



**Ende des 2. Weltkriegs flogen in Roetgen die US Heeresflieger.**

**Die Verwaltung im Blickpunkt**

**Roetgen, wie es war, „bröckelt“ langsam vor sich hin.**



**Heimat- und Geschichtsverein Roetgen e.V.**

**Roetgener Blätter**

Nr. 02 Februar 2019 — Datum: 13.02.2019

## Inhalt des Februarheftes 2019:

◆ US Heeresflieger in Roetgen, Teil 1	Gerhard Kristan	01
◆ Roetgener Gemeindeverwaltung	Brünhilde Schuppener	21
◆ HeuGeVe-Nachrichten	Redaktion	23
◆ Das schöne Bild	Grenzhof 1944	25

### Titelbild: Johnsons Piper L-4, heute in Dänemark

Passend zu unserem Artikel über die US Heeresflieger in Roetgen, 1944/45, erhielten wir das Bild eines dieser damaligen Flugzeuge, das heute noch in Dänemark fliegt. Zu verdanken haben wir die Aufnahme unserem Autor Gerhard Kristan, der keine Mühe scheute, um an interessante Informationen zu kommen. Wie man erkennt, ist das mehr als 75 Jahre alte Flugzeug zumindest äußerlich in einem Top-Zustand.

Zur 75-jährigen Erinnerung an den Einmarsch der Amerikaner in Roetgen am 12. Sept. 1944 planen wir im September 2019 zusammen mit den anderen Ortsvereinen und der Roetgener Gemeindeverwaltung mehrere Erinnerungsveranstaltungen. Über die Einzelheiten werden wir Sie im Laufe des Jahres noch ausführlich informieren. Vielleicht gelingt es uns, auch eines dieser alten Flugzeuge am Roetgener Himmel auftauchen zu lassen—diesmal in garantiert friedlicher Absicht.

### Impressum

**Herausgeber:** HeuGeVe-Roetgen e.V.

[www.heugeve-roetgen.de](http://www.heugeve-roetgen.de)

[info@heugeve-roetgen.de](mailto:info@heugeve-roetgen.de)

Tel.: 02471-2615

**Redaktion:** Rolf Wilden

**Lektorat:** Ulrich Schuppener

**Auflage:** 180 Exemplare

**Druck:** Druckerzubehör Gerner

**Texte & Fotos:** ©HeuGeVe-Roetgen, Autoren, gemeinfreie Quellen

**Heftpreis:** 2,00 €; für Mitglieder kostenlos!

Die in den Beiträgen gemachten Aussagen geben ausschließlich die Meinung der Autoren wieder.

The advertisement is split into two vertical panels. The left panel has a yellow background and features the text 'Druckerzubehör' in a stylized font at the top, with a small illustration of a printer below it. Below the illustration, the address 'Bundesstr. 68, 52159 Roetgen' is listed, followed by the website 'www.dz-gerner.de' and email 'info@dz-gerner.de'. Contact numbers for mobile and telephone are provided, along with opening hours: Monday-Friday 10:00-13:00 Uhr, 14:00-16:00 Uhr; Saturday 10:00-14:00 Uhr; and closed on Wednesday afternoons. The right panel has a white background and features the text 'Paketshop 490' at the top. Below this is the DHL logo and the text 'PAKETSHOP'. At the bottom of the right panel is the Rheingas logo with the tagline 'Energie. Intelligenz und fun.'.

# US Heeresflieger in Roetgen 1. Teil

*Ab Sept. 1944 bis März 1945 waren sie in unserem Dorf.*

## Von Gerhard Kristan

Mit den amerikanischen Bodentruppen kamen auch deren Flieger nach Roetgen. Jede Division war mit 10 Flugzeugen Piper L-4 ausgerüstet, die von Wiesengrundstücken in der Nähe der Divisionsgefechtsstände aus operierten. Pioniere haben hierzu in der Regel die Grundlagen geschaffen, dass ein möglichst gefahrloser Flugbetrieb möglich wurde. Die Piper L-4 Flugzeuge waren kleine, zweiseitige, stoffbespannte Motorflugzeuge, die auch von kurzen Wiesen aus starten konnten.



