auch zahlt er eine Pension von aufgenommenem Kapital an die Kirche St. Marien (im Jahre 1700), wird bei seinem Sterbeeintrag 16.11.1711 als “Mr.” (Meister, sehr wahrscheinlich Schmiede-Mstr.) erwähnt |
| 4. HENRICUS HEINEVETTER | (1683-1763) | 1722 Meister der Schmiedezunft zu Heiligenstadt, RE v. 1739/40 vorhanden (Stadtarchiv) |
| 5. CHRISTOPH HEINEVETTER | (1729-1798) | 1758/59 Schmiedemeister, 1781-1782, führt mit Meister David Haber Bücher der ehrwürdigen Schmiedezunft |
| 6. MARTIN HEINEVETTER | (1772-1843) | Schmiedemeister – (verunglückt bei einem Jagdunfall) |
| 7. MARTIN HEINEVETTER | (1807-1891) | Schmiedemeister – half bis in die 1880-er Jahre bei seinem Sohn Franz-Xaver in der Schmiede |
| 8. FRANZ-XAVER HEINEVETTER | (1857-1942) | ab 1887 Obermeister der Schmiede-Innung, (Ur-Großvater des Autors), Söhne August, Martin, Georg auch Schmied |
| 9. MARTIN HEINEVETTER | (1886-1965) | letzter Herrenschmied |



Abb. 2: Herrnschmiede um 1900 mit Obermeister Franz-Xaver Heinevetter (vorn).
Quelle: Familienarchiv (FamilienA) Heinevetter, Heiligenstadt.

In dieser langen Geschichte der Herrnschmiede zu Heiligenstadt seit dem späten Mittelalter⁴, hat es immer wieder glückliche Momente und Ereignisse gegeben, wie Hochzeiten, große Familientreffen, so 1948, 1978, 1991, 1994, 2001 und zuletzt 2019⁵ - hier z.B. mit 140 Teilnehmern.

Die Schmiede in schweren Zeiten

Doch es waren auch sehr schwierige Zeiten zu überstehen, wie Stadtbrände, so 1739⁶, bei der auch das Schmiedehaus komplett abbrannte und binnen eines halben Jahres neu errichtet werden musste; man lebte derweil in den Kellern. Und ebenso schwere Kriegereignisse, so der 30-jährige Krieg 1618-1648, der 7-jährige Krieg 1756-1763, die Einigungskriege 1864-1866, die beiden verheerenden und katastrophalen Weltkriege 1914-1918 sowie 1939-1945, die schwere Folgen auch direkt für die Schmiedefamilie des 20. Jahrhunderts mit sich brachten.⁷

Schon der Erste Weltkrieg bedeutete einen tiefen und schweren Einschnitt für die wirtschaftliche Entwicklung der Schmiede und für das Leben der Herrnschmiedefamilie Heinevetter. Der älteste Sohn Martin (1886-1965), Schmied, wurde bei Kriegsausbruch zum 5. Matrosenregiment befohlen. Auch seine Brüder wurden eingezogen. Georg (1888-1914), ebenfalls Schmied, diente beim 1. Gardereserveregiment zu Fuß beim Kronprinzen in Potsdam und fiel bereits am 5. September 1914 in Rehainviller – Nähe Nancy (Frankreich). Johannes (1889-1918) von Beruf Maler wurde schwer verwundet und diente im 1. Jäger-Bataillon in Russland. Joseph (1892-1972), ebenfalls schwer verwundet, wurde entlassen und konnte seinen Beruf als Lehrer fortsetzen. August (1894-1959) wurde am 5. September 1917 schwer verwundet und kam ins Lazarett. Von den insgesamt neun Söhnen hatten zu Anfang des 20. Jahrhunderts drei in der Schmiede und in der Landwirtschaft gearbeitet. Auch hier gab es Arbeit in Hülle und Fülle, denn 25 Morgen Land, ca. 6 Hektar, waren zu bestellen. In der Schmiede war während des Ersten Weltkrieges mehr als genug zu tun. Viele Dorfschmiede der Umgebung mussten ihren Amboss verlassen, um den sinnlosen Tod auf den Schlachtfeldern zu sterben.

Schon fünf Söhne der Schmiedefamilie standen im Felde, und auch der sechste Sohn, Franz (1899-1924), blieb nicht verschont. Auch er kam versehrt aus dem Völkergemetzel zurück. Nur wenige Jahre blieben ihm noch - er starb 1924 an den Folgen seiner Verletzung (Lungenschuss). Nicht eingezogen wurden Albert (1901-1997) (er erkrankte jedoch 1917 lebensgefährlich an Typhus) und Karl (1903-1984) sowie Heinrich Heinevetter (1887-1931).

Wenigstens der Sohn Martin kehrte 1918 unversehrt aus dem Weltkrieg zurück und heiratete 1918 Theresia Kobold aus Rengelrode. Mehr und mehr übernahm der Sohn Martin in den folgenden Jahren ab 1919 den Schmiedebetrieb von seinem Vater. Franz-Xaver selbst erreichte ein hohes Alter von fast 85 Jahren und verstarb 1942. Sein Sohn Heinrich starb im 44. Lebensjahr, in der Mitte des Lebens stehend, im Jahre 1931 an einer Lungenentzündung. Er hinterließ seine Frau Sophie, geb. Huschenbett (1895-1975), mit fünf kleinen Kindern. Zu seinen Aufgaben in der Schmiede gehörte es, in der Dunkelheit - ab vier Uhr morgens - bei den Zugpferden der Brauerei Ständer und der Papierfabrik Lovis, die vor dem Arbeitstag zum Hufbeschlag anstanden, mit einer Laterne für das zum Beschlag notwendige Licht zu sorgen.

⁴ Heinevetter, Matthias: Die Herrnschmiede zu Heiligenstadt und ihre Besitzer. In: EJB 11 (2003), S. 247-262.

Vgl. www.herrenschmiede-heinevetter.de/famfo_h_oeffentl-bereich/, Zugriff am 11.12.2020.

⁵ Vgl. www.herrenschmiede-heinevetter.de/familientreffen-2019-impressionen/, Zugriff am 11.12.2020.

⁶ Vgl. www.herrenschmiede-heinevetter.de/2020/07/30/die-herrenschmiede-und-der-grosse-stadtbrand-des-jahres-1739-soli-deo-gloria/, Zugriff am 11.12.2020.

⁷ Vgl. https://www.herrenschmiede-heinevetter.de/wp-content/uploads/2018/11/3_HrnSchm_2003_sc_r.pdf, Zugriff am 03.01.2021.

Er hatte ein sehr seltenes Gefühl für die Pferde – ein „Pferdeflüsterer“. Elektrisches Licht war in Heiligenstadt zwar seit 1901 verfügbar, jedoch in den kleineren Firmen und privaten Haushalten zu Beginn des 20. Jahrhunderts nur äußerst selten.

Mit dem deutschen Angriff auf Polen begann am 01. September 1939 der Zweite Weltkrieg. Ein weiterer schwerer Schicksalsschlag traf die Herrnschmiedefamilie von Martin Heinevetter, als die Nachricht kam, dass der aus dem Arbeitsdienst zum Militär eingezogene 18jährige Sohn Martin am 18. Juli 1943 in Russland gefallen war. Er war der einzige Sohn des letzten Herrnschmiedes. Auch sein Cousin Gerhard Heinevetter - ebenfalls knapp 20jährig - sowie die Cousins Franz und Elmar Rossi sowie Karl Heinevetter jun., die kaum älter als 20 Jahre waren, wurden Opfer des Zweiten Weltkrieges. Von den sechs Vettern, die in den Krieg gezwungen wurden, kehrte als einziger der spätere Bäckermeister Xaver Gaßmann (1921-2009) zurück.

Die Schmiede im Aufschwung bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts

Es gab aber auch gute Zeiten des Prosperierens und des wirtschaftlichen Aufschwungs, so zum Beispiel nach dem großen Stadtbrand 1739, dann im 19. Jahrhundert, in dem der damalige Herrnschmied Franz-Xaver Heinevetter (1857-1942) durch gute und fleißige Arbeit am 23.01.1887 zum Obermeister der Schmiedeeinnung zu Heiligenstadt gewählt wurde. Und auch immer in den vielen Jahrhunderten mindestens seit etwa 1580 waren die Schmiedefamilien sehr groß, mit zum Teil zehn und mehr Kindern, die es zu versorgen galt. Diese gründeten im Erwachsenenalter vielfältige, neue Familien auch in anderen Landen und Provinzen Deutschlands, sei es das (damals) preußische Erfurt, im Anhaltinischen, weiter im Rheinland, bis zur Nordsee und über Berlin bis nach Breslau (Dr. Franz Heinevetter (1885-1949)).⁸

Der Flugzeugabsturz 1939

Aber es sind auch sehr tragische Unglücksfälle zu beklagen - von einem sehr besonderen soll an dieser Stelle berichtet werden. Im Oktober 2019 jährte sich zum 80. mal ein folgenschwerer Unglücksfall, der sich genau vor den Toren der Herrnschmiede Heinevetter in der Lindenallee zu Heiligenstadt zutrug - der Absturz eines Militärflugzeugs. Zeitzeuge dieses Unglücksfalls war Albert Heinevetter (1930-2016), Vater der Autoren, der als 9-jähriger Junge das Ereignis direkt miterleben musste. Nur 6 Wochen nach dem Beginn des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 stürzte am 10. Oktober 1939 ein Militärflugzeug direkt vor der Schmiede ab.



