



Jagdflieger-Absturz bei Schloss Hohenstein (1945)

von Hubert Burkard

Ältere Dietinger berichten von Erzählungen ihrer Eltern, dass auf dem Gebiet der Gemeinde Dietingen in der Feldlage Richtung Hohenstein kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs ein Militärflugzeug abgestürzt sei. Lange Zeit sei eine stromlinienförmige Plexiglaskanzel eines Flugzeugs bei Bauer Karl Maier im Garten als Hühnerunterstandhäuschen verwendet worden. Der Bauer und Schneidermeister Pius Graf brachte seinerzeit eine lederne Fliegerkappe von seinem Feldgrundstück nach Hause. Diese hat der Sohn im vergangenen Jahr Hubert Burkard als Heimatkundler für den Fundus des Heimatmuseums Zehntscheuer übergeben. Burkard ließ dann die weitere Erforschung der Geschichte keine Ruhe.

Nachdem im vergangenen Jahr Hubert Burkard auch eine Kopie der persönlichen Aufzeichnungen der gräflichen Familie von Bissingen und Nippenburg über die letzten Kriegsjahre auf Hohenstein erhalten hatte, suchte er auch dort nach Berichten zu einem eventuellen Flugzeugabsturz. Tatsächlich gab es hier Aufzeichnungen von Graf Cajetan und Gräfin Elisabeth geborene Freiin von Aretin über das Geschehen um Schloss und Hofgut Hohenstein sowie auch um das Hofgut Neckarburg. Die besonderen Gefahren waren bedingt durch die Luftangriffe von amerikanischen Flugzeugen auf die Bahnlinie, die Güterzüge, den nahen Bahnhof Talhausen, aber auch auf Rottweil und Oberndorf.

Von der Nr. 0-719266 zur Person Cooper jr.

Die fast unmöglich erscheinende Ermittlungsgeschichte nahm dann ihren weiteren Verlauf über den noch leserlichen Eintrag im Innern des Fundstücks der Fliegerkappe. Dort war zu entziffern: Cooper jr. und die Nummer 0-719266. Ein Schrift- und E-Mail-Verkehr führte nun über die amerikanische Botschaft in Berlin und München, über das US-Generalkonsulat in Frankfurt, über die US-Army Europe in Ramstein, über die US-Army Wiesbaden zu dem Historiker der US-Luftwaffe, Dr. Silvano Wueschner. Herr Wueschner setzte sich in besonderem Maße für das Dietinger Anliegen der weiteren Aufklärung zur Person Cooper jr. und dessen vermeintlichem Absturz als Pilot ein. Ihm gilt unser herzlichster Dank.

Über diverse Internet-Recherchen und Register der US Army wie auch persönliche Verbindungen von Herrn Wueschner nach USA in Verbindung mit Name und Nummer der Fliegerkappe konnten die persönlichen Daten des Piloten ermittelt werden. Es handelte sich um den Piloten Priesley P. (Paul) Cooper jr., Second Lieutenant, US. Army Air Forces, 5th Fighter Squadron, 52nd Fighter Group, geboren am 2. November 1924 in Roby, Texas.



Die lederne Fliegerkappe des 1945 abgestürzten amerikanischen Piloten Priesley P. Cooper jr. Foto: Roland Ober

Absturz am 22. Februar 1945 und Beisetzung in Belgien

Im Kampf (Killed In Action) gefallen am 22. Februar 1945. Ausgezeichnet mit den Orden „Purple Heart“ und der „Air Medal“. Als Absturzstelle ist in einzelnen Registern nur „Germany“ vermerkt. Seine sterblichen Überreste wurden zur Umbettung von der US Army abgeholt und zunächst über den Soldatenfriedhof Saint-Avold bei Metz endgültig auf dem großen amerikanischen Soldatenfriedhof „Ardennes American Cemetery“ in Neupré/Belgien, etwa 20 Kilometer südwestlich von Lüttich, beigesetzt. Dort ruhen 5328 gefallene amerikanische Soldaten des Zweiten Weltkriegs. Neben anderen Erinnerungsschriften steht an einer Wand ein verkürztes Gebet des amerikanischen Kardinals Newman: „O Herr hilf uns. Erfülle uns mit Gnade und gib Ihnen die Ewige Ruhe.“

In der amerikanischen Tageszeitung „The Abilene Reporter“ (Texas) am 11. März 1945 erschien auf der ersten Seite folgende Nachricht: „Roby, 10. March 1945: Priesley P. Cooper of Roy dies in War 2nd Lt. Priesley P. Cooper Jr., Mustang fighter Pilot, was killed in action over Germany on 22.2. His father, Priesley P. Cooper of Houston, formerly of Roby, was informed Saturday by the War Departement.“

Die Familie Cooper in Texas

Seine Eltern waren: Priesley Paul Cooper (1899-1970) und Susie Virginia Simmons Cooper (1898-1933), der Gefallene hatte noch eine

Schwester namens Pauline Cooper Warton (1921-2012), genannt „Polly“; sie starb am 29. Mai 2012 in Austin, Texas.