Als erster Flugplatz ist in Roetgen das von der 9. US Infanteriedivision Mitte September 1944 zwischen der Faulenbruch- und Kalfstraße angelegte Flugfeld bekannt. Die Startbahn wurde mit roter Erde aus Aachen, die wir von Sportanlagen kennen, befestigt und zusätzlich mit Lochblechen abgedeckt.

Auf Satellitenbildern kann auch heute noch die Startbahn erkannt werden, obwohl die Roetgener Bürger die rote Erde nach dem Krieg zügig, für welche Zwecke auch immer, abgetragen haben. Lochbleche und eine US-Flakgranatenhülle von der Flugplatzflak wurden dem HeuGeVe von einem Bauvorhaben in der Faulenbruchstraße noch im vergangenen Jahr übergeben.



Der Flugplatz muss bis Anfang Oktober 1944 von der 9. US Infanteriedivision betrieben worden sein. Über den Flugbetrieb liegen jedoch keine Aufzeichnungen vor. Mit Verlegung des Gefechtsstandes dieser Division nach Zweifelall haben die Flieger den Roetgener Flugplatz aufgegeben und sich auf den Wiesen östlich von Venwegen neu eingerichtet.

Weil auch selbstständig operierende amerikanische Artilleriebataillone mit 2 Flugzeugen Piper L-4 ausgerüstet waren und diese Einheiten häufig den Infanteriedivisionen zur Verstärkung der Artilleriekraft unterstellt wurden, ist davon auszugehen,

dass der Flugplatz noch bis Ende Oktober oder Anfang November 1944 bestanden und zum Beispiel von dem 71. US Feldartillerie Bataillon genutzt worden ist, welches in dieser Zeit in Roetgen lag.

Ende Oktober 1944 rückte die 28. US Infanteriedivision hier ein und bezog in Rott in der Gaststätte „Zur Maus“ ihren Gefechtsstand. Diese Division nutzte den Roetgener Flugplatz nicht, weil er zu weit vom Gefechtsstand in Rott entfernt lag.

Am 20. November 1944 wurde die 8. US Infanteriedivision in den Hürtgenwald verlegt und löste die 28. US Infanteriedivision ab, die im Hürtgenwald und im Raum Kommerscheidt-Schmidt stark gelitten hatte und herausgezogen werden musste. Ob die 8. US Infanteriedivision unter dem Kommando von Generalmajor William G. Weaver den Flugplatz zwischen Faulenbruch- und Kalfstraße genutzt hat, ist nicht überliefert.

Weil etwa zur gleichen Zeit auch die 5. US Panzerdivision mit dem Combat Command B (CCB) und ihren Panzern nach Roetgen verlegt wurde und diese für die schweren Fahrzeuge feste Abstellflächen benötigten, ist der verwaiste Flugplatz mit seinen Lochblechen



dankbar angenommen und genutzt worden. Auf dem oberen Geländeteil des Flugplatzes zur Faulenbruchstraße hin wurden vor Jahren noch Panzerkettenteile und Geschosshülsen gefunden.

Durch die Panzerketten hatten sich allerdings die Seitenbefestigungen der Lochbleche gelöst, wodurch diese sich nach oben bogen, was später einem zur Notlandung einschwebenden Flieger mit seiner Piper L-4 zum Verhängnis werden sollte. Dazu später mehr.

Mitte November 1944 verlegte man auch das 62. Gepanzerte Feldartillerie-Bataillon (62. AFABn) mit seinen 18 10,5 cm Haubitzen auf Selbstfahrlafetten und 2 Flugzeugen Piper L-4 nach Roetgen. Die Haubitzen lagen im Schachbrett in Feuerstellungen. Sie schossen nach Simmerath, Konzen und Imgenbroich, die zu dieser Zeit noch von der deutschen Wehrmacht gehalten wurden.



**US 155 mm Artillerie mit L-4 in der Luft**

Den Flugplatz, den diese Artillerieeinheit in Roetgen betrieben hat, haben wir im HeuGeVe trotz mehrfachen Besuchs des

Sohnes des noch in den USA lebenden Piloten Paul W. Harrington bisher nicht ausfindig machen können. Er muss irgendwo im Bereich des heutigen Gewerbegebiets gelegen haben.



