

Schutzengel über Waldniel

© Karl-Heinz Schroers

Der 04. Juli 1960, ein Montag, schien ein Tag wie alle anderen zu werden. Die Männer waren zur Arbeit gegangen, die Hausfrauen und Mütter hatten zu Hause genug Arbeit und wir Kinder saßen auf den harten Bänken in der Schule und mussten lernen. Das Wetter ließ nichts zu wünschen übrig, denn es war ein herrlicher, nahezu wolkenfreier, sonniger Tag.

Auch warteten wir Kinder gespannt auf die Kirmes für kommenden Sonntag. Ein Schützenfest gab es zwar nicht in Waldniel, da im Jahr zuvor Josef Selders als Waldnieler Schützenkönig aufgezogen war. Aber die Kirmes würde auf jeden Fall wie immer auf dem Marktplatz aufgebaut werden, mit Raupe und Selbstfahrer und was sonst noch kommen sollte. Jetzt war Ungerath wieder an der Reihe, ein Schützenfest zu feiern, und da bereitete sich die St. Johannes von Nepomuk-Bruderschaft auf ein schönes Fest mit König Peter Kirkels vor. Außerdem war der Ferienbeginn nicht mehr weit. Noch gut zwei Wochen bis zum 21. Juli, dann war es endlich soweit. Doch bis dahin mussten wir noch alle zur Schule. So auch an diesem Tag. 427 Schüler mussten zur katholischen Volksschule, 147 zur evangelischen Volksschule und 202 zum Progymnasium, der Höheren Schule auf der Friedenstraße.¹ Die katholische Volksschule war in dem Gebäude der jetzigen Europaschule (ehem. Hauptschule) an der Schulstraße untergebracht, die evangelische im Gebäude der jetzigen Gemeinschaftsgrundschule an Sechs Linden.

Auch im Hause Dülkener Straße 163 schien es ein ganz normaler Montag zu werden. Das Haus gehörte zum so genannten Hochbau, einer Reihe von Werkswohnungen der Firma Rösler Draht AG, die unmittelbar gegenüber dem Werksgelände lagen und preiswerten Wohnraum für die Werksangehörigen boten. In den Häusern Dülkener Straße 153, 157 und 159 waren die Wohnungen für die Meister untergebracht. Dieser lang gestreckte Ziegelbau lag etwas von der Straße zurück und die Freifläche davor hatten die vielen dort lebenden Kinder für ihre Spiele in Besitz genommen, und normalerweise herrschte dort ein ziemlicher Trubel.

Im Anschluss an das Werksgelände der Firma Rösler lagen die Gebäude der NAAFI, einer Versorgungseinrichtung der britischen Regierung für die Angehörigen der britischen Streitkräfte und ihre Familien im In- und Ausland. Sie bietet Erholungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen und Waren des täglichen Bedarfs. Die Abkürzung NAAFI steht für Navy, Army and Air Force Institutes (NAAFI, deutsch: Einrichtungen der Marine, Armee und Luftwaffe).

Zur damaligen Zeit arbeiteten bei Rösler etwa 1.100 Beschäftigte in drei Schichten, Früh-, Spät- und Nachtschicht. Während die Tagschichten mit der vollen Mannschaftsstärke von rund 400 Mann gefahren wurden, wurden in der Nachtschicht nur etwa 300 Leute eingesetzt. Sonntagsarbeit

¹ Schülerzahlen: Auskunft der Gemeinde Schwalmtal

gab es nicht, es sei denn, die Auftragslage erforderte eine Sonderschicht, erinnert sich Walter Heinen, Schubertstr. 12, der zu jener Zeit bei der Fa. Rösler beschäftigt war.

Die Frühschicht begann um 6 Uhr, und die Anwohner der gesamten Dülkener Straße konnten – wie übrigens auch der Autor selbst aus eigener Erfahrung weiß – jeden Morgen dem Schichtwechsel zuhören, wenn nämlich die Mitarbeiter der Nachtschicht nach Hause gingen und die Arbeiter der Frühschicht kamen. Gesprächsfetzen und Fahrradgeräusche waren die untrüglichen Zeichen des Schichtwechsels.

Im linken Teil des Vier-Familien-Hauses Dülkener Straße 163 wohnten im Parterre die Familie Weecks und im Obergeschoss die Witwe Jansen mit ihrer Familie.²

Mutter Änni (Anna) Weecks hatte ihren Mann Johann, der als Klempner und Installateur in der Werkstatt der Fa. Rösler beschäftigt war, wie üblich morgens kurz vor sechs Uhr zur Frühschicht verabschiedet. Die beiden Jungen, Josef und Gerd, die sich das Eckzimmer nach vorne zur Dülkener Straße hin teilten, waren in der Schule, und Mutter Änni hatte für heute einen Washtag geplant. Vollautomatische Waschmaschinen waren zwar schon 1946 in Amerika erfunden worden und hatten 1951 den Weg nach Deutschland gefunden, aber die Preise für diese Geräte waren für die meisten Bundesbürger in der Nachkriegszeit unerschwinglich. Mitte der 1950er Jahre waren clevere Geschäftsleute zwar auf die Idee gekommen, Waschmaschinen tageweise an Privathaushalte zu vermieten, aber diese Geschäftsidee hatte sich nicht durchsetzen können. Also musste Mutter Weecks wie alle anderen Mütter damals noch die Wäsche mit der Hand waschen. Hierfür gab es in dem Vier-Familien-Haus eine gemeinsame Waschküche, die heute der Familie Weecks zur Verfügung stand. Es lag also ein langer und arbeitsreicher Tag vor Mutter Weecks. Da sie mit ihrem dritten Kind, dem Sohn Hans, im 9. Monat schwanger war, waren ihre Mutter aus Oberkrüchten und ihre in Boenheim wohnende Zwillingsschwester Käthi gekommen, um ihr bei der schweren Arbeit zu helfen.