Die Familie hatte zwei Söhne mit Namen Ben William Warton aus Marbel Falls am Colorado River und Freddy Paul Warton aus Austin in Texas. Diese zwei Neffen des gefallenen Fliegers leben heute mit ihren Familien im US-Bundesstaat Texas. Der Neffe Ben ist heute 68 Jahre alt und hat eine private therapeutische Praxis in Marbel Falls. Neffe Freddy ist heute 64 Jahre alt, ist Unternehmer und mit seiner Frau Julie verheiratet. Sie haben eine Tochter namens Tamara und wohnen in Austin.

US Air Force-Stützpunkt in Italien

Mit diesen amtlichen Ergebnissen gab sich der Autor allerdings nicht zufrieden. Ein Vergleich des Absturztages mit den Angaben der Tagesaufzeichnungen der gräflichen Familie bestätigte sich. Über die US Air Force konnte er Auftrag, Einsatz und Ziele erkunden. Über einen Tagesbericht der 52nd Fighter Group (Jagdgeschwader) vom 22. Februar 1945 mit 57 Flugzeugen, davon die 5nd Squadron (Staffel) von Leutnant Cooper mit 22 Flugzeugen, konnte Näheres ermittelt werden. Neben der 2nd und 4th Fighter Group war auch seine Staffel auf der Heimatbasis, dem Stützpunkt in Madna bei Termoli in Italien an der Adria (850 Kilometer bis Süddeutschland), stationiert. Seine 5nd Squadron hatte den Spitznamen „speiende Kätzchen“. Die Flugzeuge hatten eine rote Nase und ein gelbes Heck.

Das 52. Kampfgeschwader flog das legendäre Jagdflugzeug „Mustang“ mit der Typbezeichnung: „Flight North American P 51 D Mustang“. Es handelte sich um ein einmotoriges, einsitziges Ganzmetall-Jagdflugzeug mit sechs automatischen 12,7mm-Maschinengewehren in den Tragflächen. Hiervon wurden allein 15000 Stück produziert. Wenn sie nicht zwei Bomben außen unter den Flügeln mitführten, konnten sie mit zwei Zusatztanks ausgerüstet werden. Damit hatten sie dann eine Reichweite von 3000 Kilometern. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 700 km/h. Ihre maximale Flughöhe lag bei 12000 Meter. Die Maschinen hatten mit 12 Zylindern 1650 PS und einen Merlin Motor von Rolls Royce. Als Langstrecken-Begleit- und -Abfangjäger hatten sie überwiegend den Auftrag, die viermotorigen B 17 Bomber als Begleitschutz nach Süddeutschland zu eskortieren. Die Aufgaben und die Ziele des 52. Jagdgeschwaders waren, das deutsche Transportsystem der Eisenbahn zu zerstören.

Am 22. Februar 1945 holten die alliierten Luftwaffen in einer gemeinsamen Aktion mit insgesamt 8000 Flugzeugen zu einem gewaltigen Schlag aus. Ziele waren unter anderem die

Bombardierung der Güterbahnhöfe zwischen Lindau und Memmingen sowie die Umgebung von Ulm. Die eigentlichen Begleitschutzaufträge verloren immer mehr an Bedeutung und wurden meist mit sogenannten „Strafing Missions“ d.h. einmal am Ziel angekommen, verließen die Jäger die hochfliegenden Bomber und begannen mit dem Beschuss von Bodenzielen im Tiefflug. Dabei unterflogen sie teilweise Flak und Radar mit einer Höhe von 15 Metern über Grund um die Bodendeckung auszunutzen.