*Abb. 3: Schmiedehäuser Lindenallee 27 & Nr. 29 (bis 1963 zur Schmiede) (1906 & 2003).
Quelle: FamilienA Heinevetter, Heiligenstadt.*

⁸ Vgl. <https://www.herrnschmiede-heinevetter.de/fam-forschung-dr-franz-heinevetter-1885-1949/>, Zugriff am 03.01.2021.

„Es war ein trüber, wolkenverhangener Oktobertag, als in der Mittagszeit zwei Flugzeuge über Heiligenstadt ihre Kreise zogen und reine Kunststücke vollbrachten, es war der 10. Oktober 1939. Sechs Wochen zuvor hatte der Krieg begonnen. Ich stand mit meinem Bruder Gerhard [1923-1943 im Krieg gefallen – Anm. d. A.] am Küchenfenster unseres Wohnhauses Lindenallee Nr. 29 mit Blickrichtung Fuchswinkel und schauten den Flugzeugen zu.

Doch plötzlich befand sich das eine Flugzeug bei seiner 'Ehrenrunde' - aus nördlicher Richtung kommend – nur noch wenige Meter über den Dächern des Fuchswinkels und drehte über der oberen Lindenallee nach rechts. Es war dabei nur noch so hoch, dass es in dieser geringen Höhe die ca. ein Dutzend Telefondrähte gestreift hat, wie es hieß, die vom Propsteihaus (Lindenallee 44) zum nahe gelegenen Wohnhaus Lindenallee 37 (heute kirchliches Bauamt und Pax Bank) die Straße überspannten. In Sekundenschnelle stürzte das Flugzeug ab und zerschellte.

Dabei gab es einen Kurzschluss (ein starker elektrischer Blitz) vor unserem Wohnzimmerfenster in Haus Nr. 29 sowie klirrende und polternde Geräusche. Wir konnten durch die Glastür zum Wohnzimmer diesen Blitz sehen. Das Flugzeug hatte auch die Gleichstrom-Freileitung, die an den Fassaden installiert war, zerrissen.

Der Abstand zwischen den Telefonleitungen bis zur Häuserzeile am nördlichen Ende der Lindenallee betrug nach meiner Erinnerung etwa 30 m.

Mein Bruder Gerhard lief sofort auf den Dachboden hinauf, denn er dachte an ein mögliches Feuer durch diesen Kurzschluss. Ich wollte schnell zum Fenster in die Wohnstube gehen mit Blick zur Lindenallee; doch musste ich gleich an der Eingangstür stehen bleiben; - ich sah ein kaputtes Fenster und die Glasscherben auf dem Fußboden und Wohnzimmertisch. Der Abstand vom Küchenfenster zum beschädigten Wohnzimmerfenster betrug etwa 10 m.

Beim Absturz hatte das Flugzeug die Elektro-Freileitungen zu den Häusern Lindenallee 27 und 29 durchtrennt und heruntergerissen; mit der rechten Tragfläche zuerst unser Dach berührt, zerstörte mehrere Dachziegel, beschädigte die Dachrinne, riss Blumenbank und Blumenkästen [in einer Eisenkonstruktion – Anm. d. A.] vor zwei Fenstern herunter und hatte Fensterglas zerbrochen, bevor es dann mit voller Wucht gegen das Schmiedehaus schlug (Lindenallee Nummer 27) die Hauswand, Hauseingang, Schmiedetor und weitere Hausflächen beschädigte bzw. zerstörte und zurückfiel auf eine vor der Schmiede zur Reparatur stehende Sämaschine.

Zum Glück ging dieser Flugzeugabsturz ohne Brand aus. Das Loch im Obergeschoss entstand im Kinderzimmer der Mieterfamilie Ringleb. Das dort schlafende Kleinkind hatte einen guten Schutzengel und blieb unverletzt.

Zu dieser Tageszeit arbeitete ein aus dem Saarland evakuierter Schmied Johann... unter der Sämaschine und bekam die ganze "Fracht" auf sich; überlebte das Unglück, während mein Onkel, der Herrnschmied [Martin Heinevetter (1886-1965)] und ein weiterer Geselle unter die Bäume [der nahen Lindenallee – Anm. d. A.] flüchteten.

Mit einem gebrochenen Bein wurde der Saarländer, Öl übergossen, aus seiner misslichen Lage befreit und in unser Nachbarhaus Petri [Lindenallee 31 – Anm. d. A.] gebracht bis zum Transport ins Krankenhaus.

Ein Heiligenstädter Kind - Philipp Gries - wollte seiner im Fuchswinkel Nummer drei wohnenden Großmutter einen Gruß übermitteln, musste leider aber seine Waghalsigkeit mit dem Leben bezahlen.

Er wurde aus den Trümmern seines Flugzeuges noch lebend geborgen und in die nahe Truppführerschule [Lindenallee 23, heute Lorenz-Kellner-Schule – Anm. d. A.] des Reichsarbeitsdienstes (RAD) gebracht, um ihn dort zu versorgen.

Der Wachposten vor der Schule hatte sofort Alarm ausgelöst und Hilfe aus dem RAD-Schulhaus angefordert.

Doch das Leben des Verunglückten währte nur noch wenige Stunden. Auch Propst Buch eilte zur Schule, um dem Schwerverletzten seelsorgerischen Beistand zu leisten.

Sensationell dieser Flugzeugabsturz vor der Schmiede, an den sich ältere Heiligenstädter noch immer erinnern, wenn man mit ihnen Gespräch kommt.

Groß war auch die Zahl der Schaulustigen⁹, die ja zum Teil irgendwie zuvor miterlebt hatten, wie diese Flugzeuge nur knapp über den Dächern der Altstadt ihre Bahnen zogen und dabei auch die Kirchtürme von St. Marien umkreisten. Absperurmaßnahmen der Polizei hielten dem Ansturm nicht stand. Unsere Wäscheleine, die von herbei geeilten Polizisten erbeten wurde, war nur unzureichend.

Für uns Kinder von damals ein erschreckendes Erlebnis. Zwei meiner Schwestern befanden sich zum Zeitpunkt des Unglücks auf der Straße zusammen mit dem Nachbarkind Anni Pingel [später verheiratete Kintscher – Anm. d. A.]. Sie rannten vor Angst in die Toreinfahrt der Nachbarn Pingel [Lindenallee 33 – Anm. d. A.], denn vor unserer Haustür lagen Trümmer und Blumenkästen.

Die Beisetzung des verunglückten Piloten erfolgt auf unserem Friedhof [Alter Friedhof - am Geisleder Tor – Anm. d. A.] – gleich hinter der Friedhofsmauer zur Straße hin. Erst ca. zwei Jahre später kam seine Umbettung in das Grabfeld der Kriegergräber des Zweiten Weltkriegs.

Die Trümmer der zerstörten Maschine wurden am späten Nachmittag vom Standort Eschwege abgefahren.

Über 70 Jahre [2012 – Anm. d. A.] sind seit diesem Unglück vergangen. Die Zeitungen berichten damals vom Flugzeugabsturz nichts. Ob es auch Fotos gab, war bisher unbekannt doch durch aufmerksames, intensives forschen und informieren gelang es dem Heiligenstädter Georg Klingebiel, zwei Fotos vom damaligen Flugzeugabsturz aufzufinden.

Nun¹⁰ werden diese Fotos für die Nachwelt publik gemacht. Sie stammen aus der umfangreichen Sammlung des heimatverbundenen und verstorbenen Doktor K. J. Hüther. Sie sind der echte Nachweis für das Geschehen an diesem Oktobertag 1939.

Die Bilder veranschaulichen den enormen Schaden, welcher damals der Herrnschmiede entstanden ist.

Am Tag danach [11. Oktober 1939 – Anm. d. A.], als die Versicherung die entstandenen Schäden aufgenommen hatte, konnte mit den Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten begonnen werden. Zuerst bekamen wir wieder elektrischen Strom. Neue Freileitungen wurden von der Verteilerstelle - obere Lindenallee - [Trafo-Blech-Häuschen [bis in die 1960 er Jahre existent und in Funktion, dem Autor noch bestens bekannt] zu den betroffenen Häusern angelegt und die neuen Zuleitungen waren rot umwandelt - zuvor waren diese schwarz isoliert.