Bei der Familie Jansen im Obergeschoß war es nicht wesentlich anders. Emma Jansen war Witwe. Ihr verstorbener Ehemann hatte früher ebenfalls bei Rösler gearbeitet und somit hatte auch sie immer noch eine Berechtigung, mit ihrer Familie in dieser verbilligten Werkswohnung zu bleiben. Seit einigen Tagen hatte sie ihre Enkelin Ute zu Besuch, die Tochter ihrer Tochter Elfriede. Ihr Sohn Willi hatte noch ein paar Tage Urlaub und war zu Hause, ihr zweiter Sohn Adolf war wie immer pünktlich um 7 Uhr mit dem Motorroller zur Arbeit nach Hardt zur Firma Beh-

² Die Aussagen über das Geschehen basieren auf Artikeln der Rheinischen Post, Grenzlandkurier, vom 05. Juli 1960, der Westdeutschen Zeitung, M. Gladbacher Nachrichten, vom 05. Juli 1960 sowie einem undatierten Artikel aus der Kirchenzeitung. Weitere Quellen waren Gespräche mit Augen- und Ohrenzeugen sowie die eigene Erinnerung des Autors. Die Passagen über die Familie Jansen beruhen auf Aussagen von Adolf Jansen, Breslauer Str. 43, diejenigen über die Familie Weecks auf Aussagen von Josef Weecks, Wegberg. Die Fotos vom Unglückstag sind den genannten Zeitungen und der belgischen Unfallakte entnommen.

rens gefahren. An diesem Morgen war es ihm nicht gerade leicht gefallen, rechtzeitig aufzustehen, denn der spontane „Sängerwettbewerb“ in der Gaststätte Waidmannsheil vom Vorabend hatte so seine Spuren hinterlassen. Aber egal, hart gegen sich selbst, war Adolf pünktlich zur Stelle. In der elterlichen Wohnung im Hause Dülkener Straße 163 bewohnte Adolf das Eckzimmer nach vorne zur Straße hin, also genau über dem Zimmer der Gebrüder Weecks.

Es schien also ein Tag wie jeder andere zu werden, und doch sollte es ein Tag werden, den keiner der Beteiligten jemals in seinem Leben vergessen würde. Ein zweiter Geburtstag.

Auf dem etwa 190 Kilometer von Waldniel entfernten belgischen Luftwaffenstützpunkt Florennes begann der 25 Jahre alte Pilot Charles Cumont in den frühen Morgenstunden mit seiner Mannschaft mit den Vorbereitungen für einen Übungsflug. Charles Marie Adolphe Cumont war geboren am 16. Januar 1935 in Ixelles bei Brüssel, Leutnant der Luftwaffe, Kennnummer 78368, Pilot der 2. Schwadron in Florennes. Florennes ist eine Gemeinde in der Provinz Namur, im wallonischen Teil Belgiens. Überregional bekannt wurde Florennes Mitte der 1980er Jahre durch die Stationierung US-amerikanischer Cruise Missiles als Folge des NATO-Doppelbeschlusses. Seit März 1989 ist hier das Allied Command Operations Tactical Leadership Program (ACO TLP) stationiert, eine Organisation, die im Rahmen eines „Memorandum of Understanding“ zwischen acht NATO-Staaten eine Steigerung der Effektivität der alliierten taktischen Luftstreitkräfte erreichen will. Auf Grund der recht zentralen Lage bietet der Stützpunkt Florennes die Möglichkeit, Übungsflüge über England, Holland, Belgien, Deutschland, Dänemark und Frankreich durchzuführen. Somit können von hier aus die unterschiedlichsten Landschaften und Ziele angesteuert werden, die Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm wird verringert und bei schlechten Wetterverhältnissen können Alternativrouten geflogen werden.

Charles Cumont bereitete also mit seiner Mannschaft seinen Jagdbomber F-84F Thunderstreak FU 180 vor. Das Flugzeug, dessen Verschlussungscode UR-H lautete, gehörte zur 2. Schwadron, die in Florennes stationiert war und der auch Charles Cumont angehörte. Es war ein damals gebräuchlicher Flugzeugtyp, der sich durch einen Lufteinlauf in der Nase des Jets auszeichnete und der auch zur Erstausrüstung der Bundesluftwaffe gehörte, die 1956 ihren Dienst aufgenommen hatte. In Gegenwart des erst am 16. Oktober 1956 ernannten Verteidigungsministers Franz Josef Strauß und des amerikanischen Botschafters Conant waren am 13. November 1956 in Fürstenfeldbruck die ersten 20 Einsatzflugzeuge vom Typ Republic F-84F Thunderstreak an die Luftwaffe übergeben worden. Sie wurden rund zehn Jahre bei der Bundesluftwaffe als Jagdbomber eingesetzt, obwohl bereits am 22. Juli 1960 die ersten Starfighter (Lockheed F-104 G) an die Luftwaffe ausgeliefert wurden, ein Flugzeugtyp, mit dem es viele Probleme gab. Bis zu ihrer Ausmusterung am 22. Mai 1991 setzte die Luftwaffe insgesamt 916 Starfighter ein. Davon gingen etwa ein Drittel, nämlich 292 Maschinen, durch Unfälle verloren, wobei

es allein in den Anfangsjahren 1961 bis 1964 insgesamt 64 Maschinen waren. Bis 1991 verunglückten 116 deutsche Piloten tödlich.

Charles Cumonts Übungsflug sollte heute Morgen zusammen mit einem anderen Flugzeug über Roermond und Venlo Richtung Deutschland gehen. Seine F-84F Thunderstreak FU 180 hatte eine Länge von 13,23 m, war 4,47 m hoch und die Spannweite betrug 10,23 m. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 1.100 km/h und einer Reisegeschwindigkeit von 860 km/h hatte die Maschine eine Reichweite von 3.000 km. Die Bewaffnung bestand aus sechs 12,7 mm Maschinengewehren und maximal 2.700 kg Bomben, Raketen oder Zusatztanks an externen Trägern, die bei Trainingsflügen jedoch durch nicht scharfe Übungsmunition ersetzt wurde.³ Als Besatzung war nur der Pilot an Bord. Rechnet man die Zeit von Start, Aufstieg und mittlerer Reisegeschwindigkeit zusammen, so dürfte Charles Cumont bei direktem Anflug in gut 15 Minuten über Waldniel gewesen sein und er hätte trotz seiner hohen Geschwindigkeit die herrliche Landschaft bei relativ guter Sicht genießen können.

Ohne dass irgendjemand etwas davon ahnen konnte, sollten sich etwa ab 10 Uhr die Ereignisse dramatisch zuspitzen.

Änni Weecks versuchte in der Waschküche so gut mitzuarbeiten wie es ihr Zustand zuließ, doch irgendwann musste sie aufgeben und die schwere Arbeit ihrer Mutter und ihrer Schwester überlassen. Sie verließ die Waschküche, um sich etwas auszuruhen. Aber anstatt ins Schlafzimmer ging sie in das Eckzimmer ihrer beiden Jungen und legte sich dort auf eines der Kinderbetten. Sie genoss es, entspannt dort zu liegen und schlief bald ein.