**1st Lt. Paul W. Harrington, 8. May 1945**

Der damalige 1st. Lt. Paul W. Harrington war bis Mitte Januar 1945 in Roetgen, kann aber mit Sommerluftaufnahmen aus der heutigen Zeit nicht viel anfangen, zu viel hat sich in den vergangenen 74 Jahren in Roetgen verändert. Die beiden Piloten der Artillerieeinheit waren 1st Lt. Paul W. Harrington und 1st Lt. Lionel (Biff) Hoffmann. Sie flogen jeweils mit den Beobachtern Lt. Riolfs, Lt. Zolner und Lt. Fritz. Paul W. Harrington berichtet zum Verlegungsflug aus dem Raum St. Vith, der für ihn nicht gut ausging:

„Ein Bauer mit seinem Schneepflug aus Holz räumte unsere Startbahn in den Ardennen für den Flug zur neuen Position unserer Artillerieeinheit in Deutschland. Wir waren der 102. US Kavalleriegruppe unterstellt und sollten mit ihr die 78. US Infanteriedivision unterstützen, die aber noch in Belgien lag. Unser Befehl lautete, nach Roetgen zu fliegen, wo bereits die 102. US Kavalleriegruppe mit ihrem Gefechtsstand in Roetgen-Schwerzfeld lag.



**Paul W. Harrington, heute**

Ich flog an Biffs rechter Tragfläche im sogenannten Verbandsflug, habe ihn dann aber in Wolken und Nebel verloren. Ohne Instrumentenflugerfahrung - die hatten wir bei unserer Ausbildung im Fort Sill in den USA nicht gelernt - flog ich mit dem eingeschlagenen Kompass Kurs und der gleichen Geschwindigkeit weiter. Nach einer ganzen Weile brach die Wolkendecke etwas auf und ich konnte nach unten durchstoßen. Ich sah eine weiße Fläche unter mir, die eine Landung erlauben würde oder



auf der eine Landung gelingen könnte, und begann mit dem Landeanflug. Es lag Schnee unten am Boden und ich wusste, dass ich mit dem Heck meines Flugzeugs (Spornrad) zuerst in den Schnee eintauchen musste, bevor die Räder des Fahrwerks den Schnee berührten. Aber als die Räder in den Schnee eintauchten überschlug sich das Flugzeug trotzdem und ich verletzte mich am Kopf und am Schienbein. Eigene Infanteriesoldaten fanden mich und brachten mich zu ihrem Verbandsplatz, wo meine Wunden versorgt wurden. Sie sagten zu mir, wenn ich auch nur eine kurze Zeit so mit dem Kurs weitergefliegen wäre, hätte ich von Deutschen gehaltenes Gebiet erreicht und wäre womöglich abgeschossen worden. Später nochmal zum Flugzeug zurückgekehrt, sah ich das viele Blut im Inneren des Cockpits und war erschrocken. Nach 3 Tagen konnte ich zu meiner Einheit in Roetgen gelangen.

Ein Ersatzflugzeug konnte ich dann auch in Belgien (Spa) abholen. Unser Flugplatz lag fußläufig am Gefechtsstand (Hauptquartier) unseres Bataillons, was uns ermöglichte, dort mit ihnen das Essen einzunehmen.“

Anfang Dezember 1944 wurde die 78. US Infanteriedivision aus dem Raum Tongeren / Belgien nach Roetgen verlegt. Sie sollte ab 13. Dezember 1944 von Lammersdorf aus über Simmerath-Kesternich-Strauch und Schmidt zum Schwammenauel-Staudamm vordringen und diesen unzerstört in Besitz nehmen. Erst danach war die Überquerung der Rur im Raum Düren-Jülich als möglich erachtet worden. Zu lange war man bereits im Hürtgenwald und vor der Rur hängen geblieben. Es sollte aber erst einmal anders kommen.

Die Division unter dem Kommando von Generalmajor Edwin P. Parker Jr. richtete ihren Gefechtsstand (Hauptquartier) im Haus Nr. 204 „Auf dem Berg“, heute Hauptstraße 131, ein.

Weil die Division über 10 Flugzeuge Piper L-4 verfügte, musste ein Flugplatz gesucht werden. Der alte Flugplatz zwischen Faulenbruch- und Kalfstraße war durch die Ketten der Panzer der 5. US Panzerdivision unbrauchbar geworden.