Der Schicksalstag für die 5. Jägerstaffel in Dietingen

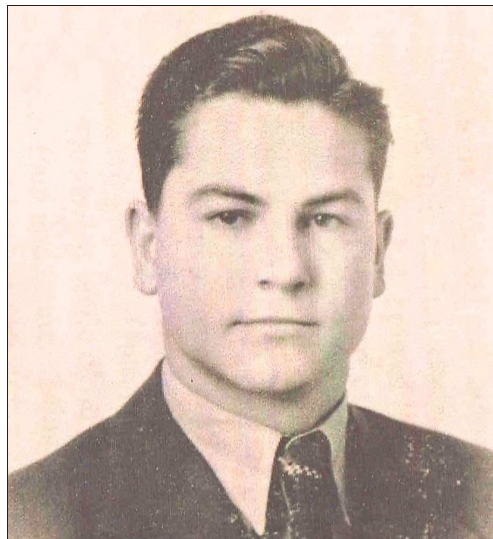
Dies war am Donnerstag, 22. Februar 1945, genau so. Zweieinhalb Stunden nach dem winterlichen Start der 52nd Fighter Group um 10.40 Uhr vom Hauptstützpunkt Madna bei Termoli/Süditalien verließen die 57 Mustangs den Bomberpulk am Ziel und begannen mit dem Beschuss von Bodenzielen im Tiefflug. Die 5nd Fighter Group von Leutnant Cooper, die mit 22 Flugzeugen gestartet war, beschoss eine Fabrik in Donaueschingen, Kasernen, Bahnhöfe, Güterzugwaggons, Lokomotiven, Tankwaggons, Sendemasten von Radio und Radar. Von den Aktionen war auch die Bahnlinie Rottweil-Horb betroffen. Neben den Bahnhofs- und Fabrikanlagen in Rottweil und Oberndorf war auch im Neckartal der nächstgelegene Bahnhof Talhausen mit Brücken, Tunnels und stehenden Güterzügen Ziel der angreifenden amerikanischen Tiefflieger.

Von der 5nd Staffel schafften 20 Flieger die Rückkehr über die Alpen zu ihrem Flugplatz in Italien. Robert „Rocky“ Rhodes konnte sein von der Flak angeschossenes Flugzeug, lt. Bericht des Liechtensteiner Volksblatt vom 24. Februar 1945, im Rheintal bei Liechtenstein in der Schweiz im seichten Uferstreifen des Rheins notlanden und wohlbehalten aussteigen. Der Pilot Priesley Cooper aber geriet in starkes Flakfeuer. Seine Maschine konnte durch verschiedene Treffer nicht mehr gesteuert werden und schoss in die Tiefe.

Nach übereinstimmenden Berichten des Kampffliegers Robert F. Rhodes, den Aufzeichnungen der gräflichen Familie von Bissingen, dem Tagesbericht des Leiters der 52nd Fighter Group und den persönlichen Berichten der Neffen von Leutnant Cooper wurde sein Flugzeug vermutlich von der Flak auf der Stettener Höhe schwer getroffen und stürzte auf ein Feld bei Schloss Hohenstein ab. Cooper wollte mit dem Fallschirm in einer Höhe von 150 Metern abspringen. Dabei sprengte er die in tropfenähnlicher Form ausgebildete Plexiglaskanzel ab. Beim Ausstieg riss ihm der Luftstrom die lederne Pilotenkappe vom Kopf. Beide Teile wurden entfernt vom eigentlichen Absturzort von den Dietinger Bauern Pius Graf und Karl Maier in den Feldern gefunden. Nach schwäbischer Art, „dass man etwas Ganzes immer noch brauchen kann, wurde die Glaskanzel ein Unter-



Flight North American P-51 D Mustang über der Adria
Vorlage: Verfasser



Pilot Priesley P. (Paul) Cooper jr., Second Lieutenant, US. Army Air Forces, 5th Fighter Squadron
Vorlage: Verfasser

stand für Hühner und die Lederkappe eine warme Kopfbedeckung für den Winter“.

Beim Ausstieg aus der Maschine verhedderte sich allerdings der Fallschirm Coopers an den Tragflächen, wovon er sich nicht mehr befreien konnte. So wurde er mit der Maschine in den Tod gerissen. Das Flugzeug explodierte beim Aufschlag und verbrannte mit dem herausgefallenen, unkenntlich gewordenen Piloten. Der noch tätige Bürgermeister, NS-Parteimitglied Franz Ohnmacht, wurde mit drei weiteren Bürgern zum Absturzort alarmiert, wo sie den toten Piloten am 22. Februar 1945, nachmittags gegen drei Uhr, neben den Flugzeugtrümmern fanden. Ohnmacht sicherte seine Erkennungs-marke neben einem zeretzten Foto, das er auf dem Rathaus später zusammenklebte. Das Foto zeigte eine Frau mit einem Kind. Die Trümmer und der Leichnam wurden von den hinzugezogenen Bürgern bewacht, bis der Leichnam in einen Sarg gelegt werden konnte. Die Flugzeugtrümmer mussten auf Befehl der deutschen Luftwaffe zum Bahnhof Rottweil verbracht werden.