⁹ unter ihnen auch Albert Heinevetters spätere Ehefrau Mathilde, geb. Rhode, damals 11 Jahre alt, die schnell vom Richteberg heruntergelaufen war, und die gesehen hatten, wie die beiden Flugzeuge - das andere war schnell begedreht und verschwunden - nur knapp über den Altstadtdächern ihre Bahnen gezogen und dabei auch die Kirchtürme von St. Marien umkreist hatten.

¹⁰ Thüringer Landeszeitung (TLZ), Lokalausgabe Eichsfeld, vom 28.07.2012.

Die Zugänge zum Haus und zur Schmiede mussten über mehrere Wochen mit Zeltplanen bzw. großen Abdeckplanen „gesichert“ werden.

Auch in den Jahren danach drehten Heiligenstädter Piloten immer wieder ihre Runden über die Stadt, wenn die „Wegstrecke“ es ihnen gestattete.

Die erwähnte Umkreisung der Kirchtürme von St. Marien muss sicher mit dem zu Füßen der Propsteikirche in der Kollegiengasse gelegenen Lebensmittel- Einzelhandelsgeschäft des Vaters des verunglückten gesehen werden, welches [später – Anm. d. A.] noch um die Fischhalle erweitert wurde. Eine weitere Überlegung kann beim Piloten Philipp Gries auch die Achse Kasseler Tor (Großhandelslager des Vaters) -Einzelhandelsgeschäft in der Kollegiengasse - Fuchswinkel (Wohnhaus der Großeltern) Ausgangspunkt seiner Tiefflugaktion gewesen sein.“¹¹



Abb. 4: Bilder des Unglücks - mit dem völlig zerstörten Flugzeug und den schweren Schäden an den Herrnschmiede-Gebäuden am 10.10.1939.

Quelle: Fotosammlung Georg Klingebiel, Heiligenstadt, FamilienA Heinevetter, Heiligenstadt.

¹¹ FamilienA Heinevetter, Heiligenstadt: Erinnerungen von Albert Heinevetter (1930–2016).

Im Reichsarbeitsdienstgesetz von 26.06.1935 wurde unter anderem die Einrichtung einer Truppführerschule des RAD in Heiligenstadt festgelegt.¹² Das Gebäude liegt nur ungefähr 50 m westlich vom Unglücksort entfernt, sodass der Wachposten unmittelbar Alarm auslösen konnte.

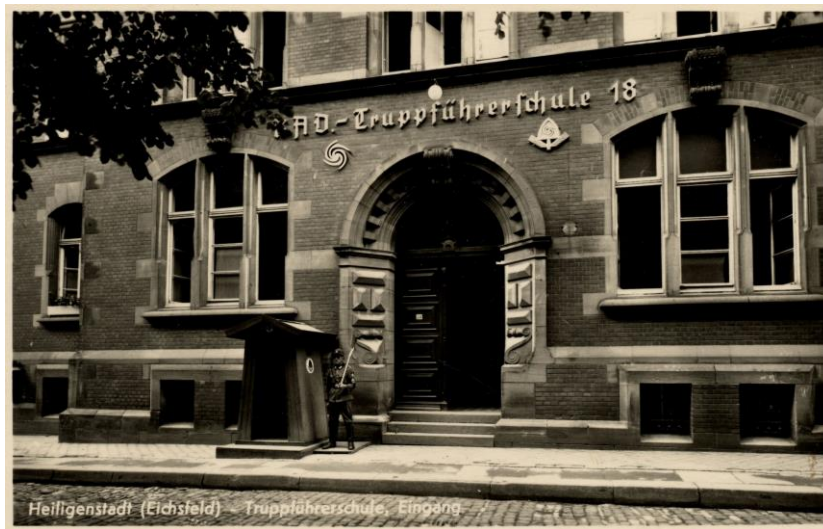


Abb. 5: Heiligenstädter Lindenallee-Schule – 1939 RAD-Truppführerschule mit Wachposten.
Quelle: <https://eichsfelder-postkarten.online/postkarten/h/heiligenstadt/heiligenstadt-eichsfeld-95>, Zugriff am 12.12.2020.



Abb. 6: Herrenschmiede Lindenallee 27 & 29 [mit Eisen-Blumenkästen] im März 1939.
Quelle: Fotosammlung Georg Klingebiel, Heiligenstadt.

Zu diesem Foto, ebenfalls aus der Sammlung von Georg Klingebiel, Heiligenstadt, schreibt Albert Heinevetter ergänzende Erläuterungen auch in Zusammenhang des Unglücksfalls:

¹² Landesarchiv Sachsen-Anhalt (Archiv) - C 20 I, Ib Nr. 3287 Reichsarbeitsdienst, 1935-1943 (Akte).

„Das Foto zeigt die Schmiedehäuser und die Litfaßsäule in der Lindenallee. Damals waren viele Pflastersteine in der oberen Lindenallee gelagert und zur Neupflasterung des Dreiecks von unserem Haus [Lindenallee 29 – Anm. d. A.] bis zur Ecke des Diegmanschen Hauses (später Doktor Harke) [Lindenallee 37 – Anm. d. A.]

Am Tag vor Palmsonntag - 1. April 1939 - habe ich die Steine von der Litfaßsäule heruntergeholt und am großen Steinhafen etwas geordnet. Die Prozession-Schlussandacht endete ja früher am Altar unter den Lindenbäumen, gegenüber der Propstei [Lindenallee 44 – Anm. d. A.]; 1939 allerdings etwas weiter westlich vor dem Kuhlmeyerschen Haus (heute Gemeindehaus Lindenallee 42). Deshalb musste wegen des großen Steinhafens aufgeräumt werden.

Das Foto ist nach der Sonneneinwirkung zu urteilen, etwa Anfang März 1939 gemacht und zwar gegen 11:00 Uhr (aus der Schattenwirkung zu urteilen).

Unser Großvater [Franz- Xaver Heinevetter (1857-1942) – Anm. d. A.] genießt die Frühlingssonne und hat seine Gardine zurückgezogen. Er selbst ist nicht zu sehen - sitzt aber in der Ecke beim linken Fenster. Er suchte immer die Nähe zum Fenster.

In unserem kleinen Wohnzimmer (oben) sind die gelben Schnapprollos heruntergezogen und im Schlafzimmer steht ein Fenster offen.

Die Isolatoren für die Elektroanlagen sind oben am Fenster zu sehen. Beide Fenster haben noch die Blumengitter - das linke Gitter wurde beim Flugzeugabsturz am 10.10.1939 heruntergerissen und ist danach nicht wieder angebracht wurden.“



Abb. 7: Heiligenstadt Lindenallee 37, ehemaliges Diegmansches Haus, heute Pax Bank, davor befand sich bis Ende der 1960er Jahre ein kleines Trafo-Blech-Häuschen (rote Markierung, dort, wo sich die helleren Pflastersteine abzeichnen) mit einem dachfirsthohen Gittermast, an dem die Freiluft-Stromdrähte befestigt waren, von denen je zwei zu jedem Wohnhaus führten und dort an Isolatoren befestigt waren. In den noch darüber verlegten Telefondrähten verding sich Fahrwerk oder Tragfläche des Flugzeugs und führte zum Absturz. Quelle: FamilienA Heinevetter, Heiligenstadt.

Neue Nachforschungen und Erkenntnisse im Jahre 2020

Sehr überraschend ergaben sich im November 2020, 81 Jahre nach dem Unglücksfall, neue Anknüpfungspunkte, um noch einmal im ergänzenden Rahmen dieses Ereignisses zu recherchieren, weitere Mosaiksteinchen zu vervollständigen.

Ausgangspunkt war eine E-Mail von Katrin Oldenburg, geb. Gries, Kulturamt der Stadt Duderstadt, zum Thema Flugzeug-Absturz in der Lindenallee vor 81 Jahren.

Frau Oldenburg informierte darin, dass sie im Eichsfeld arbeite und auf Grund der immer wiederkehrenden Erzählungen ihres Großvaters, Klaus Gries, (Jg. 1928) auf der Suche nach einem bestimmten Bild/Foto sei.

Die Familie Gries stamme ursprünglich aus Heiligenstadt. Der Cousin des Großvaters hieß Philipp Gries und sei auf dem Rückflug nach dem Polenfeldzug [1939 – Anm. d. A.] im Fuchswinkel in Heiligenstadt abgestürzt. Das scheine in Heiligenstadt noch in Erinnerung bei manchen Leuten zu sein.

Durch die Arbeit als Kulturreferentin in Duderstadt habe sie immer wieder Kontakt zu Dr. Torsten Müller, Direktor des Eichsfeldmuseums zu Heiligenstadt, jedoch lägen ihm keine Dokumente vor. Dr. Müller nun empfahl Frau Oldenburg jedoch, sich an Wolfgang Friese, Ortshistoriker in Heiligenstadt, zu wenden, der wiederum an den Autor weiter verwies.

Bei den nun beginnenden ergänzenden Recherchen, wobei dem Stadtarchiv zu Heiligenstadt und der Leiterin, Anne Hey, sehr zu danken ist, gelang es, weitere Facetten aus dem Leben des verunglückten Piloten Philipp Gries ausfindig zu machen.