Der Luft-Operations-Offizier der Division, 1st. Lt. Bill Beadling, befand bei einem Flug die Wiesen oben auf Schwerzfeld als brauchbar. Sie lagen auch weit genug vom Gefechtsstand der Division entfernt, so dass man nicht dauernd mit Besuchen von höheren Offizieren rechnen musste -, so Bill Beadling anlässlich seines Besuches in Roetgen im Juni 2001.

Als Gefechtsstand für die Flieger war schnell das schwedische, hölzerne Jagdhaus auf Schwerzfeld ausgemacht, welches dem Geschäftsmann Jean Lennartz aus Aachen gehörte. Die anderen Gebäude oben auf Schwerzfeld waren bis auf die Wirtschaft „Zum groben Keiler“ bereits durch amerikanische Einheiten der 102. US Kavalleriegruppe belegt.

In dem Jagdhaus hielt sich zu dieser Zeit Rosemarie Lennartz auf, die Tochter von Jean Lennartz. Sie soll sehr hübsch gewesen sein und auch englisch gesprochen haben. Leider musste man Rosemarie ausquartieren. Bürgermeister Schleicher mit einem Offizier der US Militärregierung in Roetgen traten in Aktion und

Frl. Lennartz wurde kurzfristig im nur 100 Meter entfernten Gebäude der Gastwirtschaft „Zum groben Keiler“ untergebracht, wo auch schon andere Zivilpersonen einquartiert waren. Im südlichen Anbau sind dann auch die amerikanischen Flugzeugmechaniker untergebracht worden. Rosemarie Lennartz war über den Rauswurf sehr erbost und ist täglich zum Jagdhaus zurückgekommen, so Bill Beadling anlässlich seines Besuches in Roetgen.



**Das Jagdhaus heute, das Aussehen hat sich kaum verändert.**

Der Chef der Air Section oder Flugabteilung der 78. US Infanteriedivision war ein gewisser Major Max Horn, der aber nicht viel Sinn fürs Fliegen hatte - im krassen Gegensatz zum 1st. Lt. Bill Beadling, der jede Gelegenheit nutzte, in die Luft zu kommen. Major Horn war auch während der ersten Tage des Kriegseinsatzes der Division nicht oben auf Schwerzfeld.



Ein weiterer „Schwerfeldflieger“ der Amerikaner ist bekannt: 1st. Lt. Albert Johnson, dessen Flugbuch zum Teil erhalten geblieben ist. Ein Artilleriebeobachter, der zeitweise mit Johnson flog, hat in der späteren Verbandszeitung der Division über einige Einsätze berichtet, die dem HeuGeVe Roetgen vorliegen.

Wollen wir aber zunächst einmal anhand des Flugbuches von Johnson nachvollziehen, wie die Flieger von England nach Roetgen gekommen sind:

Am 23. November 1944 ging es in Christchurch/England los. Nach nur 40 Minuten Flug musste Johnson in Dorchester/England wieder landen. Das Wetter war hier für einen Flug über den Ärmelkanal nach Cherbourg/Frankreich zu schlecht. Erst am 27. November 1944 gelang der Weiterflug nach Tangmare/Chichester östlich von Portsmouth/England, das nach 1 Stunde und 45

Minuten Flug erreicht wurde. Man suchte also weiter östlich eine kürzere Strecke über den Ärmelkanal.



Noch am selben Tag ging es über Hawkinge bei Folkestone/England weiter und an der engsten Stelle des Ärmelkanals hinüber nach Frankreich, wo in Lille zwischengelandet wurde. Hier hielt sich Johnson nicht lange auf und flog noch nach Saint-Trond/Sint Truiden in Belgien. Starker Rückenwind muss ihm wohl geholfen haben, die Strecke bis nach Belgien zu bewältigen. Am 12. November 1944 erreichte Johnson den Flugplatz Asch bei Zutendaal in Belgien, wo sich im Raum Hoeselt-Bilzen-Tongeren die 78. US Infanteriedivision zu dieser Zeit befand und sich auf den Kriegseinsatz vorbereitete. Von Asch aus wurden die Flugzeuge nach Maastricht/Niederlande geflogen, um dort frontmäßig ausgerüstet und markiert zu werden. Von Asch nach Maastricht war es nur ein kleiner „Katzensprung“ von wenigen Minuten Flugzeit. Hier wurde Johnsons Piper L-4 mit der Flugzeug-Identifikations-Nr.: 44-80295 und der Nr. 86 (steht für die 78. Division) versehen. Man wollte schließlich wissen, wer da flog und welche Einheit da in der Luft war. Am 7. Dezember



1st Lt. Beadling, im Dez. 1944

1944 flog Johnson von Asch nach Spa, wo auf dem dortigen Flugplatz die technische Wartungseinheit der 1. US Armee lag, die für die Flieger der 78. US Infanteriedivision zuständig war. Am 11. Dezember 1944 wurde dann Roetgen-Schwerzfeld nach nur 20 Minuten Flugzeit erreicht.