Den Absturzort beschrieb Gräfin von Bissingen wie folgt: An der Ecke des Dans (Tann) am Ende der Allee, die von der Feldscheune dorthin führt. Graf von Bissingen bezeichnete die Absturzstelle wie folgt: Auf dem Hohensteiner Mittelfeld etwa 70 Meter westlich gen südlich, an das den Römerweg grenzende Stück.

Nach dem Bericht von Franz Ohnmacht, der uns über den US-AF-Historiker Dr. Wueschner erreichte, und dem alten Friedhofsbestattungs-Register mit Eintrag des Totengräbers Mathias Beck, genannt „Peterle Matheis“, erfolgte am 23. Februar 1945, abends acht Uhr, die Bestattung auf dem Gemeindefriedhof. Dabei waren zugegen Totengräber Mathias Beck und die Gemeindefriedhofarbeiter Mathias Schmuck und Sebastian Schürle sowie Franz Ohnmacht. In einer Lageplanskizze des Friedhofs ist die Grablege und ein Holzkreuz mit Inschrift erfasst.

Nach dem Protokoll des Gemeinderats vom 10. Juni 1945 stellte Schreinermeister Bantle von Irslingen der Gemeinde Dietingen die Kosten für die Anfertigung eines Sarges für den abgeschossenen amerikanischen Flieger in Rechnung, da es in der Gemeinde Dietingen zu dieser Zeit keinen Schreiner gab. Am 18. Juli 1946 wurde er von Dietingen auf den amerikanischen Soldatenfriedhof „St. Avold“ bei Metz und am 11. Mai 1950 zur endgültigen Ruhestätte auf den amerikanischen Soldatenfriedhof „Arden-

nes American Cemetery“ in Belgien umgebettet.

Rührung und Dankbarkeit der Nachfahren

In einem anrührenden Brief schildern die Neffen der noch in Texas lebenden Nachfahren, welche Gemütsbewegungen ihre Mutter als Schwester des Piloten durchmachen musste. Die Mutter des Piloten war früh verstorben, und so musste sie die Stelle der Mutter einnehmen. Für die Neffen war Onkel Priesley eine besondere Bezugsperson und auch nach seinem Tode in den prägenden Jahren ihrer Jugend im Geiste stets gegenwärtig. In ihrem Leben spielte er auch weiterhin eine wichtige Rolle. Auch ihre Mutter konnte den Tod ihres zwanzigjährigen Bruders nie verwinden. Die Erinnerung an ihn konnte mit Worten nicht ausgedrückt werden. Als die Neffen nun nach 70 Jahren von den Recherchen des früheren Bürgermeisters Hubert Burkard aus Dietingen zum genauen Absturzort und der genauen Todesursache wie auch zur Auffindung von Flugzeugteilen und der Fliegerkappe erfuhren, seien sie in Tränen ausgebrochen. Gerade aber die authentische Fliegerkappe als gut erhaltenes persönliches Kleidungsstück sei für sie eine Quelle der Freude. Falls das Erinnerungsstück nicht sinnvoll im Gemeindefriedhof weiter aufbewahrt werden sollte, wäre es für sie eine große Freude, wenn sie die Fliegerkappe erhalten könnten. Damit schliesse sich der Kreis der Trauer und Erinnerung.

Nach Ansicht der kontaktierenden US Air Force sei dieses Unterfangen für Hubert Burkard besonders ehrenhaft und mit größtem Dank verbunden. Dies gelte auch für den Historiker des 86. Geschwaders der US Air Force Europe, Dr. Silvano Wueschner.

Tod von Feind und Freund

Im Tod verblissen Feind und Freund. So soll diese Dokumentation an die amerikanischen, aber auch an die deutschen Soldaten erinnern, die in diesen maßlos unseligen Krieg gezwungen wurden. Nicht vergessen seien aber auch die Männer, Frauen und Kinder der zivilen Bevölkerung, die unschuldig zu Tode kamen und großes Leid hinterließen. Die Menschheit hat aus diesem Krieg nicht viel gelernt. Tod und Leid, wie heute in der Ukraine, sprechen für sich. Möge trotzdem eine schützende Hand uns führen.