Dies sind zum einen der Geburtseintrag (25.05.1915) des später verunglückten Piloten Philipp Gries mit den Eltern Philipp Gries und Ida Maria Gries, geborene Schuchardt, beide katholisch, in Herdecke.

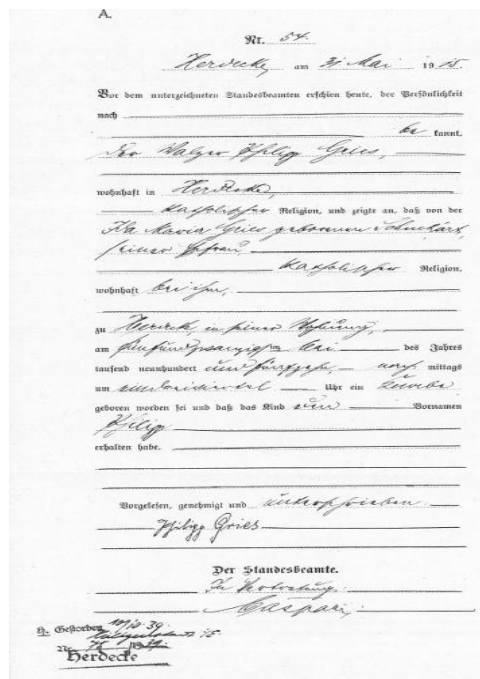


Abb. 8: Geburtsurkunde 54/1915 vom 31.05.1915 Herdecke, Philipp Gries (25.05.1915-10.10.1939).

Quelle: Stadtarchiv (StadtA) Heiligenstadt, Standesamt Herdecke/Ruhr.

Zudem konnte im Stadtarchiv Heiligenstadt die Grabkarte des verunglückten Philipp Gries ausfindig gemacht werden, die weitere spannende Detail-Erkenntnisse offenbart:

Vorname: Philipp
Stand: Piloten Gries Heiligenstadt Münster
Wohnung: Herdecke Ruhr
Geburtslag: 26.5.1915 Herdecke
Todeslag: 10.10.39 Gries
Beerdigungslag: 13.10.39 Gries
Art des Grabes: Reihengrab
Eingelöst am:
Gekauft am: mit dem Flugzeug abgestürzt
Weitere Beifügungen:
Für Grabpflege sorgt: phil. Gries Herdecke
 Ruhr, Herdecke

| Gebühren für | Datum | Betrag | | Bezugs- | |
|-------------------|---------------|--------|----|---------|-----|
| | | RM. | h. | Bl. | St. |
| Erdfeld | | | | | |
| Reihengrab | | | | | |
| Beerdigung | | | | | |
| Nummernstein | | | | | |
| Denkmalerrichtung | 22. JULI 1953 | | | | |
| Einfassung | | | | | |
| Einfassung | | | | | |

Der Flugzeugführer Phil. Gries stürzte am 10.10.39 mit seinem Flugzeug über dem Stadtgebiet Heiligenstadt ab, dabei wurde die Schädeldecke zertrümmert und der Brustkorb eingedrückt. Er wurde am 13.10.39 um 15 Uhr beerdigt.

Abb. 9: Grabkarte des verunglückten Piloten Philipp Gries (Vor- und Rückseite).
 Quelle: StadtA Heiligenstadt, Grabkarten.

Aus der Grabkarte ist zu entnehmen, dass Philipp Gries nach seinem Tod am 10.10.1939 am 13.10.1939 in einem Reihengrab zu Heiligenstadt beerdigt worden ist. Dies geschah auf dem städtischen Friedhof, dem sog. Alten Friedhof, an der heutigen Wilhelmstraße gelegen. Auch wird erwähnt „mit dem Flugzeug abgestürzt“. Zur Grabpflege war beauftragt der Vater Philipp Gries in Herdecke/Ruhr.

Auf der Rückseite der Grabkarte wird auch die Errichtung eines Denkmals und einer Einfassung am 22. Juli 1953, also schon in der Nachkriegszeit, notiert.

Dann findet sich ein maschinenschriftlicher Anhangs-Zettel mit folgendem Inhalt anbei:

„der Flugzeugführer Philipp Gries stürzte am 10.10.1939 mit seinem Flugzeug über dem Stadtgebiet Heiligenstadt ab, dabei wurde die Schädeldecke zertrümmert und der Brustkorb eingedrückt. Er wurde am 13. Oktober 1939 um 15:00 Uhr beerdigt.“

Somit erhalten wir noch abschließende Informationen zu den Verletzungen und den Todesursachen.

Nicht unerwähnt bleiben soll auch, dass auf der Vorderseite der Grabkarte zum Dienstgrad und zur militärischen Einheit folgendes vermerkt wird:

„Soldat, Gefreiter Fliegerhorst Münster“.

Aus den Augenzeugenberichten von Albert Heinevetter wissen wir, dass das verunfallte Flugzeug am 10. Oktober 1939 von einer Fliegerinheit in Eschwege, die demnach mutmaßlich dem Fliegerhorst Münster angegliedert war, geborgen wurde.

Es sei noch bemerkt, dass in den damaligen Zeitungen des Jahres 1939 nichts über diesen schrecklichen Unfall berichtet werden durfte. Dass überhaupt Fotoaufnahmen gemacht wurden und diese auch die Zeiten noch überdauerten, grenzt an ein Wunder.

Bisher nicht mehr geklärt werden kann, ob es sich tatsächlich um einen „Abstecher“ beim Rückflug aus Polen gehandelt hat oder um eine sogenannte „unerlaubte Entfernung von der Truppe“.

Weitere Recherchen im Bundesarchiv - Verlustlistenkartei 2. Weltkrieg

Auf Basis der im Heiligenstädter Stadtarchiv aufgefundenen Grabkarte des verunglückten Piloten Philipp Gries wurden weitere Recherchen im Bundesarchiv betreffend die Verlustlisten von Soldaten des Zweiten Weltkrieges angeregt. Diese Verlustlisten 1939-1945 für derzeit etwa 8,5 Millionen Militärangehörige wurde via Ancestry¹³ verfilmt und dort fand sich nach der Recherche auch die gesuchte Verlustlisten-Karte von Philipp Gries:

| | | | |
|------------------------------------|---|----------------------|--------------------------|
| Familien- u. Vorname: | <i>Mrk. G-A</i> | <i>T. 9 - 554/30</i> | <i>271/0102</i> + |
| geb. am: | <i>Gries, Philipp (kath.)</i> | in: | <i>Hardenberg Kreis</i> |
| geb. am: | <i>25. 5. 15.</i> | | |
| Truppenteil: | <i>Fliegerabw.-Komp. Winter-Loddenberide (Zd. 42)</i> | | |
| Ersatz-Truppenteil: | <i>(8. 16. 274)</i> | | |
| Dienstgrad: | <i>Leut.</i> | | |
| Tag, Ort u. Art des Verlustes: | <i>11. 11. 39, 13²⁵ b. Heiligenstadt, Luftdenkmale</i> | | |
| | <i>(tot) A.</i> | | |
| Urschriftliche Verlust-Listen Nr.: | | | |

VI

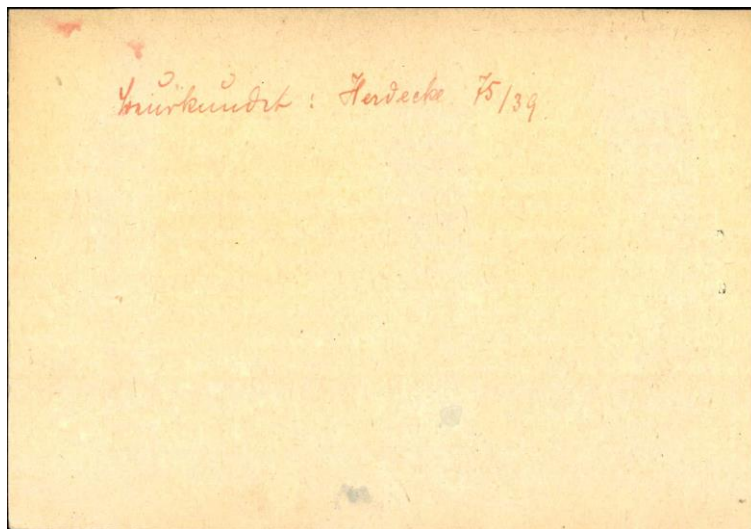


Abb. 10: Bundesarchiv – Verlustlisten 2. Weltkrieg 1939-1945.

Identifikationsnummer G-A 271/0102, Bild 297, 298 via Ancestry-Recherche.

Quelle: https://www.ancestry.de/imageviewer/collections/61641/images/48724_6913_0368-00297?treeid=&personid=&rc=&usePUB=true&_phsrc=QMt6&_phstart=successSource&pId=543198, Zugriff am 11.12.2020.