Etwa um dieselbe Zeit stellte Adolf Jansen auf seiner Arbeitsstelle in Hardt fest, dass er heute „zu Nichts zu gebrauchen“ war. Ein noch so schöner Sieg im „Sängervettstreit“ konnte genau so schlimme Folgen nach sich ziehen. Mit einem Wort: Adolf fühlte sich hundeehend. Und wer diesen Zustand selbst einmal durchlitten hat, der kann gut nachvollziehen, dass Adolf zu seinem Meister ging und – ehrlich wie er war – wortwörtlich sagte: „Chef, lassen Sie mich nach Hause gehen, ich mache heute nur Mist.“ Ob sich Adolfs Chef an seine eigenen Jugendjahre erinnert hat oder ob er Adolfs Ehrlichkeit belohnen wollte: er ließ ihn gehen. Und so fuhr Adolf mit seinem Motorroller mehr oder weniger frohgemut nach Hause. Als er zu Hause ankam, sah er seine Mutter mit der Enkelin Ute hinten im Garten spielen. Daher fuhr er heimlich, ohne dass seine Mutter es merkte, auf den Hof und stellte seinen Roller in den Schuppen. Im Haus schlich Adolf die Treppe hinauf, schlüpfte in sein Eckzimmer und wollte sich dort schnell auf das Bett legen. Aber da lag schon ein aufgeschlagener Wild-West-Roman, die Lieblingslektüre vieler Jugendlicher zu jener Zeit. Es war ein spannender Reißer, den er sich bei Delihsen auf der Langestraße ausgeliehen hatte und der ihn schon seit ein paar Tagen in Atem hielt. Und auf einmal war ihm gar nicht mehr schlecht, zumindest nicht so schlecht, dass er nicht mehr lesen konnte. Also nahm

³ <http://www.geschichte.luftwaffe.de>

er das Buch zur Hand und wollte sich aufs Neue gemeinsam mit dem Sheriff auf die Jagd nach den Banditen machen. Aber zum wiederholten Male musste er feststellen, dass das Licht in seinem Zimmer nicht ausreichte, um vernünftig lesen zu können. Wie oft hatte seine Mutter ihn ermahnt: „Junge, denk’ an deine Augen!“ Daher nahm Adolf jetzt das Buch und verließ das zur Dülkener Straße hin gelegene Eckzimmer und legte sich in dem dahinter liegenden Zimmer, das mit einem großen Fenster Richtung Garten/Vogelsrath zeigte, auf das Bett und begann zu lesen. Im Geiste hatte er sich schon auf eine länger dauernde Jagd nach skrupellosen Banditen eingestellt, doch noch in derselben Stunde sollte er erfahren, dass die Wirklichkeit spannender sein kann als das interessanteste Buch.

Gegen 11 Uhr wurde Änni Weecks so langsam wieder wach. Nachdem sie noch einige Minuten vor sich hin gedöst hatte, entschied sie etwa um 10 Minuten nach 11 Uhr, dass sie sich genug ausgeruht habe und stand auf, um zu ihrer Mutter und Schwester in die Waschküche zu gehen. Im Hinterzimmer des Obergeschosses kämpfte Adolf Jansen noch immer mit den Banditen des Wilden-Westens während sein Bruder Willi in einem anderen, ebenfalls zum Garten gelegenen Zimmer im Fenster lag und seiner Mutter zuschaute, die dort noch immer mit ihrer Enkelin Ute zugehörte war.

Die Menschen in Waldniel waren Fluglärm gewohnt. Der nahe gelegene britische Militärflughafen in Elmpt hatte uns Erfahrungen mit den Geräuschen von Flugzeugen sammeln lassen, denn außer an Sonn- und Feiertagen herrschte bei gutem Wetter ein reger Flugverkehr im Luftraum über Waldniel. Und so konnte normaler Fluglärm oder auch das infernalische Getöse beim Landeanflug uns zwar nerven, aber nicht in Angst und Schrecken versetzen.

Auch am Morgen des 04. Juli 1960 dröhnte Fluglärm über Waldniel. Aber diesmal war etwas anders, lauter, näher, bedrohlicher.

Änni Weecks war noch nicht ganz bis zur Waschküche gekommen, da drang der Lärm schon durch Fenster und Mauern. Am Fenster hörte Willi Jansen plötzlich „ein Knattern in der Luft“, das immer lauter wurde und rasend schnell näher kam. Er verließ seinen Fensterplatz und lief in den Garten, um zu sehen, was denn los sei. Auf seinem Bett im Hinterzimmer wurde Adolf Jansen abrupt aus seinen Tagträumen gerissen und musste den Sheriff in seinem Wild-West-Roman die Banditen ohne seine Hilfe jagen lassen. Und plötzlich war er hellwach. Ein nie gehörter, ohrenbetäubender Düsenjägerlärm erfüllte die Luft, wurde immer bedrohlicher und kam in Windeseile näher und tiefer. In der Schule konnten wir unser eigenes Wort nicht mehr verstehen. Die ganze Klasse schaute wie hypnotisiert zum Fenster hinaus, keiner sagte ein Wort und sogar Dr. Schlüter vergaß für einen Moment die Lateinvokabeln. Und dann sahen wir, wie ein Flugzeug im Tiefflug vom Krankenhaus auf uns zukam und knapp über unser Progymnasium hinweg flog. Es dauerte nur Sekundenbruchteile, und dann folgten der Aufprall und der Donnerschlag einer Explosion. Unheimlich. Und danach Totenstille. Für die Dauer eines Wimpern-

schlages vielleicht nur, aber angsterfüllt. Waldniel hielt den Atem an betete, dass nichts Schlimmes passiert sei.

Und dann kam die Hektik. In einem der oberen Klassenräume, deren Fenster Richtung Rösler zeigten, hatte der Schulleiter, Oberstudienrat Rieger, zusammen mit seinen Schülern den Aufprall der Maschine beobachten können. Sofort schickte er meinen Bruder Norbert nach unten, um den Feuersalarm an der Vorderseite der Schule auszulösen, und Sekunden später heulten in ganz Waldniel die Sirenen.