Das Grabkreuz von Priesley P. Cooper jr. auf dem Soldatenfriedhof „Ardennes American Cemetery“ in Belgien
Vorlage: Verfasser

Rottweil und sein Patenschiff Castor (1962-1990)

von Michael Rauschert

Ob in Tarnfleck oder in „1. Geige“, man sieht sie am Weihnachtsmarkt eifrig Becher, gefüllt mit Punsch, aus ihrem Hüttchen heraus reichen. Und das für einen guten Zweck. Vier Schecks mit je 3500 Euro überreichten die Kameraden des Minentauchereinsatzbootes „Rottweil“ zusammen mit ihrem Kommandanten, Korvettenkapitän Stefan Oeggl (man erkennt ihn am Kommandantenstern (1) auf seiner rechten Brust über dem Tätigkeitsabzeichen und seinen drei breiten „Kolbenringen“ am Unterarm) am Ende des letztjährigen Weihnachtsmarktes. Bereits seit dem zweiten Rottweiler Weihnachtsmarkt nimmt die Besatzung der „Rottweil“ mit ihrem bekannten Marinepunsch an der Veranstaltung teil.

„Die ‚Rottweil‘ trägt den Namen unserer Stadt in die Welt – ihre Mannschaft ist bei uns stets ein gern gesehener Gast“, so Oberbürgermeister Ralf Broß beim Besuch des aktuellen Kommandanten und seines Vorgängers, Korvettenkapitän Mario Fink (er trägt als ehemaliger Kommandant den Kommandantenstern auf der linken Brustseite), anlässlich des Kommandowechsels 2014.

So fing es an

Der Ursprung dieser Verbindung liegt weit zurück. Anfang November 1962 richtete der gebürtige Rottweiler Helmut Weißer, seinerzeit Kapitänleutnant – ihn zog es schon zur See „als Rottweil noch in der Heerstraße aufhörte“ – und erster Kommandant der SM (Schnelles Minensuchboot) „Castor“ (lateinisch: Biber), eine Bitte an seine Heimatstadt Rottweil, die er „vor nahezu sieben Jahren verlassen“ hatte, zur Übernahme der Patenschaft für sein neues Schiff. Dieser Bitte wurde „bereits acht Tage nach Eintreffen des Briefes, am 13. November“ im Gemeinderat einstimmig entsprochen (2).

Dies war nicht das erste Kommando, das Kapitänleutnant (umgangssprachlich auch KaLeu) Weißer führte. Zuvor war er bereits im Januar 1962 für kurze Zeit auf der „Orion“ (Stilllegung am 19. Januar 1962) und von März bis September 1962 auf der „Saturn“ (Stilllegung am 28. September 1962). Beide Boote wurden schon im Räumdienst der Kriegsmarine eingesetzt und wurden 1956 aus den Beutebeständen der Alliierten in die Bundesmarine, in das 1. Minensuchgeschwader, übernommen. Da die Stadt Schwäbisch Hall bereits seit 1961 eine Patenschaft mit der SM „Mira“ hatte, kam es hier zu einem kurzen Informationsaustausch zwischen beiden Verwaltungen. Eine ähnliche Anfrage erhielt die Stadt Rottweil selbst 1973 von der Stadt Göppingen (3).

Die schnellen Minensuchboote waren eine Weiterentwicklung der bisherigen Minenräumboote. Die „Castor“ gehörte zur Schütze-Klasse, die nach dem ersten in Dienst gestellten Boot dieser Klasse benannt wurde. Alle weiteren Boote dieser Klasse erhielten ebenfalls Namen von Himmelskörpern und Sternbildern und waren weitestgehend, zum Schutz gegen Magnetminen, aus Holz gebaut. Die „Castor“ war das 17. von 30 Booten (sechs weitere Boote dieser Klasse kamen bei der brasilianischen Marine zum Einsatz), die von 1959 bis 1963 in Dienst gestellt wurden und wurde als zehntes Boot des 1. Minensuchgeschwaders in Flensburg stationiert. Dieses Geschwader bestand aus einem



Ein Modell der „SM Castor“, welches im Oktober 1965 beim ersten Besuch der Besatzung als Geschenk übergeben wurde. Das etwa einen Meter lange Modell wurde in einjähriger Arbeit von zwei Besatzungsmitgliedern gebaut. Anfangs stand das Modell im Schaufenster des Museums in der Hauptstraße und wurde auch später im Rathaus ausgestellt (10). Foto: Rauschert

Tender (Unterstützungs- beziehungsweise Versorgungsschiff) und zehn schnellen Minensuchbooten (M1050 bis M1059). Die Boote dieser Klasse bildeten ebenfalls das 3. und das 5. Minensuchgeschwader (4).