¹³ Vgl. <https://www.ancestry.de/search/categories/39/> – Militär, Zugriff am 11.12.2020 (nutzerbeschränkt).

| | | |
|--|----------------------|-------------|
| Familien- u. Vorname: <i>Gries, Philipp</i> 2 | | |
| geboren am <i>25.5.75</i> in: <i>Hodecke</i> Kreis: | | |
| Truppenteil: <i>flg. Horst Münster</i> | | |
| Dienstgrad: <i>hpt.</i> <i>hpt. Griesenfeldt.</i> | | |
| Erkennungsmarke: | | |
| Tag des Todes | Ort des Todes | Beerdigt am |
| <i>10.10.39</i> | <i>Heiligenstadt</i> | |
| Lage und Nr. des Grabes: | | |
| <i>Heiligenstadt u/E. Friedhof Gr. Nr. 239/259</i> | | |
| Gemeldet durch <i>Melba Gew. Lou. IX 29/11.40</i> | | |
| <i>West 1 / Bl 49</i> <i>23/9.41</i> | | |
| v 4 | | |
| !!! | | |
| <i>H. A. Philipp Gries, fardachte Mittglag 3</i> | | |

Abb. 11: Bundesarchiv – Verlustlisten 2. Weltkrieg 1939-1945.
 Identifikationsnummer G-A 271/0102, Bild 299, 300 via Ancestry.

Quelle: https://www.ancestry.de/imageviewer/collections/61641/images/48724_6913_0368-00298?treeid=&personid=&rc=&usePUB=true&_phsrc=QMt6&_phstart=successSource&pId=543198, Zugriff am 11.12.2020.

Aus der Verlustlistenkarte erfahren wir nun zusätzlich auch noch sehr genau den Dienstort von „Philipp Gries – Dienstgrad Gefreiter, Fliegerhorst-Kompanie Münster-Loddenheide“. Dies ist insoweit sehr wertvoll, erlaubt es doch eine Einordnung des Piloten in die auch in den Angriff auf Polen im September 1939 eingesetzte Dienst Einheit und gegebenenfalls auch auf die eingesetzten Flugzeugtypen.

Der Flugplatz Münster-Loddenheide

Eine bewegte Vergangenheit mit ständigem Wechsel von ziviler und militärischer Nutzung hat das Gebiet Münster-Loddenheide im Südosten der Stadt durchlebt. 1815 diente die Fläche als Exerzierplatz, 1835 wurde eine Pferderennbahn angelegt. Vor dem ersten Weltkrieg lagen hier die Schießstände des in Münster stationierten Militärs. Daneben etablierte sich seit 1909 auf dem weitläufigen Gelände ein Startplatz für Freiballons und Flugzeuge. Nach dem ersten Weltkrieg entstand aus dem Ballonstartplatz der erste münstersche Flugplatz. Ein Flughafengebäude wurde errichtet und ein Rollfeld angelegt, auf dem auch kleinere Linienflugzeuge starten und landen konnten. 1930 landet ein Zeppelin auf dem Fluggelände, 1929 bereits erhielt Münster Anschluss an die Luftpostlinie.¹⁴

Eine grundlegende Veränderung gab es im Jahr 1933. Die Reichswehr beanspruchte die Loddenheide erneut. Am 27. April 1934 begannen die Bauarbeiten für einen Fliegerhorst, auf dem von 1938 bis 1939 das Aufklärungsgeschwader 12 stationiert war.

Der Militärflugplatz bestand bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. In der Nachkriegszeit, nachdem britisches Militär die Loddenheide belegt und Kasernen und Lagerhallen gebaut hatte, verschwand der Flugplatz völlig, bis auf die sog. Friedenskappelle. In den Jahren 1992-1994 nach dem Ende des kalten Krieges, gaben die Briten des Standort Loddenheide auf. Auf dem Gelände entstand ein modernes Industriegebiet.¹⁵

Die Dienst Einheit und die Flugzeugkennung des abgestürzten Flugzeugs¹⁶

Am 1. Oktober 1937 wurde in Münster die Aufklärungsgruppe 12 der Luftwaffe neu aufgestellt. Mit der Aufstellung einer neuen 1. Staffel am 1. November 1938 begannen die noch verdeckten Vorbereitungen auf den kommenden Kriegseinsatz ab dem Herbst 1939. Die Ausrüstung bestand aus Henschel HS 126¹⁷ – Aufklärern und im September 1939 nahm diese Einheit am Angriff auf Polen teil.



Abb. 12: Henschel HS-126 – Aufklärer.

Quelle: <http://www.wardrawings.be/WW2/Files/2-Airplanes/Axis/1-Germany/05-Reconnaissance/Hs-126/Hs-126B1.htm>, Zugriff am 31.12.2020.

¹⁴ Fischer, Detlef: Münster von A bis Z, Münster 2000.

¹⁵ Ebd.

vgl. <https://www.stadt-muenster.de/ms/strassennamen/loddenheide.html>, Zugriff am 19.12.2020.

¹⁶ freundlicher Weise von Gerhard Heinevetter, Heide/Holstein, neu recherchiert im Dezember 2020.

¹⁷ Vgl. <https://www.fliegerrevue.x.aero/hs-126-henschels-vielseitiger-hochdecker/>, Zugriff am 19.12.2020.

Hier wurden Aufklärungseinsätze für das X. Armeekorps in Mittelpolen geflogen. Im weiteren Kriegsverlauf wurde die Einheit mehrfach umgeformt und war sowohl im Osten wie auch im Westen im Einsatz. Der Fliegerhorst Münster-Loddenheide selbst wurde im weiteren Kriegsverlauf zwischen 1941 und 1945 mehrfach durch britische Bomberverbände bombardiert und zuletzt schwer zerstört.

„Jul 41: landing area and buildings heavily damaged during RAF raids. 5 Oct 44: bombed by 235 B-17 Fortresse“¹⁸

Die Flugzeugkennung und die Luftwaffeneinheit AG 12

Bei der weiteren intensiven Beschäftigung mit den zwei nach über 70 Jahren aufgetauchten Fotos des schweren Absturzfalles, kann man auf dem Rumpf des Flugzeugs mit einiger Mühe die Flugzeugkennung gerade noch erkennen. Die ersten beiden Buchstaben geben dabei das Verbandskennzeichen - Kennung des Geschwaders, Gruppe oder Staffel - an (Kennzeichnung ab 1939), der dritte und vierte Buchstabe die Geschwadereinheit und das Flugzeug.¹⁹

Diese gerade noch erkennbare Flugzeugkennung lautet mit einiger Wahrscheinlichkeit: **H1 + EB.**

Damit ergibt sich aus den ersten beiden Buchstaben der Verband mit:

H1 - Aufklärungsgruppe (AG) 12

die Geschwadereinheit/Staffelkennung sowie Flugzeug aus den Buchstaben drei und vier mit:

EB

Geschwadereinheit Kennung Flugzeug

IV. Gruppe/Staffel E (Grün) B

Dies korreliert auch erstaunlich mit den Angaben von Henry L. de Zeng zu den zu diesem Zeitpunkt im August bis Oktober 1939 auf dem Fliegerhorst Münster-Loddenheide stationierten Luftwaffeneinheiten.

„Aufkl.Gr. 12 (Feb-Aug 39); 2.(F)/Aufkl.Gr. 122 (Aug 39 – Jun 40); 3.(F)/Aufkl.Gr. 122 (Oct 39 – May 40); Wekusta 26 (Oct 39 – May 40)...“²⁰

Beim Flugzeugtyp ergeben sich jedoch Unklarheiten. Der Einheit war den o.g. Unterlagen nach der Typ Henschel HS 126 (Aufklärungsflugzeug, siehe Abb. 12)²¹ zugeordnet. Diese Maschine hat aber ein anders geformtes Heckteil (Höhen- und Seitenruder), als auf den Fotos der abgestürzten Maschine erkennbar ist. Nach einigen Recherchen konnte eine als Schul- und Kunstflugmaschine benutzte Focke-Wulff FW 44 „Stieglitz“ als naheliegend ermittelt werden.

¹⁸ Vgl. Henry L. de Zeng: Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany (1937 Borders).
vgl. <https://www.w2.dk/Airfields%20-%20Germany%20%5B1937%20Borders%5D.pdf>,
Zugriff am 18.12.2020.

¹⁹ Ries, Karl Jr.: Markierungen und Tarnanstriche der Luftwaffe, Band 1, S. 17.
vgl. www.luftarchiv.de/index.htm?flugzeugbau/vbkza.htm, Zugriff am 18.12.2020.
vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Geschwaderkennung#cite_note-3, Zugriff am 18.12.2020.

²⁰ Vgl. Henry L. de Zeng: Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany (1937 Borders).
vgl. www.w2.dk/Airfields%20-%20Germany%20%5B1937%20Borders%5D.pdf, Zugriff am
18.12.2020.

²¹ Vgl. www.akg-images.de/archive/Henschel-Hs-126-Reconnaissance-Aircraft-2UMEBMBK9ZLI5.html,
Zugriff am 18.12.2020.



