



Links: Blick von der Fundstelle der vier toten deutschen Flieger zur Hügeloberkante. **Rechts:** An diese Stelle legte Michael Murphy (rechts im Bild) die Leichen der vier Wetterflieger.

Left, a view looking upwards to the ridge of the hill taken from the spot where the four dead German airmen were found. Right, the location to which Michael Murphy (right) moved the bodies of the crew.

Meteorologe Reg. Rat Bruno Noth, der in seiner Eigenschaft als Beobachter/Navigator mitflog.

Laut Schreiben des Bundesarchivs Aachen sind die Angaben über den Werdegang des Flugzeugführers Auschner gering und lückenhaft. Wichtig erscheint mir jedoch die Tatsache, daß Auschner am 5.4.1943 dem Fernaufklärergeschwader 101 angehörte, bereits im Mai 1943 der I./Fernaufkl. Gr. Rähmel zugeordnet war, wobei diese beiden Einheiten noch Ausbildungsgruppen waren, in denen die jungen Piloten weitere Übungsflüge unternahmen. Von hier wurden sie dann zu ihren endgültigen Staffeln versetzt; wohl je nach Anforderung der jeweiligen Staffelführer. Auschner gelangte so Anfang Juni 1943 zur Wekusta 2 Ob.d.L. mit Liegeplatz in Nantes.

Anders verhält sich die Situation bei dem Meteorologen und Beobachter Bruno Noth.

Reg.-Rat Noth - noch heute in der Erinnerung eines Staffelnkameraden "ein ruhiger, besonnener Mann" - zählte mit seinen 32 Jahren damals sicherlich schon zu den alten, erfahrenen Hasen. Vielleicht war er auch aus der Sicht der damals eben über 20jährigen Besatzungen schon ein "alter Mann". Außerdem trug er das Eiserne Kreuz als er starb. Speziell diese Tatsache darf als Beweis für eine Mindestzahl von 20-30 Feindflügen gelten, und man kann deshalb von einem fundierten Erfahrungsschatz ausgehen.

Über die beiden anderen Besatzungsmitglieder des Fluges am 23. Juli 1943 - Dümmler und Kuschildlo - liegen heute so wenig Unterlagen vor, daß über den Werdegang dieser beiden nichts gesagt werden kann.

Doch zurück zum Flugzeugführer Auschner. Laut der heute noch vorliegenden Fliegermeldungen flog er in der Wekusta 2 Ob.d.L. bis zu dem Unfall folgende Einsätze:



Der Autor (links), Michael Murphy (rechts) und ein Einheimischer mit einer Propellerhabe der Ju 88.

The author (left), Michael Murphy (right) and a local resident pictured together with one of the Ju 88's propeller bosses.

Datum, Startzeit/Landezeit	Flugweg/Flugziel	Besatzung
6.6..1943 6.20 Uhr 11.49 Uhr	Nantes, Biskaya, ca. 15° West Flugzeugkennung D7+BK	Pilot Auschner; Meteorologe Beimgraben; Funker Dümmler; Bordschütze Kuschildlo;
12.6.1943 6.12 Uhr 12.20 Uhr	dto., ca. 17° West, Nantes Flugzeugkennung D7+GK	dto.
17.6.1943 5.59 Uhr 12.18 Uhr	Nantes, Südwest-Spitze Irland, Nordwest-Irland, Nantes Flugzeugkennung D7+GK	dto.
21.6.1943 6.02 Uhr 11.39 Uhr	dto. FLugzeugkennung D7+GK	dto:
25.6.1943 5.50 Uhr 11.53 Uhr	dto. Flugzeugkennung D7+DK	dto:
3.7.1943 5.30 Uhr 11.32 Uhr	Nantes, Biskaya, ca. 16° West Nantes Flugzeugkennung D7+FK	dto.
8.7.1943 6.55 Uhr 13.07 Uhr	Nantes, Biskaya, ca. 16° West, Nantes Flugzeugkennung D7+HK	Pilot Auschner; Meteorologe Noth; Funker Dümmler; Bordschütze Kuschildlo;
12.7.1943 8.25 Uhr 13.59 Uhr	dto. Flugzeugkennung D7+FK	dto.
16.7.1943 5.30 Uhr 11.32 Uhr	dto. Flugzeugkennung D7+FK	dto.
20.7.1943 5.38 Uhr 11.36 Uhr	dto. Flugzeugkennung D7+HK	dto.
23.7.1943 5.58 Uhr	Nantes, Südwestspitze Irland Flugzeugkennung D7+DK	dto.

Zusätzlich zu diesen Einsätzen flogen Auschner und Dümmler am 11.7.1943 mit der D7+FK über Nantes einen Werkstattflug; der betreffende Einsatzbefehl wurde am 23.7.1943 in den Taschen des toten Uffz. Auschner auf dem Bellinacarriga Hill gefunden. Wahrscheinlich hatte er ihn am Starttag in die Tasche seines Flug-Overalls gesteckt und dann dort vergessen. Derartige Unterlagen durften nach strengem Befehl grundsätzlich nicht während eines Feindfluges mitgeführt werden.

Die ursprünglichen Namen im Flugbefehl wurden geändert und statt dessen Uffz. Auschner und sein Funker Gefr. Dümmler zu diesem Werkstattflug befohlen.

Der Mann, der diesen Flugbefehl unterschrieb, kann sich heute verständlicherweise nach nunmehr 40 Jahren und dem Ausstellen sehr vieler, solcher Flugbefehle an die Umstände, die damals zur Änderung dieses einen führten, nicht mehr erinnern.

Keiner der Befragten kann sich heute auch noch an Hans Auschner erinnern, während z.B. Bruno Noth noch gut in Erinnerung ist. Dies spricht dafür, daß Auschner - auch entsprechend der vorhandenen Unterlagen - erst kurz der Einheit angehörte, als er seinen letzten Flug am 23.7.1943 als verantwortlicher Flugzeugführer antrat.

Die für die Bodenluftdruckmessungen vorgesehenen Punkte waren: 1) 49° Nord / 9° West = ca. 300 km westlich vor Brest. 2) 51,5° Nord / 10,5° West = in Sichtweite der Südwestküste Irlands. 3) 54° Nord / 12° West = ca. 150 km vor der Nordwestküste Irlands, von wo dann im Allgemeinen wieder der