Die Verwendung von Seeminen ab dem 19. Jahrhundert nahm in einem Maße zu, dass es ab dem Ersten Weltkrieg erforderlich war, spezielle Abwehrfahrzeuge zu entwickeln und zum Einsatz zu bringen. Es entstanden erste, mit der Minenkriegsführung beauftragte Verbände und Einheiten. Ab den 1930er-Jahren wurde bis Kriegsende in Deutschland eine sehr große Anzahl, fast 300, an Räumbooten gebaut und eingesetzt. Basierend auf den Minensuchern des Ersten Weltkrieges wurden von der Kriegsmarine die Minensucher M-Boot 1935, M-Boot 1940 und M-Boot 1943 weiterentwickelt, deren Einsatzgebiet sich vom Minensuchen und -räumen auf die U-Boot-Jagd, Aufklärung und Geleiten-sicherungsdienst erweiterte. Bereits 1936 wurden Räumboote der 1. Räumboot-Flottille als Begleitboote bei den Olympischen Segelwettkämpfen eingesetzt.

Ende des Zweiten Weltkrieges lagen über eine halbe Millionen Minen verschiedenster Typen in fast allen europäischen Meeren. Die Räumung war dringend notwendig, da die Zündmechanismen der Minen eine Lebensdauer von über zehn Jahren hatten (5).

Nach Nationalsozialismus und französischer Besatzung 1949

Bereits am Tag der Kapitulation ordneten die Alliierten in Westdeutschland an, dass die Kriegsmarine für die Räumung verminder Gewässer und der Seewege der Nord- und Ostsee Minenräumfahrzeuge und -kräfte bereitzustellen hat. So taten die Besatzungen ihren Dienst weiterhin wie bisher unter dem noch bis Juli 1945 bestehenden Oberkommando der Marine, das wiederum den Briten unterstand. Es entstand

die Deutsche Minenräumdienstleitung (German Mine Sweeping Administration, GMSA), die im Dezember 1947 auf Druck der UdSSR aufgelöst wurde, da diese eine verdeckte Remilitarisierung Deutschlands unter britischer Kontrolle vermutete. Der Deutsche Minenräumverband Cuxhaven wurde aufgestellt, er hatte zivilen Status und unterstand dem britischen Frontier Control Service. Der Verband übernahm weitere Räumeeinsätze und wurde im Juni 1951 ebenfalls aufgelöst. Ihm gehörten auch die beiden Boote „Orion“ und „Saturn“ an. Den Räumverbänden wurden ihre eigenen Boote der ehemaligen Kriegsmarine, die nun Kriegsbeute der Alliierten waren, von den Alliierten für diese Tätigkeit leihweise überlassen. Parallel hierzu wurde von den Amerikanern die Labor Service Unit (B) mit ehemaligen Offizieren der Kriegsmarine in Bremerhaven aufgestellt.

Zu den Aufgaben der LSU (B) gehörte, darüber behielten die Amerikaner aber Stillschweigen, die Vorbereitungen zur Aufstellung einer westdeutschen Marine. Da sich die Entwicklung beziehungsweise Entstehung der Bundeswehr abzeichnete, wurde mit einer entsprechenden Fach- und Weiterbildung des deutschen Personals begonnen sowie der Reaktivierung und Eingliederung weiterer Boote aus Beutebeständen in die LSU (B). Es begann eine Übernahme von Personal und Booten in den Seegrenzschutz (bestand von 1951-1956, der Bundesgrenzschutz See wurde erst 1964 wieder aufgestellt), der wiederum in die neu aufgestellte Bundesmarine überführt wurde. Mit Übergabe der letzten Kasernen und Hafenanlagen im Sommer 1957 hörte die Labor Service Unit (B) auf zu existieren. Weitere Räumverbände waren der Fishery Protection Service der Royal Navy (1949 bis Frühjahr 1956), die International Mine Clearance Board (IMCB, London, bis 1951) und die Marinedienstgruppe der United States Naval Forces Germany (ab 1945, 1951 Eingliederung in die LSU) (6).