Abb. 13: Focke-Wulf FW 44 „Stieglitz“ – Schul- und Kunstflug.

Quelle: <http://www.airwar.ru/image/idop/other2/fw44/fw44-c2.jpg>, Zugriff am 31.12.2020.

Das Heck dieses Typs ähnelt sehr der Bauform der zerschellten Maschine auf den Absturzfotos (rechteckiger stoffbespannter Rumpf sowie Anordnung, Form und Größe von Höhen- und Seitenrudder). Der Hecksporn bzw. das Spornrad bei der zerschellten Maschine ist leider durch die Drähte oder den Bodenkontakt abgeschert oder abgerissen worden. Jedoch erkennt man auf beiden Fotos, dass unterhalb des Rumpfes und kurz vor Leitwerksbeginn ein Haltegriff eindeutig erkennbar ist (siehe Abb. 14). Dieser sowohl rechts als auch links am Rumpfe angebrachte Haltegriff ist nach bisherigen Recherchen in Kombination mit der Bauform des Hecks nur an der FW 44 nachweisbar. Andere Maschinen, an denen ebenfalls am Heck Haltegriffe angebracht sind, haben eine abweichende Heckgeometrie. Einen Eindruck vermitteln die beiden folgenden Teilausschnitte der Absturzbilder:

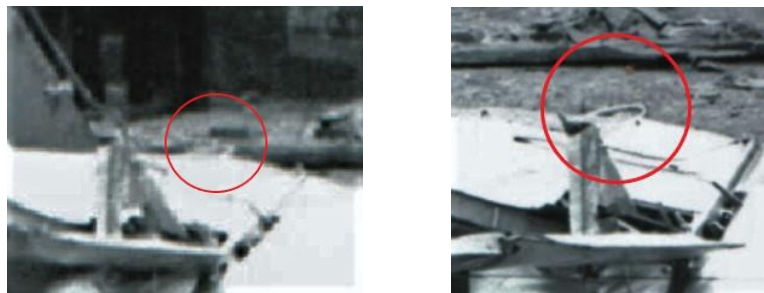


Abb. 14: linkes Bild - Ausschnitt aus Absturzbild 1, rechtes Bild- Ausschnitt aus Absturzbild 2.
Quelle: FamilienA Heinevetter, Heiligenstadt.

Im ersten Absturzbild ist der Haltegriff nur bei genauem Hinsehen zu erkennen. Im zweiten Absturzbild, das aus einem anderen Winkel aufgenommen wurde, ist aber eine eindeutige Zuordnung möglich. Eine noch heute im Einsatz befindliche FW 44 zeigt die Heckpartie im Detail (Abb. 15), hier ist auch der Zweck dieser Griffe erkennbar (Aufdruck: „Hier anheben“).



Abb. 15: aktuelle FW 44 - Heckpartie. Quelle: <http://www.maquetland.com/article-phototheque/2264-focke-wulf-fw-44-stieglitz>, Zugriff am 31.12.2020.

Die FW 44 war ein zweisitziger Doppeldecker, eines der Standardschulflugzeuge für die Ausbildung und wurde in großer Stückzahl in den 30er und 40er Jahren gefertigt. (Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Focke-Wulf_Fw_44)

Denkbar wäre, dass Schulmaschinen für Verbindungs- und Kuriermissionen während des Angriffskrieges auf Polen benutzt wurden und wieder zurücküberführt werden sollten. Insofern würden sich die Erinnerung der Familie Gries erklären. Denkbar ist auch, dass direkt von einem nahen Flugfeld (Fliegerhorst) in Eschwege zur Ausbildung gestartet wurde und ein kleiner Abstecher nach Heiligenstadt geplant war. Da dieses Baumuster auch zum Kunstflug freigegeben war, würden sich ebenfalls die von Albert Heinevetter beschriebenen „Kapriolen am Himmel“ bestätigen.

Eine gewisse Unsicherheit aufgrund der schweren Zerstörung des Flugzeugs in Folge des Absturzes bleibt. Jedoch muss bedacht werden, dass infolge des Kriegsbeginns mit dem Angriff auf Polen im September 1939 Einheiten sehr kurzfristig umformiert, teilweise aufgelöst, neu zusammengestellt wurden. So erscheint es durchaus als möglich, dass auch ggf. kurzzeitig, unterschiedliche Typen stationiert waren und in den Einsatz kamen.

Nach allerdings ausschließlich mündlich vorliegender Überlieferung in der Herrnschmiede-Familie wurde jedoch immer davon gesprochen, das am 10.10.1939 abgestürzte Militärflugzeug sei ein Fieseler „Storch“ (Fi 156) gewesen. Der Aufbau des Hecks dieses Flugzeugtyps weist aber erhebliche Unterschiede zu den Absturzbildern auf. Insoweit kann davon ausgegangen werden, dass sich hier Erinnerung und Realität sowohl der Einsatz-Optionen am Fliegerhorst Münster-Loddenheide als auch der Absturzbilder nicht decken.

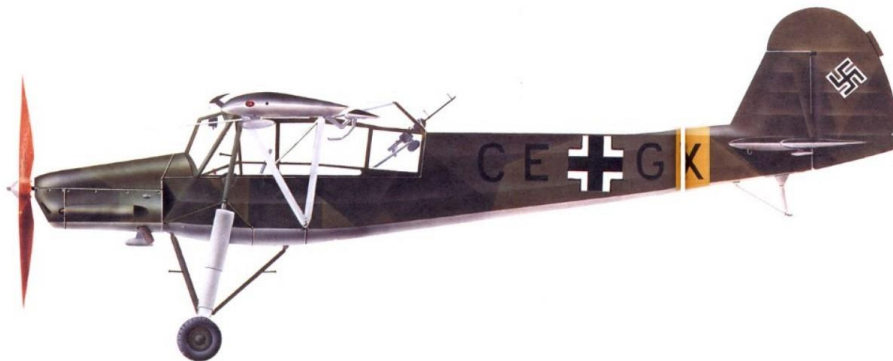


Abb. 16: Fieseler FI 156 „Storch“ – Aufklärer.

Quelle: <https://weaponsandwarfare.com/2015/10/23/fieseler-fi-156-storch/>, Zugriff am 31.12.2020.

Auch die Möglichkeit, dass es sich bei der verunglückten Maschine um eine Beutemaschine aus Beständen der polnischen Luftstreitkräfte gehandelt haben könnte, wurde untersucht. Jedoch fand sich bei keinem polnischen Baumuster aus jener Zeit ein annähernd ähnlicher Aufbau. Somit kommt diese Möglichkeit nicht in Betracht.

Der Fliegerhorst in Eschwege (ESW)

Gemäß den mündlichen Überlieferungen aus den Erinnerungen von Albert Heinevetter²² ergibt sich ebenfalls, dass das abgestürzte Flugzeug noch am Absturztag mit Planen abgedeckt wurde. Noch am späten Nachmittag des Absturzes, der ja am 10.10.1939 gegen 13:35 Uhr stattfand,

²² FamilienA Heinevetter, Heiligenstadt: Erinnerungen von Albert Heinevetter (1930–2016).

wurden die zerstörten Reste des abgestürzten Militärflugzeugs von einer Fliegerinheit in Eschwege abgeholt. Dabei wurde peinlichst darauf geachtet, auch die geringsten Spuren des Absturzes, Splitter, Schrauben, Teile aller Art oder Ähnliches von der Unglücksstelle zu entfernen, so, als sei nichts geschehen. Es galt nach Kriegsbeginn offenbar strengste Geheimhaltung und in jedem Falle ein Presseverbot.²³

Der Fliegerhorst Eschwege wurde im März 1936 offiziell eröffnet. Im März 1937 wurde die II. Gruppe des Kampfgeschwaders 254 aufgestellt. Diese war mit HS 126-Hochdeckern, anfangs auch noch mit den veralteten He-45 und He-46 ausgerüstet. Die Gruppe verließ Eschwege am 26. August 1939, um im wenige Tage später beginnenden Überfall auf Polen bei der Luftflotte 3 eingesetzt zu werden.²⁴

Aus diesen sehr unerwarteten Ergebnissen der genaueren Untersuchung der Absturzfotos im Jahre 2020, der Situation vor Ort 1939 auf dem angegebenen Fliegerhorst Münster-Loddenheide gemäß der unerwartet aufgefundenen Verlustlisten-Karte Philipp Gries ergeben sich - trotz verbleibender Unsicherheiten - 81 Jahre nach dem schrecklichen Unglücksfall am 10.10.1939 - diese zusätzlichen Erkenntnisse – zum Gedenken und zur Friedensmahnung für heutige und künftige Generationen.

²³ Ebd.

²⁴ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Fliegerhorst_Eschwege, Zugriff am 21.12.2020.
Vgl. https://dewiki.de/Lexikon/Fliegerhorst_Eschwege, Zugriff am 21.12.2020.