Bei Rösler liefen die Mitarbeiter zum Werkstor, um nachzusehen, was passiert war. Und dann das allgemeine Entsetzen: Die linke Eckseite des Hauses Dülkener Straße 163, ein Teil der firmeneigenen Wohnungen ihres Kollegen Johann Weecks und der Witwe Jansen war total zerstört. Das Zimmer, in dem sich eben noch Änni Weecks ausgeruht hatte und auch das Zimmer im Obergeschoß, in das sich eigentlich Adolf Jansen hatte legen wollen, waren nicht mehr da. Von den vielen Kleinkindern, die normalerweise vor den Meisterwohnungen spielten, fehlte jede Spur. Rauch stieg auf, überall lagen brennende Trümmer herum, zum Teil waren sie auf die Werkshallen der Firma Rösler geflogen und setzten dort das Dach in Brand. Ein vor dem Haus Dülkener Straße 163 abgestellter Volkswagen war schwer beschädigt. Auf dem Hof des Werksgeländes ging das Fahrzeug eines Mitarbeiters in Flammen auf. Auch aus den übrigen Trümmern und Resten schlugen Flammen, Ladungen von Munition gingen los und aus dem Keller des zertrümmerten Hauses ragte das führerlose Heck des Jagdbombers von Charles Cumont.

Adolf Jansen traute seinen Augen nicht: Die Wand zu seinem eigenen Zimmer war nicht mehr da, durch Rauch und Staub und fliegende Trümmer konnte er direkt auf Mauern der Röslerschen Werksgebäude sehen und unmittelbar hinter seinem Bett gähnte ein Abgrund. Geschockt sprang er aus dem Bett und dachte in diesem Moment nur daran, seinen geliebten Wild-West-Roman zu retten, denn schließlich wollte er noch mithelfen, die Banditen dingfest zu machen. Er lief zum Fenster und warf ihn hinaus, in die Sicherheit des Gartens, und dabei sah ihn seine Mutter, die gar nichts davon wusste, dass er überhaupt zu Hause war. Ohnehin starr vor Schreck, glaubte sie ein Gespenst zu sehen, als Adolf nach dem Riesenknall plötzlich im Fensterrahmen auftauchte. Entsetzt schrie sie laut auf, und hätte sie nicht ihr Enkelkind beschützen müssen, wäre sie sicher in Ohnmacht gefallen. Adolf aber hatte nach den ersten Schrecksekunden seine Tatkraft zurück erlangt. Er wusste zwar nicht, was geschehen war, aber er sah Zerstörung und Trümmer und Flammen, die das Schlafzimmer seiner Mutter bedrohten. Beherzt griff er sich den nächsten besten Bottich und begann, die Flammen zu löschen.

Mit seinen Arbeitskollegen stand Johann Weecks einen Moment erschüttert vor den Verwüstungen und den Trümmern seiner Wohnung, voller schlimmster Befürchtungen, was wohl aus seiner Frau und seinem werdenden Kind geworden ist, unfähig, auch nur einen Schritt zu tun. Und nach dem ersten Schock setzte auch bei den Rösler-Mitarbeitern allgemeine Betriebsamkeit ein. Zusammen mit Johann Weecks rannten sie

durch Chaos, Rauch und Trümmer zu seinem Haus, sprangen ungeachtet der explodierenden Munition über brennende Wrackteile, suchend, rufend und trotz allem noch auf ein gutes Ende hoffend. Und dann sah Johann Weecks seine Frau Änni dort auf der Treppe stehen, leichenblass, vor Angst und Schreck am ganzen Körper zitternd, wie angewurzelt und zu keiner Bewegung fähig, aber – Gott sei Dank – unverletzt. In panischer Eile holten sie Änni Weecks aus den Trümmern heraus, denn man konnte ja nicht wissen, wie lange der Rest des Hauses noch stehen bleiben würde und zudem wusste keiner, dass es sich bei den explodierenden Patronen nur um Übungsmunition handelte.

Zur damaligen Zeit waren sehr viele Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr bei der Firma Rösler beschäftigt, und zum Glück auch der Waldnie-ler Oberbrandmeister Josef Müller, der an diesem Morgen Frühschicht hatte. Schnell organisierte er mit seinen Mannen eine professionelle Hilfe. Als Erstes holten sie Adolf Jansen aus der zerstörten Wohnung, der noch immer versuchte, die Flammen im Haus zu löschen. Dann setzten sie seine Löscharbeit fort und konnten schließlich auch das Dach der Firma Rösler vor größeren Schäden bewahren. Josef Kahlen, der Brandmeister der freiwilligen Feuerwehr Amern, arbeitete als Magazinleiter bei der KuAG auf dem Vogelsrather Weg und hatte dort den Lärm des heranstürzenden Düsenjägers und die Detonation des Aufpralls miterlebt. Als er dann die Rauchsäule sah, die von der Unglücksstelle aufstieg, alarmierte er sofort auch die Amerner Wehr, die gerade erst einen neuen Tankwagen bekommen hatte. Von einem Funkstreifenwagen der Polizei war mittlerweile Großalarm gegeben worden, Kreisbrandmeister Gerhard Missing alarmierte vorsorglich alle Wehren im Kreisgebiet, und so kamen die Helfer aus allen Richtungen angerast, einschließlich der Fire Brigade des NATO-Hauptquartiers in Rheindahlen. Zum Glück stellte sich bald heraus, dass niemand verletzt oder gar getötet worden war, weder in dem zerstörten Haus noch auf der Freifläche vor den Meisterwohnungen oder auf der Straße. Aus unerklärlichen Gründen hatte trotz des schönen Wetters kein einziges Kind draußen gespielt und zum Zeitpunkt des Aufpralls hatte kein Auto den Unglücksort passiert. Allen fiel eine Zentnerlast vom Herzen.

Dennoch war das anschließende Szenario gewaltig: Feuerwehrensirenen heulten, Polizeiwagen rasten von überall heran und nach dem Bericht in der Kirchenzeitung eilte auch der damalige Pfarrer Werner zur Unglücksstelle, um nachzusehen, ob Hilfe und Beistand von ihm benötigt wurden. Mit großem Aufgebot rückte dann die englische Militärpolizei aus dem Hauptquartier Rheindahlen an, die sofort das Kommando übernahm und als Erstes den gesamten Bereich der Dülkener Straße rund um die Unglücksstelle hermetisch abriegelt. Es wimmelte nur so von englischer Militärpolizei, so dass auch die Bewohner der Nachbarhäuser Schwierigkeiten hatten, durch diese Absperrung in ihre Häuser zu gelangen.