Stadt und Bundesmarine als Partner

Die zuletzt 26 unter amerikanischer Führung eingesetzten Minensuchboote waren die ersten der Bundesmarine. Zwölf von ihnen kamen zum 1. Minensuchgeschwader. Das 1. MSG, welchem die „Castor“ angehörte, wurde am 5. Juni 1956 in Dienst gestellt und war das erste Geschwader der neuen Bundesmarine überhaupt. Die Castor lief am 12. Juli 1962 vom Stapel und begann am 11. Dezember 1962 ihren Dienst. Trotz der schon bestehenden patenschaftlichen Kontakte kam es erst 1965 in Flensburg zu einem ersten persönlichen Kontakt durch Oberbürgermeister Dr. Regelman und drei Gemeinderäte.

In den Folgejahren entwickelte sich ein reger gegenseitiger Besuchsverkehr zwischen der Besatzung und den Rottweilern, jedoch bemerkte Kommandant Oberleutnant zur See Burkhart Ebert in seiner Rede während der 20-Jahr-Feier der Patenschaft im September 1982 in Rottweil, dass es aufgrund des häufigen Personalwechsels nur offizielle Besuche, aber leider keine weitergehenden Kontakte gebe. Jedes Jahr kommen 16 Wehrpflichtige an Bord, jedes Quartal werden drei bis zehn Mann ausgewechselt, er selbst sei schon der 16. Kommandant in 20 Jahren. Es bleiben nur eine Handvoll Offiziere und Unteroffiziere als Stammpersonal an Bord, wobei aber die Kameradschaft und der Teamgeist unter diesem ständigen Kommen und Gehen keineswegs leiden. An dieser Feier nahmen vier ehemalige Kommandanten, unter ihnen Fregattenkapitän Weißer, teil (7).

Genau genommen hätte diese Feier erst 1985 stattfinden dürfen, da der Vorgang der Antragstellung zur Übernahme einer Patenschaft und dessen Genehmigung erst im August 1965 im Bundesministerium für Verteidigung bearbeitet und genehmigt wurde und somit erst jetzt, da nun beide Seiten zugestimmt hatten, die Patenschaft ihren offiziellen Charakter erhielt (8). Die Besuche an den Feierlichkeiten zum 50-jährigen Bestehen des 1. Minensuchgeschwaders in Flensburg im März 1984, deren Anfänge im Jahre 1933 mit der Entstehung des Deutschen Minensuchverbandes mit Aufstellung der 1. Räumbootflottille liegen, und an der Flottenparade anlässlich des 30-jährigen Jubiläums der Bundeswehr im November 1985 gehörten



Fregattenkapitän Helmut Weißer am Ende seiner Dienstzeit. Foto: privat

zu den Besuchen der offizielleren Art. Dagegen gehörten Besuche zur Fasnet und im Sommer zu Fußballspielen zwischen der Besatzung und einer Stadtauswahl eher zum gemütlichen Pflichtprogramm. Neben den Besuchen kam es auch zum Austausch kleinerer Geschenke wie Bildern und Büchern über Rottweil und die Fasnet, Reisewecker für die Besatzung sowie kleineren Gebrauchsgegenständen des Bootes, zum Beispiel eines Rettungsringes mit dem Schriftzug „Castor“, einer Schiffsglocke oder einer Positionslampe. Die „Castor“ erhielt regelmäßig zu Weihnachten zwei Tannen geschickt, die Besatzung der „Rottweil“ schickte Geld- oder Sachspenden für bedürftige Rottweiler Bürger oder für soziale Einrichtungen. Auch wurden Postkarten von Auslandsfahrten geschickt, von denen Kurzberichte, verfasst von Mitgliedern der Besatzung, in der Tagespresse abgedruckt wurden. Ein Piratenschiff (Spielgerüst) konnte mit einer Spende von 700 Mark der „Castor“ errichtet werden.

1990 außer Dienst gestellt

Nach Außerdienststellung am 15. August 1990 wurde die „Castor“ 1991 in die Niederlande verkauft, vom neuen Eigner entmilitarisiert und als Privatjacht „Aquarius“ genutzt. 1998 wurde das Boot nach Griechenland weiterverkauft, später in die Türkei überführt und 2004 originalnah restauriert und ist nun wieder als „Castor“ in marinegrau auf Fahrt. Im Internet findet sich in einem Marineforum ein Beitrag von 2012 mit einem (mittlerwei-

le ungültigen) Link, in dem die „Castor“ für 400 000 Euro zum Verkauf angeboten wird (9).