Kriegsgräberstätte auf dem Heiligenstädter Alten Friedhof

Zugleich mit dem Gedanken der Recherche im Bundesarchiv kam auch die Überlegung zum Tragen, dass möglicherweise sogar das Grab bzw. das Denkmal des verunglückten Piloten Philipp Gries heute noch zu finden sein müsste. Denn auf dem Heiligenstädter Alten Friedhof existiert eine Kriegsgräberstätte für die Kriegstoten Soldaten des Zweiten Weltkriegs.

Kriegsgräber haben hierbei eine sogenannte Ewigkeitsgarantie, d.h. sie sind dauerhaft zu erhalten und zu pflegen.

Parallel haben sich Familienforscher daran begeben, ein Denkmalprojekt für die Toten der Weltkriege²⁵ zusammenzustellen und hier findet sich tatsächlich auch die Liste der Gräber (2011 in die Datenbank eingegeben) auf dem Alten Friedhof in Heiligenstadt und darunter auch folgender Eintrag:

| Dienstgrad | Name | Vorname | Geburtsdatum & Ort | Todesdatum & Ort | Bemerkungen |
|------------|-------|---------|--------------------|------------------|-------------|
| Gefreiter | GRIES | Philipp | 25.5.1915 | 10.10.1939 | |

Damit war belegt, dass tatsächlich zumindest das Denkmal des verunglückten Piloten Philipp Gries auf dem Heiligenstädter Alten Friedhof noch zu finden sein müsste.

Daraufhin erfolgte am 14. Dezember 2020 die konkrete Suche auf dem betreffenden Grabfeld auf dem Alten Friedhof in Heiligenstadt und tatsächlich - das Grabdenkmal des 1939 verunglückten Piloten Philipp Gries konnte gefunden werden:



Abb. 17: Grabdenkmal Philipp Gries (25.05.1915-10.10.1939) Heiligenstadt, Alter Friedhof.

²⁵ Vgl. http://www.denkmalprojekt.org/2012/heiligenstadt_kriegsgraeber_1k-eichsfeld_wk1_wk2_thuer.html, Zugriff am 14.12.2020.



*Abb. 18: Verortung des Grabdenkmals (links vorn unten), Kriegsgräberanlage.
Alter Friedhof, Heiligenstadt, Blickrichtung Südosten (Volksbank/Kreuzung).*

Lassen wir zum Schluss noch einmal den Zeitzeugen, Albert Heinevetter, zu Wort kommen:

„Heute, nach vielen Jahrzehnten Demokratie und Frieden, europäischer Einigung, schauen wir den "Himmelsschreiber" Flugzeugen zu, die den Himmel über Heiligenstadt — friedlich — kreuzen, bei ihrem Flug in alle Himmelsrichtungen — möge es immer so bleiben“²⁶

²⁶ FamilienA Heinevetter, Heiligenstadt: Lebenserinnerungen Albert Heinevetter (1930-2016).

Ein Nachtrag - Spurensuche der Gries-Familie im Eichsfeld

An dieser Stelle soll nun Katrin Oldenburg, Enkelin des Cousins, Klaus-Peter Gries, des verunglückten Piloten Philipp Gries selbst noch einmal zu Wort kommen mit ihrer Spurensuche im Eichsfeld:

„Als Kind habe ich immer wieder verschiedenen Familiengeschichten gehört, die in der Vergangenheit meiner Eltern, Großeltern und Urgroßeltern lagen. Dazu gehörten auch Beschreibungen, die im allgemeinen Sprachgebrauch sind, wie „Heute haben wir Bombenwetter“ oder „Ab an die Front!“ In vielen alltäglichen Zusammenhängen sind solche oder ähnliche sprachliche Äußerungen in unserer Alltagssprache integriert und oftmals zu hören. Was steckt dahinter? Was macht Sprache in unserem Alltag mit uns und woher kommen solche Äußerungen und auch Floskeln? Familiengeschichten und Redewendungen habe ich als Kind gehört, malte mir dazu bewusst oder unbewusst, in Gedanken ein Bild zu diesen persönlichen Schilderungen.

So war es auch mit der immer wiederkehrenden Geschichte vom Flugzeugabsturz des Familienmitgliedes Phillip Gries, dem Cousin meines Großvaters. Nun war im Herbst des Jahres 2020 der Zeitpunkt gekommen, einer konkreten Familiengeschichte genauer nachzugehen. Nach einem Familientreffen mit meinem 92-jährigen Großvater, Klaus Peter Gries (Name wie Vater: Peter Gries aus Heiligenstadt, Name nach Patenonkel Nikolaus Kunze ebenso aus Heiligenstadt, Mutter geb. Berta Gries) fragte ich näher nach. Inzwischen arbeite ich im dritten Jahr im Eichsfeld, womit der regionale Bezug zu den Geschichten meiner Vorfahren für mich hergestellt werden konnte.

*Ich sah Orte direkt, deren Geschichten ich bislang nur aus familiären Erzählungen kannte. Von Anfang an fühlte ich mich hier im Ober- und Untereichsfeld, im ländlichen Raum, mit dem Schlag der dort lebenden Menschen heimisch. Das Gefühl, heimisch zu sein, passt geradezu zur Spurensuche meiner Familiengeschichte. Mein Arbeitsgebiet: die kulturelle Bildung junger Menschen beschäftigt mich auch in meiner Freizeit, sodass ich wissenschaftlich dem Gesamt-Eichsfeld als Forschungsgegenstand auf der Spur bin. In diesem Zusammenhang sprach ich in den zurückliegenden Monaten mit unterschiedlichen Vertreter*innen auf kommunaler und Landesebene. Das Eichsfeld mit seinen Besonderheiten, Unterschiedlichkeiten als katholische Enklave inmitten von Deutschland mit unglaublicher Historie und facettenreichen Lebensräumen fesselt mich. Mein Forscherdrang war geweckt.*

Ich selber bin im Harz, im heutigen Sachsen-Anhalt, aufgewachsen und bin ein sogenanntes „WendeKind“. Meine Herkunftsfamilie lebte in einem kleinen Ort nahe Blankenburg. Sie bestand zum einen aus der Familie meiner schlesischen Großmutter und des Harzer Großvaters Klaus Gries mit Eichsfelder Wurzeln, mit denen wir unter einem Dach lebten. Über Hintergründe und Herkunft durfte zu DDR-Zeiten nicht gesprochen werden. Wir waren alle DDR-Bürger, egal ob männlich oder weiblich, egal welcher Herkunft. Ein Teil der Vergangenheit und somit Identität musste verdrängt werden. Fluchterfahrungen und Heimatgefühl blieben quasi – im doppelten Sinne – auf der Strecke.

Familiengeschichten sind immer subjektiv und basieren, wie auch in meinem Fall, aus persönlichen Schilderungen und zusammengetragenen tatsächlichen historischen Fakten. Somit sind meine hier geschilderten Eindrücke sehr familiär und persönlich.

Die allgemeine Mentalität des Eichsfelders ist es, heimatverbunden und treu seinen Wurzeln verbunden zu sein. Wie war es also möglich, dass Familie Gries aus dem Eichsfeld auszog?

Die Herkunftsfamilie meines Großvaters Peter Gries bestand aus 10 Geschwistern. Somit ist der Name Gries regional im Eichsfeld nach wie vor geläufig. Die Familien meines Großvater Klaus Gries und auch seines Cousins, dem Flugzeugpiloten Philipp Gries, verließen das Eichsfeld.

Mein Urgroßvater, ein „Ur-Eichsfelder“ Peter Gries war im 1. und 2. Weltkrieg Soldat. Es war eine Zeit der Umbrüche, Kriegs- und Nachkriegswirren, in der es im Eichsfeld keine Arbeit gab. So ging Peter Gries als gelernter Sanitäter (im Krieg) in die Gipsindustrie nach Ellrich, Südharz. Dort gab es Arbeit.

Interessant ist, dass der Gipsabbau in Ellrich (jetzt Thüringen, ehemals DDR) in der Zeit des sogenannten Kalten Krieges zum Gipsabbau in Walkenried (Niedersachsen, BRD) gehörte. Aus den Erzählungen meines Großvaters weiß ich, dass die Juliushütte, wo der Gipsabbau mit meinem Urgroßvater in Ellrich erfolgte, zur Knappschaft gehörte und ein verhältnismäßig guter Verdienst möglich war. Der Vater meines Opas, Peter Gries bekam 25 Mark pro Woche. Ein Pfund Zucker kostete im Verhältnis 38 Pfennig. Während der Zeit in Ellrich lernte mein Urgroßvater seine damalige Frau kennen, die aus Ellrich stammte. Eine Besonderheit in der damaligen Zeit, dass ein Eichfelder Katholik eine evangelische Südharzerin ehelichte. So wurde mein Opa, Klaus Peter Gries als zweites von vier Gries-Kindern, im Jahre 1928, in Ellrich (damals Kreis Grafschaft Hohenstein, Preußen) geboren. Die Inflation war in dieser Zeit noch nicht überwunden, eine schwierige Wirtschaftslage bestand. Den Kontakt zur Großfamilie Gries, die aus zehn Geschwistern meines Urgroßvaters in Heiligenstadt bestand, in damaligen Zeiten zu halten war aufgrund der Entfernung recht schwierig.