Die Sorge der Militärpolizei ging wohl zunächst dahin, dass es sich bei dem Absturz um einen Sabotageakt handeln könnte und dass sich unbefugte Dritte für eine fremde Macht wichtige Wrackteile aneignen könnten. Denn schließlich befanden wir uns mitten im kalten Krieg. Erst

knapp vier Monate zuvor, war am 15. März 1960 die erste Ost-West-Abrüstungskonferenz der „10 Mächte“ eröffnet worden, die letztendlich nach schweren Belastungen am 17. Mai gescheitert war. Am 01. Mai 1960 war nämlich der amerikanische Pilot Gary Powers mit seiner U-2 – Maschine bei einem Aufklärungsflug über der Sowjetunion durch Luftabwehrraketen abgeschossen und gefangen genommen worden. Und vor diesem Hintergrund handelte die englische Militärpolizei mit unerbittlicher Strenge. Sabotage und anschließende Spionage in Waldniel?

Natürlich widmete sich die örtliche Presse ausführlich diesem Ereignis. Mit großem Aufmacher verkündeten die Zeitungen die Nachricht von dem Flugzeugabsturz, erwähnten kurz, dass niemand verletzt wurde und ergingen sich in Mutmaßungen über Ursache und Verlauf des Unfalls. In dem Artikel des Grenzlandkurier vom 05. Juli 1960 hieß es: „Noch in der Luft, etwa in 200 Meter über dem Boden erfolgte dann die erste Explosion, die zum Glück die ganzen Treibstoffvorräte und auch einen Teil der Munition vernichtete.“ Doch das kann nicht so gewesen sein, denn dann hätte diese Explosion etwa im Bereich des Krankenhauses statt gefunden und sicherlich wären das Krankenhaus und auch die Höhere Schule, über die der Sturzflug dann weiter ging, von Trümmern oder brennendem Treibstoff getroffen worden, was aber definitiv nicht der Fall war. Gleichwohl war die Wucht des Aufpralls gewaltig. Die Trümmerteile waren weit über die angrenzenden Grundstücke verteilt und zentnerschwere Teile waren auf das Dach der Firma Rösler geschleudert worden.

In den M. Gladbacher Nachrichten vom 05. Juli 1960 wird Willi Jansen zitiert: „Plötzlich hörte ich ein Knattern in der Luft. Ein Düsenjäger, der von Süden her geflogen kam, setzte steil zum Flug abwärts an, und ehe ich meine Vorstellung von einem Luftmanöver zu Ende denken konnte, schlug die Maschine hinter dem Zimmer, in dem mein Bruder zu Bett lag, in das Haus ein. Eine Explosion erfolgte, Qualm stieg auf, es flogen Benzin, Mörtel, Mauerwerk, Erdreich und Flugzeugteile.“ Weiter heißt es dann: „Bei der Röslerschen Werkshalle begann es an mehreren Stellen zu brennen. Ein Munitionsgürtel knallte ab, und über 500 m weit sah ich die Trümmer fliegen. Ein benzingetränkter Teil kam auf dem Werkshof unter einem Kraftwagen zu liegen. Der Fahrer war gerade ausgestiegen. Schnell stand das Fahrzeug in hellen Flammen und war nicht mehr zu retten.“ Und tatsächlich, das Goggomobil⁴ mit dem amtlichen Kennzeichen KK – JD 41 wurde ein Raub der Flammen. Bei der Suche nach dem Halter des Fahrzeugs konnte das Straßenverkehrsamt nicht helfen, da die Datensätze des Amtes nicht soweit zurück reichen. Aber Hanni Weertz, Dülkener Str. 77, und Walter Greferath, Dülkener Str. 83, beide damals beschäftigt bei der Fa. Rösler, erinnerten sich, dass das verbrannte Auto ihrem Kollegen Theodor Derix aus Born gehörte, genannt Derix Thei, der in der Röslerschen Buchhaltung arbeitete. Der Verlust des Autos war umso bitterer für ihn, denn wie die Kirchenzeitung berichtete, wollte er am nächsten Tag damit in Urlaub fahren.

⁴ Es handelte sich um eine kleine viersitzige Limousine, die damals viel vom Autohaus Bongartz verkauft wurde.

Will man die Frage nach den Ursachen des Flugzeugabsturzes aber gewissenhaft klären, dann sind amtliche Unterlagen von großem Wert. Aber leider gibt es aus jener Zeit keine Einsatzberichte der Feuerwehr oder der Polizei mehr, die uns weitere Auskünfte hätten geben können. Lediglich eine englische Internetseite, die an Flugzeugunglücke erinnert, bei denen sich die Piloten mit ihrem Schleudersitz aus der abstürzenden Maschine herauskatapultiert haben, erwähnt mit einem kurzen Satz auch den Absturz vom 04. Juli 1960⁵. Darin heißt es: „F-84 F Thunderstreak FU 180 04/07 1960 Cat.5 crashed at Waldniel (DE), at 11:15, after heavy vibrations in the engine. Lt Charles Cumont ejected safely. The a/c crashed onto a house“. Auch hier wird nur der Hinweis gegeben, dass die Maschine nach heftigen Erschütterungen im Motor in ein Haus gestürzt ist und dass der Pilot sich per Schleudersitz retten konnte. Letztlich konnte also nur der amtliche Untersuchungsbericht des belgischen Verteidigungsministeriums weiterhelfen, denn noch am Tag des Unglücks war eine offizielle Untersuchung des Absturzes eingeleitet worden und es gab eine offizielle Anhörung des Piloten durch einen militärischen Untersuchungsausschuss. Bevor wir aber zu den Einzelheiten kommen, gilt es zunächst, dem amtierenden belgischen Verteidigungsminister Pieter de Crem herzlich zu danken, denn auf meine Anfrage hat er sich persönlich dafür eingesetzt, dass mir die Untersuchungsakte überlassen wurde, denn schließlich unterlag der Untersuchungsbericht – wie alle derartigen Untersuchungen - der militärischen Geheimhaltung. Am 25. Februar 2009 wurde daher die Geheimhaltungsstufe aufgehoben und die Akte wurde mir zugesandt. Was sollte es darin denn auch jetzt, nach fast 50 Jahren noch an militärischen Geheimnissen geben? Hören wir also jetzt die Aussage des Piloten Charles Cumont vom 04. Juli 1960 vor dem Untersuchungsausschuss:

Ich hatte von ... den Auftrag zu einer Mission bekommen, die dazu dienen sollte, einen Flugbericht für die Ausbildung des deutschen Personals zu erstellen⁶. Mit meinem Flugzeug sollte ich genau so starten wie Nr. 1⁷ ... Nach einer Linkskehre sollte ich mich nach Roermond wenden und von da in 2000 Fuß Höhe⁸ Richtung Goch. Die Maschine war mit den inneren und äußeren Halterungen ausgestattet, hatte aber keine zusätzlichen Tanks. Der innere Tank war voll, d.h. 3500 Pfund. Der Start verlief normal: maximale innere Temperatur bei 700° Celsius, Öldruck und Kraftstoffverbrauch normal. Beim Ausrichten des Flugzeugs auf der Piste habe ich den Motor voll aufgedreht, er gab 100 % Leistung, Temperatur um die 600°, Kraftstoffverbrauch normal. Der Motor gab seine volle Leistung zu 100% und ich drosselte ihn auf 98% für den Start. Start normal, keine Erschütterungen im Motor, alles schien normal.

⁵ <http://www.ejection-history.org.uk>

⁶ Der Nordatlantikvertrag wurde am 4. April 1949 durch die Gründungsmitglieder unterzeichnet und trat am 24. August desselben Jahres in Kraft trat. Erst durch die Unterzeichnung der Pariser Verträge am 23. Oktober 1954 wurde die Bundesrepublik Deutschland zum Beitritt eingeladen und am 6. Mai 1955 Mitglied der NATO.

⁷ Nr. 1 bedeutet hier das erste Flugzeug der Zweierformation.

⁸ Etwa 610 m.

Nach einer ausgedehnten ansteigenden Linkskurve ließ ich die Geschwindigkeit auf 390 Kilometer ansteigen und reduzierte die Motorleistung auf 90%. Bis Roermond verlief mein Flug normal, dort nahm ich einen Kurs ungefähr Nord, um Goch anzufliegen, angezeigte Geschwindigkeit: 390 Kilometer.

In Höhe Venlo hatten wir einen recht guten Kontakt mit „Red apple“ in Goch auf Kanal 8⁹ und da Goch die Nachricht meiner Nr. 1 verstanden hatte, befahl man mir, eine Rechtskurve zu machen und mich in geschlossener Formation wieder anzuschließen. Ich muss hinzufügen, dass ich in Höhe von Venlo auf Befehl meiner Nr. 1 den Motor auf 85 % Leistung heruntergefahren hatte. Meine Nr. 1 flog eine Rechtskurve und stieg an, gleichzeitig meldete er, dass er seinen Motor auf 98 % hochfahren werde, ich zog meinen Schalthebel ganz durch und als ich meine Nr. 1 am inneren Scheitelpunkt der Kurve eingeholt hatte, nur wenige Meter von ihm entfernt, betätigte ich die Sturzflugbremse¹⁰ und fuhr wahrscheinlich die Motorleistung herunter. In diesem Moment verspürte ich Vibrationen, die ich aber darauf zurückführte, dass meine Bremsen ausgefahren waren; ich fuhr die Sturzflugbremsen wieder ein und musste aber feststellen, dass die Vibration andauerte und noch immer sehr stark war. Ich drosselte meinen Motor herunter bis auf Leerlauf und meldete gleichzeitig meinem Leader¹¹, dass ich starke Vibrationen in meinem Motor hätte. Mein Leader sagte mir „stelle ihn auf Leerlauf“ und ich sagte ihm, dass das schon geschehen sei und dass die Vibrationen trotzdem andauerten. Die Vibrationen waren so stark, dass ich den Bordfunk nur sehr schwer verstehen konnte.

Kurz zuvor, zum selben Zeitpunkt, als ich die Vibrationen zu spüren begann, bemerkte ich auch einen Geruch, den ich als unnormal bezeichnen würde, weil ich ihn wegen meiner Sauerstoffmaske nicht näher bezeichnen könnte.

Als ich dann an eine Panne dachte, habe ich das aus irgendeiner subjektiven gedanklichen Assoziation als eine Explosion im Kompressor angesehen. Mein Regler für den Sauerstoffregulator stand auf normal. Und als die Vibrationen begannen, befand ich mich in einer leicht aufsteigenden Haltung mit höchstens 60° Neigung...

In dem Augenblick, als die Vibrationen einsetzten, habe ich keinen Schock empfunden. Ich habe die Maschine auf Leerlauf zurückgefahren und mein Leader sagte „geh weiter auf Notfall“, und nachdem ich den Schalter 1 bis 2 Sekunden lang gesucht hatte, weil er sich je nach Flugzeugtyp an einer anderen Stelle befindet, habe ich auf Notfall geschaltet. Ich schaltete also auf Notfall, aber das brachte keine Verbesserung der Vibrationen. In diesem Moment sah ich auf die Instrumente für meinen Motor, sah das rote Warnlicht (Notfalllicht) und stellte fest, dass mein Drehzahlmesser zwischen 40 und 50 % Leistung stand. Meine Temperatur war ständig über 600° und schwankte manchmal bis 800°.

Ich glaube, dass ich in diesem Augenblick über Bordfunk gesagt habe, dass ich abspringen würde und mein Leader hat gesagt „Ok, spring ab“. Trotz allem versuchte ich, ob ich nicht mindestens 60% Motorleistung

⁹ Das war die dortige Bodenfunkstation.

¹⁰ Das sind zusätzliche Bremsklappen auf oder unter den Flügeln, die die Fallgeschwindigkeit bei einem Sturzflug verringern.

¹¹ Das war der Pilot der Maschine Nr. 1

erreichen konnte, um zu einem Flugplatz zu gelangen, aber die Bewegungen mit dem Schalthebel führten nur zu einem Anstieg der Temperatur ohne die Drehzahl zu erhöhen.

In diesem Augenblick, oder bevor wir auf den Guard Channel¹² gewechselt sind, habe ich meinen Leader rufen hören „Mayday,Mayday“¹³. Mein Bordfunk funktionierte einwandfrei aber ich konnte ihn wegen der Vibrationen nicht sehr gut verstehen.

Mein Leader fragte mich nach meiner Position und ich meldete ihm, dass ich dabei war, in einer angezeigten Höhe von 5000¹⁴ Fuß mit 200 Stundenkilometern durch die Wolken zu stoßen.