Die 78. US Infanteriedivision war bereits mit ihren Bodentruppen hier und bereitete sich auf den Angriff, der für den 13. Dezember befohlen war, vor. Es sollte der erste Kriegseinsatz für die Division sein. Am Angriffstag der Division

sind Johnson und auch die anderen Flieger auf Schwerzfeld nicht geflogen, das Wetter war einfach zu schlecht hier oben, wie häufig zu dieser Jahreszeit. Es schneite mit wenig Sicht!

DATE	AIRCRAFT TYPE, MAKE	MAKE - MODEL AND IDENTIFIER OF AIRCRAFT	FROM	TO	CLASS OF TYPE	GROSS FLIGHT		
						Time	Alt	Height
12/6	0285	L-4J-65hp	Local (Asch, Belgium)	Roetgen	So-L	4:59	61758	6000ft
12/7	"	"	Asch - Spa, Belgium	"	"		1:55	
12/8	0285	"	Lidge - Spa, Belgium	"	"		0:45	
12/11	0285	"	Spa, Belg. - Roetgen, Ger.	"	"		0:20	
12/14	0285	"	Local (Roetgen, Ger.)	"	"		0:20	
12/14	0285	"	"	"	"		1:10	
12/15	0285	"	"	"	"		1:00	
12/15	0285	"	"	"	"		1:20	
12/16	"	"	"	"	"		1:40	
12/16	"	"	"	"	"		1:10	
CARRY TOTALS FORWARD TO TOP OF NEXT PAGE							74:59	62748

Erst ab 14. Dezember 1944 erfolgten von Schwerzfeld aus regelmäßig Einsatzflüge über dem Frontgebiet zwischen Vosse-

nack im Osten und Konzener Bahnhof im Westen. Der Auszug aus Johnsons Flugbuch möge das verdeutlichen.

Das Lennartz-Jagdhaus wurde für die Einsätze der Flieger hergerichtet mit Funkstelle im südlichen Bereich und Besprechungsraum (Operation Room) im Zentralbereich im Wohnzimmer mit großem runden Tisch, der noch heute dort steht. Oben im ersten Stockwerk wohnten die Offiziere. Sie schliefen zu 6 bis 8 Mann in Schlafsäcken auf dem Boden. Bill Beadling bewohnte ein Zimmer mit Blick nach Norden auf Roetgen. Damals waren die Fichten noch so klein, dass man darüber hinwegsehen konnte. Eine große Einsatztafel oder Einsatzplan wurde aufgestellt, aus der zu entnehmen war, wer zu welcher Uhrzeit mit welchem Artilleriebeobachter fliegen sollte.



**Piper L-4 im Winter 1944**

Es war geplant, immer eine L-4 von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang in der Luft zu haben, die die gesamte Frontlinie

der Division von Vossenack bis Mützenich befliegen sollte. Geflogen werden sollte in etwa 200 Metern Höhe, etwas versetzt diesseits der Frontlinie. Jeder Einsatzflug sollte etwa eine Stunde dauern. Es gehörte schon eine gute organisatorische Leistung dazu, immer mindestens eine Maschine in der Luft zu haben. Die Besatzungen mussten so auch mehrere Einsätze pro Tag fliegen.



**Wartung einer Piper L-4 im Winter 1944**

Die 78. US Infanteriedivision war am 14. und 15. Dezember besonders im Raum Kesternich engagiert, wo die deutsche 272. Volksgrenadierdivision zäh verteidigte. Durch einen geschickten Gegenangriff am Nachmittag des 15. Dezember 1944 konnten die Deutschen einen großen Teil von Kesternich zurückerobern



und über 300 Gefangene einbringen. Fast ein ganzes amerikanisches Bataillon ging in deutsche Gefangenschaft. Wegen des frühen Einbruchs der Dunkelheit zu dieser Jahreszeit mussten die Flieger bereits gegen 16.00 Uhr wieder in Schwerzfeld gelandet sein.