Der Gries-Vater wurde im Jahr 1939 in den 2. Weltkrieg von Ellrich aus eingezogen, sodass die Mutter Gries mit den Kindern allein in Ellrich, später in Sülzhayn, zu Hause war. Die Erinnerung meines Großvaters an seine Eichsfelder Familie ist, dass sie sehr streng katholisch waren. Seinen Cousin, Phillip Gries, um den es viele Familiengeschichten aufgrund des Flugzeugabsturzes in Heiligenstadt gibt, hat mein Opa keine direkten Erinnerungen. Der Altersunterschied war zu groß, die Entfernung zum Eichsfeld aus dem Südharz ebenso. Somit hat die Bedeutung der besonderen Familiengeschichte des Flugzeugabsturzes in Heiligenstadt eine große erzählerische Gewichtung. Es ist zu vermuten, dass die Familie des verunglückten Piloten Philipp Gries ebenso das Eichsfeld verließ, weil es die damalige wirtschaftliche Situation verlangte und womöglich in Herdecke, wo sie lebten, Arbeit gab.

Die Flugzeug-Absturz-Geschichte kenne ich, seitdem ich selber Kind war. Jedoch gab es keine Bilder, Fotos oder dergleichen. Ich konnte mir lediglich mein eigenes Bild machen.

Mein Opa selbst war aus dem Südharz einige Male in Heiligenstadt. Er sagte, dass der Weg sich allein schon wegen der guten Wurst dorthin lohnte. Einmal war er sogar aus dem Südharz in Sülzhayn nach Heiligenstadt mit dem Fahrrad gefahren. Das ist eine besondere Leistung, denn das Fahrrad hatte keine Gangschaltung und die Strecke ist ca. 70 km weit und sehr bergig. Kulinarisch konnte ich selbst bereits als Kind meine vielfältigen Heimat-Erfahrungen machen. Da die Familie, wie geschildert, aus verschiedenen Regionen kam, hielt unsere Küche verschiedene Leckereien und Speisen bereit. So durfte ich als Kind Eichsfelder Stracke kennen lernen, zwischen Thüringer und schlesischen Klößen sowie Harzer Essen wählen. Welche regionalen Köstlichkeiten mir besonders mundeten, kann ich nicht beurteilen, denn für mich war das die „Gries-Küche“, mit der ich aufgewachsen bin.

Nachdem dann 1949 die DDR und BRD gegründet worden waren, war gesamtdeutsches Reisen von der Ostseite her nicht mehr möglich, lediglich West-Berlin blieb bis zum Mauerbau offen. Somit ist ein Teil des Familienlebens nahezu nicht mehr aufrecht zu halten möglich gewesen.

Klaus Peter Gries arbeitete als Gärtner, viele Jahre zum Teil selbstständig, was eine Besonderheit in der DDR darstellte.

Warum ist mein Großvater Klaus Gries nicht zurück ins Eichsfeld gegangen, könnte man sich fragen.

Als gelernter Junggärtner lernte mein Großvater meine schlesisch stämmige Oma (Vertrieben, durfte man nicht sagen) im Alten Land bei Hamburg kennen. Sie verlobten sich und da die Familie meiner Oma im Harz gestrandet war wollte man in der Ferne, als kriegsversehrte, zusammenwohnen. So kam es, dass mein Opa also seine Südharzer Heimat verließ und in den Vorharz zog. Dort arbeitete er als Gärtner. Da der Gärtnerberuf meines Großvaters eine harte Arbeit und zugleich Berufung war, gab es mit eigener Gärtnerei keine freie Zeit – weder für die eigene Familie noch zur Kontaktaufrechterhaltung zur weitläufigen Gries-Familie. Telefone gab es, aber nicht jede Familie hatte einen Anschluss. Dazu gehörte auch unsere Familie. Somit verblasste der familiäre Kontakt zur weitläufigen Großfamilie ins Eichsfeld.

Eine Generation später kam ich auf die Welt, nachdem mein Vater zu dicht in der Generationenfolge an der Familiengeschichte dran war und somit die Familienforschungen nicht weiter nachvollzog. Ich studierte Sozialpädagogik und war während des Studiums auf Studienreise in den USA. Dort begegnete ich einer Professorin, die mir von ihren Forschungen von Familien, den sogenannten Kriegsenkeln, im ländlichen Raum berichtete. Ich dachte mir, dass sie bei ihrer Berichterstattung von mir direkt erzählen würde. Ihre Erkenntnisse des Forschungsgegenstandes waren so signifikant und bedeutend für mich, dass es tatsächlich auf mich, der übernächsten Folgegeneration der Kriegsbeteiligten, zutraf. Somit bekamen ihre Forschungsergebnisse für mich einen persönlichen Bezug. Inzwischen war ich auch in Schlesien, woher meine Großmutter stammt und im Eichsfeld arbeite ich weiterhin und bin ihm sehr verbunden.

Ich bin begeistert von den Eichsfeldern, ihrer Bodenständigkeit und Heimatliebe. Manchmal ist es nicht einfach für Nicht – Einheimische Fremde, einen Zugang zu bekommen. Nun habe ich durch meine Arbeit und meine persönliche Biografie einen wunderbaren Zugang zu diesem herrlichen Flecken Erde Eichsfeld, auch meiner Heimat durch meine persönliche Spurensuche bekommen. Ich durfte wunderbaren Menschen begegnen

Woher bin ich? Woher komme ich? Wo sind meine Wurzeln? Wohin gehöre ich? All das sind Fragen, mit denen sich einige Menschen zu einem bestimmten Zeitpunkt im Leben beschäftigen. Es sind Fragen auf die ich auch in meiner Supervisionspraxis versuche gemeinsam mit meinen Klientinnen Antworten zu finden (www.katrin-oldenburg.de). Für mich selber konnte mit der Recherche zum Flugzeugabsturz in Heiligenstadt ein Stück weit meine Fragen beantwortet werden. Meine ältere Tochter sagte, dass das Eichsfeld für mich eine magische Anziehungskraft habe. Irgendwie schließt sich auch der Familienkreis somit wieder etwas. Meine Vorfahren waren aus dem Eichsfeld der Arbeit wegen weggegangen. Nun bin ich Generationen später wieder beruflich ins Eichsfeld zurückgekommen.

Ich danke allen sehr herzlich, die sich bei meiner Spurensuche bezüglich des Flugzeugabsturzes von meinem Verwandten Philipp Gries in Heiligenstadt im Fuchswinkel, beteiligt haben. Ein regionales Heiligenstädter Forschernetzwerk tat sich auf vom Museumsdirektor Herr Dr. Thomas Müller, dem Ortshistoriker Herr Friese und insbesondere Herrn Heinevetter, Herrenschmiede, mit seiner Unterstützung und zielführenden Nachforschungen.

Vielleicht regen meine Schilderungen den Einen oder Anderen aus der Leserschaft an, auch über die eigene Herkunft und eigenen Familiengeschichten nachzudenken oder gar nachzuforschen. ²⁷

²⁷ Oldenburg, Katrin: Spurensuche der Gries-Familie im Eichsfeld, Göttingen, 2020 (unveröffentlicht).

Anhang



Abb. 19: Die Herrnschmiedefamilie 1910 - Herrnschmied Franz-Xaver Heinevetter (1857-1942) und Ehefrau Katharina, geb. Wiegel (1865 -1920) mit ihren Kindern.

V.l.n.r. hinten: Katharina (1895-1982), **Martin (letzter Herrnschmied) (1886-1965) – Augenzeuge des Absturzes 1939**, Georg (1888-1914), Heinrich (Großvater der Autoren) (1887-1931), Josef (1892-1972), August (1894-1959), vordere Reihe: Albert (1901-1997), Johannes (1889-1918), Karl (1903-1985), Franz (1899-1924), Maria (1897-1985)



Abb. 20: Die Herrnschmiedefamilie im Mai 1938-Franz-Xavers 81. Geburtstag (Josefs Garten, Steingraben/“bei Heinebrodts Loche“ in Heiligenstadt). Von den 9 männlichen Familienmitgliedern unter 20 Jahre überlebten den 2. Weltkrieg nur die allerjüngsten drei Kinder - links vorn: **Werner (1929-2005) & Christoph (1931-1990)**, dahinter 2. Reihe (Bank) 3. v.l. **Albert (1930-2016) (Vater d. A.)–Augenzeuge des Absturzes 1939**, sowie hinten 2. v.r. **Xaver Gaßmann (1921-2009)** (mit viel Glück, 1947 niedergeschossen durch russ. Offizier in der Bäckerei), 5 Vettern sind gefallen r.i.p., **2. Reihe von links auf der Bank - Herrnschmied Martin (1886-1965) & Ehefrau Theresia (1889-1965) – beide Augenzeugen des Absturzes 1939**