In diesem Augenblick entschied ich mich abzuspringen, aber ich sagte noch einmal über Funk: „In Gottes Namen, es gibt keine andere Chance, 2 Unfälle in 2 Flügen.“

In einem Befehlston rief mein Leader „Halt die Klappe und spring’ ab!“. Ich stützte meine Beine wie vorgesehen in die Bügel, drückte den Kopf gegen die Kopfstütze, klappte mein Visier herunter, legte die Arme auf die Armstützen und zog gleichzeitig an beiden Griffen. Sofort war ich ohne Dach und nach 1 oder 2 Sekunden betätigte ich die beiden Abzüge für den Schleudersitz.

Mein Gashebel war in der Position „Leerlauf“ stehen geblieben. Ich hatte das Gefühl als drehte ich mich in einer schlingernden Achse um mich selbst und danach – ich glaube nach drei Drehungen – spürte ich meinen Sitz, der auf meine Arme drückte. Es wurde mir klar, dass ich den Sitz mit Brachialgewalt festhielt, ich ließ ihn los, und kurz nachdem ich meinen Fallschirm spürte, der sich problemlos geöffnet hatte, sah ich meinen Sitz wieder, der ohne mich herabfiel.

Nachdem sich mein Fallschirm geöffnet hatte merkte ich, dass ich 1 oder 2 Drehungen um meine vertikale Achse machte, was ich auf die Straffung der Leinen des Fallschirms zurückführte. Die Landung auf dem Boden war nicht zu heftig. 15 Tage zuvor hatte ich einen Artikel gelesen über die Technik des Fallschirmspringens, ... und dank der Hinweise in diesem Artikel versuchte ich, meinen Fallschirm mehr oder weniger zu lenken, um Hindernissen auszuweichen und so sanft wie möglich zu landen.

Während des Fallschirmfluges sah ich das Flugzeug ungefähr 1 km zu meiner Linken, das eine Kurve flog und herabstürzte und ich sah es mitten auf der Straße zwischen einer Fabrik und einem Häuserblock aufschlagen.

Solange es flog, schien das Flugzeug nicht zu brennen, aber als es auf den Boden aufprallte gab es einen großen Feuerball, rot und schwarz. In der Viertelstunde nach dem Unfall wurde ich in ein Krankenhaus¹⁵ transportiert, wo ich von einem englischen Militärarzt untersucht wurde, der mir sagte, dass alles ok sei.

¹² Ständig überwachte Funkfrequenz, die in erster Linie für Notrufe genutzt wird.

¹³ Mayday ist das internationale Notrufsignal im Sprechfunk. Dabei ist es egal, ob man zu Lande, zu Wasser, oder zu Luft in eine Notfallsituation gerät. Das Notrufsignal wird international von verschiedenen Funkdiensten verwendet und hat im Funkverkehr oberste Priorität

¹⁴ Etwa 1.524 m.

¹⁵ Gemeint ist wahrscheinlich die Krankenstation der NAAFI.

Ich habe bei dem Flug meinen Helm nicht verloren, denn als der Fallschirm sich öffnete, hatte ich noch meine Sauerstoffmaske um.
Ich glaube, dass meine Stiefel mich während des Schleudersitzabschusses geschützt haben und meinen Fuß und Knöchel bei dem Aufprall auf die Erde gestützt haben...
Soweit die Aussage des betroffenen Piloten.

Luftwaffenleutnant Charles Cumont war also auf seinem Übungsflug unterwegs, als er kurz hinter Venlo über deutschem Gebiet starke Vibrationen im Motor seines Flugzeugs verspürte. Bevor er sich entschloss, aus der Maschine auszusteigen und dieselbe abstürzen zu lassen, versuchte er noch, die Maschine so lange in der Luft zu halten, bis er vielleicht doch noch den rettenden Flughafen Elmpt erreichen konnte. Er wollte nicht schon wieder ein Flugzeug verlieren, denn aus seinem Satz „In Gottes Namen, es gibt keine andere Chance, 2 Unfälle in 2 Flügen“ ergibt sich eindeutig, dass auch sein vorheriger Flug mit einer Bruchlandung geendet hatte, und vielleicht war das auch der Grund, weshalb er zusammen mit einer zweiten Maschine unterwegs war. Als sich aber dieses Vorhaben, einen rettenden Flughafen zu erreichen, als aussichtslos erwies, bereitete er seinen Absprung vor. Ein Versuch, die Maschine kontrolliert zum Absturz zu bringen, damit sie auf freiem Feld herunter kommen sollte, war nicht möglich. Zu hoch war noch die Geschwindigkeit und zu dicht lagen hier die Ortschaften bei einander. Mit einem Knall wie bei einer Explosion sprengte er das Dach von seiner Kabine, und es wird dieser Knall gewesen sein, den der Grenzlandkurier in seinem Bericht vom 05. Juli 1960 als Explosion erwähnte. Die herausgeschleuderte Haube der Pilotenkanzel wurde später an der Landstraße zwischen Waldniel und Dülken gefunden. Dann, in einer Höhe von noch 1.300 m, als sich die Maschine nordöstlich von Berg befand, katapultierte er sich mit dem Schleudersitz hinaus und landete schließlich per Fallschirm auf einem Feld in Eicken, nicht weit von der Gaststätte Paulus. Das nunmehr führerlose Flugzeug drehte quasi eine Kurve über den Randbereich des Waldnieler Ortskerns, überquerte Krankenhaus und Höhere Schule, schaffte es gerade noch quer über die Werkshallen der Firma Rösler und grub sich letztlich fast senkrecht in die untere linke Ecke des Hauses Dülkener Straße 163 bis tief in den Keller, so dass von der Maschine kaum noch etwas zu sehen war.

Dank der zahlreichen Helfer war man schnell Herr der Lage. Die einzelnen Brandstellen konnten problemlos gelöscht werden, so dass Kreisbrandmeister Missing bereits um 12,20 Uhr die ersten auswärtigen Wehren abrücken lassen konnte. Mühsam und wesentlich zeitaufwendiger war allerdings die Bergung der Trümmer und des Flugzeugwracks. Dabei mussten diese immer wieder unter Wasser gesetzt werden, da überall Übungsmunition verstreut lag und man verhindern musste, dass diese explodierte und die Patronenhülsen wie unberechenbare Geschosse durch die Luft schwirrten. Am Nachmittag wurden die Aufräumarbeiten zunächst eingestellt, weil die britische Luftwaffe das im Keller des Hauses steckende Flugzeugwrack ohne fremde Hilfe bergen wollte.