1st. Lt. Albert Johnson saß am 14. Dezember auf Schwerzfeld bereits im Flugzeug und sein Artilleriebeobachter Smith musste den Propeller per Hand anreißen, d.h. mit Schwung durchdrehen, damit der Motor ansprang. Einen Anlasser hatte die Piper L-4 nicht. Die Artilleriebeobachter hatten das in ihrer Ausbildung in den USA gelernt. Nachdem der Motor lief, rannte Smith um die Tragfläche und schwang sich auf den hinteren Sitz des Flugzeugs, schnallte sich an und schaltete sein Funkgerät ein.

Die Startbahn auf der Schwerzfelder Wiese war recht schmal und man konnte auch nur in westlicher Richtung quasi hangabwärts starten. Links der Startbahn war eine breite, baumfreie Waldschneise, die weiter ins Tal führte. Während der nächsten 3 Wochen kam es bei schwachem Wind schon vor, dass die Piloten die Maschine nach dem Abheben in diese Waldschneise steuerten, um Fahrt aufzunehmen und nicht mit den Bäumen zu kollidieren, die am Ende der Startbahn standen.

Die Frontlinie wurde nach kurzer Zeit erreicht und man flog diesseits der eigenen Linie die Front ab, um Ziele für die Artillerie auszumachen. Über dem Waldgebiet östlich von Lammersdorf bis Vossenack war aus der Luft nicht viel zu erkennen. Während dieses Einsatzfluges mit der Piper 44-80295 hat Smith auch keine Feuerbefehle für die Artillerie durchgegeben. Es war erst einmal wichtig, sich im Frontgebiet zwischen Vossenack und Mützenich zu orientieren, um nicht von deutscher Seite aus abgeschossen zu werden.



Der erste Einsatz für Johnson war nach 20 Minuten beendet und es ging zurück nach Schwerzfeld. Das Landen auf Schwerzfeld war nicht immer leicht, versuchte man doch möglichst gegen den Wind zu landen. Bei starkem Westwind konnte man tief neben dem Jagdhaus zur Landung reinkommen und bis zum anderen Ende der Landebahn auch zum Stehen kommen. Sehr häufig gelang das nicht und man musste mit Rückenwind von Westen anfliegen und hangaufwärts in Richtung auf das Jagdhaus landen. Die Landung nach dem ersten Einsatzflug gelang

Johnson gut, er setzte weich auf -, so sein Beobachter Smith lange nach Kriegsende in der Divisionszeitung. Die beiden waren froh, wieder am Boden zu sein. Sie wussten nun, was sie in der nächsten Zeit fliegerisch erwarten würde.

Am 14. Dezember war Johnson zu einem weiteren Einsatzflug gestartet, der 1 Stunde und 10 Minuten dauerte und auch ohne besondere Vorkommnisse abgeschlossen werden konnte.

Am 15. Dezember 1944 musste die Besatzung Johnson/Smith den östlichen Teil der amerikanischen Frontlinie befliegen. Unten war im dichten Hochwald nichts zu erkennen, auch nicht auf

der anderen Seite des Kalltales auf Kommerscheidt zu. Plötzlich aber griff deutsches Flugabwehrfeuer (Flak) nach der Piper und Johnson drehte die Maschine steil ab. Smith hatte aber die Position der deutschen Flak erkannt, die dann mit Artilleriefeuer aus Lammersdorf zum Schweigen gebracht wurde.

Den zweiten Einsatzflug am 16. Dezember 1944 schloss Johnson mit einer leichten Bruchlandung auf Schwerzfeld ab. Er war schon fast bei Dunkelheit von Westen zur Landung hereingekommen, überrollte das Landebahnende und kam erst im Zaun am Weg vor dem Jagdhaus zum Stehen. Die Maschine wurde in den nächsten Tagen abgerüstet, auf einen LKW verladen und nach Maastricht zur Reparatur gebracht, wo sie am 24. Dezember eintraf. Lt. Smith berichtet wie folgt von der Bruchlandung auf Schwerzfeld:

„Es war ein windiger Tag und es lag etwas Schnee. Wegen der Turbulenzen war es für Johnson schwierig, das Flugzeug gut unter Kontrolle zu halten. Er hoffte, in niedrigerer Höhe weniger Turbulenzen anzutreffen, musste aber aufpassen, durch den Wind nicht in die Fichten gedrückt zu werden. Mehre Anflüge zur Landung scheiterten und Johnson musste durchstarten. Wir umkreisten Schwerzfeld in der Hoffnung auf weniger Wind. Der Treibstoff ging zur Neige und Johnson machte einen letzten ernsthaften Versuch, die L-4 ohne Bruch zu Boden zu bringen. Wir flogen von Westen in Richtung auf das Jagdhaus an und hatten erheblichen Rückenwind. Das Flugzeug setzte erst nach der Hälfte der Landebahn auf und der Wind schob kräftig von hinten. Das Flugzeug rollte und rollte und kam erst im Zaun am Ende der Wiese vor dem Jagdhaus zum Stehen. Das Flugzeug hatte einigen Schaden erlitten, aber uns war nichts passiert.“

Am 16. Dezember 1944 brach die deutsche Ardennen-Offensive los und es wurde hektisch, nicht nur auf amerikanischer Seite. Die Nacht vom 16. auf den 17. Dezember und der frühe

Morgen des 17. Dezember 1944 wurde dramatisch oben auf Schwerzfeld. Der deutsche Fallschirmjäger-Sprungeinsatz „Unternehmen Stößer“ mit Ziel Baraque Michel und Belle Croix im Hohen Venn lief ab. 1200 deutsche Fallschirmjäger sollten dort in der Nacht abgesetzt werden. Wegen des starken Windes hatten viele der jungen Flugzeugführer in den Transportflugzeugen Ju 52 erhebliche Navigationsschwierigkeiten. Lediglich etwa 400 Fallschirmjäger konnten sich im Sprungraum sammeln. Die restlichen sind irrtümlich zwischen Bonn und Mützenich abgesetzt worden, auch im Raum südlich von Schwerzfeld. Um sich zu orientieren, drangen die jungen Fallschirmjäger durch den Wald, der zum Teil abgeholzt war, Richtung Roetgen vor und trafen vor Schwerzfeld auf den Flugplatz der 78. US Infanteriedivision.



**Fallschirm-Reste im Hohes Venn, 1944**

Die Flugplatz-Flugabwehr, überwiegend ausgerüstet mit Maschinengewehren, war durch den nächtlichen Fluglärm der Ju 52

Transportflugzeuge bereits alarmiert und in Stellung und konnten den Vorstoß der wenigen Fallschirmjäger abwehren. Weil auch während des Tages am 17. Dezember oben auf Mützenich deutsche Angriffe im Rahmen der Ardennenoffensive liefen und man seitens der 78. US Infanteriedivision feststellte, dass zwischen Konzen Bahnhof bis hinunter nach Schwerzfeld nur wenige, wenn überhaupt, amerikanische Soldaten standen, hat man noch am Abend des Tages die Flugzeuge von Schwerzfeld nach Raeren auf eine Wiese östlich des Ortes geflogen. Sie sollten dort für die nächsten Tage über Nacht bleiben. Auch die Piloten blieben in Raeren und schliefen im Heu eines historischen Bauerngehöfts, welches von zwei Frauen geführt wurde. Es muss sich hier um ein Gehöft am Steinkaul, einen Hof in der Nähe der Lichtenbuscher Straße, gehandelt haben. Bill Beadling konnte hier nicht mehr zur Aufklärung beitragen.



Morgens sollten die Flugzeuge zurück nach Schwerzfeld verlegt werden, um tagsüber Einsätze über der Front zu fliegen. Leider ist das Blatt vom 17. bis 27. Dezember 1944 in Johnsons

Flugbuch nicht erhalten geblieben. In diesem Zeitraum ist er über 10 Stunden von Schwerzfeld aus geflogen.

Der Sohn des Försters Schweikert, der damals 12 Jahre alte Bruno, hatte sich mit den Fliegern so angefreundet, dass er sogar, im Flugzeug sitzend, mit der Piper L-4 über den Flugplatz rollen durfte. Das war ein großes Erlebnis für Bruno, wie er vor vielen Jahren in einem WDR-Fernsehbeitrag berichten konnte. Leider können wir ihn hierzu nicht mehr befragen, er ist zwischenzeitlich verstorben.