Anmerkungen:

(1) ZDV 37/10, Zentrale Dienstvorschrift Anzugordnung für die Soldaten der Bundeswehr: XI. Sonderabzeichen d) Sonderabzeichen zur Kennzeichnung einer herausgehobenen Dienststellung, 566. Kommandant: Fünfstückiger Stern (Seestern), metallgeprägt, goldfarben, mit den Spitzen aufliegend auf einem endlosen, als Seil stilisierten Ring. Durchmesser 20 mm.

(2) <http://www.nrw.de/aktuelles/wechsel-auf-der-kommandobruicke-der-rottweil/2014-1022-1046-56387>
Schwäbische Zeitung (SchwäZ) 27. September 1982, Bericht zur 20-jährigen Patenschaft. Schwarzwälder Bote (SchwaBo) 14. August 1987, Bericht zur 25-jährigen Patenschaft, Protokoll Verwaltungsausschuss § 0448 13. November 1962. Der erste Rottweiler Weihnachtsmarkt fand 1994 statt, die erste Teilnahme des Marinepunsch 1995; dies geht aus den Bordunterlagen der „Rottweil“ hervor (vielen Dank Herrn Oberleutnant zur See und II WO Gebhard).

(3) Unterlagen Stadtarchiv, <http://1msg.de/>, <http://www.tender-elbe-a61.de/Schiffe.pdf>, <http://www.minenjagd.de>, in der Kriegsmarine hatte die Orion die Kennung R 132 (Januar 1944 - Kriegsende) und bei der Bundeswehr M 1053 (5. Juni 1953 - 19. Januar 1962), die Saturn die Kennung R 147 (September 1944 - Kriegsende) und M 1057 (31. Juli 56 - 28. September 1962). Die Boote hatten nur die Kennung, keine Namen.

(4) Castor ist der zweithellste Stern im Sternbild Zwillinge und ist etwas über 51 Lichtjahre von der Erde entfernt. Vgl. Wikipedia: Dioskuren, Castor (Stern), Schütze-Klasse, <http://www.tender-elbe-a61.de/Schiffe.pdf>, Der Spiegel berichtet in seiner Ausgabe 28/1966 über einen mit dem Bauholz aus Afrika eingeschleppten Pilz. „So gründliche Arbeit leisteten die vermutlich in Form von Sporen in Bonns schwimmende Wehr eingeschleppten Parasiten, daß an den Aufbauten und Schotten der „Schütze“ und ihrer Schwestern praktisch nur die Leimfugen unbeschädigt blieben“. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-46407884.html>

(5) Festschrift zum 50-Jährigen des 1. Minensuchgeschwaders/1. R-Flottille. Diese letzten beiden Sätze wurden wörtlich übernommen, aber aufgrund der besseren Lesbarkeit des Textes nicht als direktes Zitat gekennzeichnet, was hiermit erfolgt.

(6) Vgl. Wikipedia: Minenabwehrfahrzeuge, Labor Service Unit, Deutscher Minenräumdienst, Marinendienstgruppe (United States Army), <http://www.deutschemarine.de>, <http://www.marine.de>, <http://www.deutsches-marinearchiv.de>, von 1015 Mann traten 872 vom Seegrenzschutz zur Bundesmarine über. <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/minen/dmrl.htm#DMRL>

(7) <http://www.marine.de>
SchwäZ 27. September 1982, Bericht zur 20-jährigen Patenschaft. SchwaBo 14. August 1987. Zählt man die Übernahme des Kommandos durch einen Wachoffizier als „Dienststellenleiter“, nachdem ein Kommandant nicht mehr borddienstverwendungsfähig war, mit, wäre er sogar der 17. Kommandant. Olt. z. S. Ebert folgten vier weitere Kommandanten bis zur Stilllegung.

(8) Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg BM 1/4676

(9) <http://www.ms-castor.com/german.html>, <http://www.oeffje.de/Fische/Verbleib-der-SM-Boote.html>, <http://www.minenjagd.de>, manche Quellen schreiben „originalgetreu“. <http://www.forum-marinearchiv.de/smf/index.php?topic=18624.0>, Verwaltung- und Kulturausschuss VKR § 35, 26. August 1987

(10) SchwaBo 20. Oktober 1965, SchwäZ 24. Mai 1973



Ein Rettungsring für Rottweil: ein Gastgeschenk, selbstverständlich ohne jeden Hintergedanken. Foto: Stadtarchiv Rottweil