Nach dem Aufprall waren auch in der katholischen Volksschule die Kinder an die Fenster gestürzt, um zu sehen, was geschehen war. Und Josef Weecks, der ältere der beiden Brüder, konnte mit seinen Schulkameraden vom Fenster seines Klassenzimmers aus die Rauchsäule der Unglücksstelle sehen, ohne zu ahnen, dass es sich unter anderem um sein Zimmer handelte, das da in Rauch aufging. Umso erschrockener war er, als er und sein Bruder Gerd in der nächsten Pause von der Schulleitung über den Unfall informiert und nach Hause geschickt wurden.

Etwa eine Stunde nach dem Absturz traf Charles Cumont an der Unglücksstelle ein. Er hatte den Absprung mittels Schleudersitz und Fallschirm unverletzt überstanden, war von einem englischen Militärarzt untersucht worden, und stand nun erschüttert vor dem Ergebnis seines Übungsfluges. In gebrochenem Deutsch erklärte er, wer er sei, woher er komme, was das Ziel seines Fluges gewesen sei und dass er noch versucht habe, einen Flugplatz zu erreichen. Er war sehr erleichtert, als er hörte, dass niemand persönlich zu Schaden gekommen war. Aber innerlich wird er sicher auch immer wieder den einen Satz wiederholen haben „2 Unfälle in 2 Flügen“.

In der Zwischenzeit waren die Helfer und Nachbarinnen um Johann Weecks zu dem Ergebnis gekommen, dass es auf jeden Fall besser sei, wenn seine Frau sich vorsorglich untersuchen lasse, denn man könne ja nicht wissen, wie sich dieser Schock auf ihre Schwangerschaft auswirke und da zum Glück niemand verletzt worden war, wollte man auch eine eventuell drohende Fehlgeburt verhindern. Adolf Jansen, der mittlerweile wieder alle seine Sinne beisammen hatte, fuhr mit seinem Roller zur Praxis von Dr. Ostendarp, Dülkener Straße 70, um Bescheid zu geben, dass der Doktor bitte schnellst möglich zu Frau Weecks kommen solle. Auf der Rückfahrt musste auch er dann mit der Hysterie des kalten Krieges Bekanntschaft machen, als er sich den rigiden Methoden der englischen Militärpolizei ausgesetzt sah, die ihn nicht mehr durchlassen wollten.

Änni Weecks musste dann doch vorsichtshalber ins Krankenhaus eingewiesen werden, wo sie bis zur glücklichen Geburt ihres dritten Sohnes blieb. Am 04. August 1960, also genau einen Monat nach dem Schreckensereignis, erblickte Hans Weecks das Licht der Welt. Vater Johann Weecks kam mit den beiden Jungen zunächst bei seinen Eltern und den Eltern seiner Frau unter. Zum Glück wohnten beide Großeltern in Oberkrüchten, so dass die Familie nicht auseinander gerissen wurde. Die Familie Jansen hatte das Glück, sofort in eine freie Wohnung in der Rösler-Siedlung ziehen zu können. Bei der Firma Rösler kam es trotz der Brandschäden an den Dächern nicht zu einem wesentlichen Betriebsausfall. Lediglich eine vorübergehende Stromunterbrechung hatte zu einem kurzen Arbeitsausfall geführt.

Mit diesem Unglück haben Waldniel und Adolf Jansen es auf die Titelseite der Bild-Zeitung gebracht. WDR-Reporter Walter Erasmi berichtete in der Fernsehsendung „Hier und Heute“ über das Unglück, das die Bewohner des Hauses Dülkener Straße 163 getroffen hatte und auch die örtlichen Zeitungen brachten ausführliche Berichte über dieses Ereignis.

Eine ungewollte Publicity, auf die wohl alle Beteiligten gerne verzichtet hätten.

Die NATO hat den materiellen Schaden relativ zügig ersetzt, aber den seelischen Schaden, den Schreck und die schlaflosen Nächte danach, die konnte keiner ersetzen. Noch lange Zeit danach hatten einige schwer damit zu kämpfen.

Charles Cumont, der Pilot des Unglücksflugzeugs, hatte zwar dank seines Schleudersitzes diesen Absturz unbeschadet überlebt und auch der militärische Untersuchungsausschuss hatte ihm bescheinigt, dass die Entscheidung zum Ausstieg genau richtig gewesen war, doch tragischerweise starb er am 28. November 1962 bei einem Autounfall.¹⁶

Betrachtet man das Umfeld des Unglücksortes, dann kann es nur verwundern, dass nicht mehr geschehen ist. Was hätte nicht alles passieren können in und vor den Häusern, auf der Straße, den Schulen mit ihren damals 776 Schülern, den Lehrern und Büroangestellten, im Krankenhaus mit seinen 100 gut belegten Betten¹⁷, der NAAFI mit rund 100 Beschäftigten und letztlich der Firma Rösler mit etwa 400 Beschäftigten! Und nicht einer hatte auch nur eine Schramme davon getragen!

In den Tagen danach gab es in Waldniel nur ein Thema, und auch die Gespräche während des herrlichen Ungerather Schützenfestes mit König Peter Kirkels am nächsten Wochenende wurden von diesem Thema beherrscht. Und immer wieder wurden dieselben Fragen diskutiert: Warum spielten gerade zu diesem Zeitpunkt keine Kinder vor den Meisterwohnungen? Warum war auf der sonst so stark befahrenen Dülkener Straße kein Auto unterwegs gewesen? Warum war Änni Weecks wenige Minuten vor dem Einschlag aufgestanden und aus dem Zimmer gegangen? Wieso lag der Wild-West-Roman aufgeschlagen auf Adolf Jansens Bett, der ihn veranlasst hatte, das Zimmer zu wechseln? Wieso blieben Krankenhaus, Schulen, Rösler und die NAAFI unversehrt? Fragen, auf die es so keine direkte Antwort gab, die aber jeder in seinem Innern spürte. Und auch heute noch erinnern sich viele Waldnieler an den Tag, an dem eine Heerschar von Schutzengeln ihre schützenden Flügel über Waldniel ausgebreitet hat.

¹⁶ Auskunft des M. Vincent Pécriaux per Email, Mitbetreiber der Internetseite <http://www.ejection-history.org.uk>

¹⁷ Angabe über Krankenhaus: Walter Arretz, in: Heimatbote Schwalmtal, 1998, S. 36