Die Einsätze von Schwerzfeld gingen weiter und Johnsons Artilleriebeobachter Smith berichtet für den 22. Dezember 1944 von einer denkwürdigen Landung, nicht auf Schwerzfeld, sondern auf dem aufgegebenen Flugplatz zwischen Faulenbruch- und Kalfstraße. Johnson flog eine Ersatzmaschine, sein Flugzeug musste nach der Beschädigung noch nach Maastricht gebracht werden. Lassen wir Smith berichten:

Wird fortgesetzt!

## Roetgener Gemeindeverwaltung

---

*Erlebnisse heute / früher*

### **Von Brünhilde Schuppener**

„Bitteschön, wohin möchten Sie und wie kann ich Ihnen helfen?“ So oder ähnlich freundlich wird man bei der Gemeindeverwaltung heute empfangen. Von dort verweist man einen dann zum entsprechenden Abteilungszimmer. Dort angekommen, findet man vor dem Verwaltungsraum eine Bank, auf die man sich setzen kann, denn neben der Tür wird des Öfteren in einem Schild „Bitte warten!“ eingeblendet. So setzt man sich geduldig hin und wartet und wartet und wartet: 10 Minuten, 15 Minuten, 20 Minuten und länger. Inzwischen haben sich noch andere Bür-

ger vor diese oder die gegenüberliegende Tür hingesezt. Zunächst erscheint die Wartezeit ja noch interessant, weil aus anderen Abteilungen Angestellte kommen und eilig den Raum wechseln oder mit einem Schlüssel zur Toilettentür wandeln. Aber nach 15 Minuten wird der Wartende doch etwas nervös, da die Hin- und Herlauferei des Personals nicht mehr besonders interessant erscheint. Man horcht endlich vorsichtig an der Tür, ob man Gesprächsfetzen von innen hören kann. Jedoch nichts, Stille von innen.

Da wagt man schließlich untertänig, vorsichtig an die Tür zu klopfen. Auf die Stimme „Ja, bitte!“ hofft man nun, als Bürger gehört zu werden. Nach der Erklärung, dass an der Tür „Bitte warten!“ steht, gesteht der Angestellte, er habe nach dem letzten Besucher vergessen, die Anzeigetafel zu ändern. Nun, das kann ja immer mal passieren; es war ganz abwechslungsreich und dazu schön warm im Flur auf einer bequemen Bank. Aber damit ist die Geschichte noch nicht zuende. Man bringt sein Anliegen vor und da sagt die oder der Büroangestellte mir, dass der zuständige Fachmann gerade in einer wichtigen Besprechung sei. Jetzt fällt mir ein, dass ich dummerweise zur Frühstückszeit zur Verwaltung kam. Manchmal wird man allerdings auch von einem Verwaltungszimmer ins andere geschickt, weil man nicht so richtig weiß, wer für meine Frage zuständig ist. So trägt das Gemeindeamt dazu bei, dass man möglichst viele Schreibtische mit eifrig auf der Computertastatur Tippenden kennen und die arbeitsreiche Bürokratie schätzen lernt.

Wenn man dann zurückblickt in die Vergangenheit, so wird manch einer meinen, es sei alles ruhiger, einfacher und besser gewesen „in der guten, alten Zeit“. Nach dem Zweiten Weltkrieg bestand die Verwaltung in Roetgen aus dem Bürgermeister, dem Gemeindedirektor und einer oder zwei Schreibkräften, die für alle Bürgerfragen und Schreibarbeiten zuständig waren. Später

wurde die Zahl der Büroangestellten entsprechend der größeren gewordenen Einwohnerzahl erhöht. Das Arbeitspensum war groß, entsprechend die nervliche Belastung, zumal die Bürger auch jederzeit das Amt aufsuchen konnten. Nach der Zeit der Diktatur im Staat entpuppten sich manche Angestellte noch wie kleine Machtmenschen. Manchmal fürchtete man den Gang zum Amt, weil eine Psychologie der Freundlichkeit noch nicht von allen gelebt wurde.



Das Roetgener Bürgermeisteramt auf der Hauptstraße, kurz vor dem Abriss im 1977  
Roetgener Häuser

HeuGeVe: 19-138

Nun musste unsere alte Tante einen Personalausweis haben. Also marschierte sie ins Bürgermeisteramt, wo sie von dem damals etwas mürrischen Angestellten gefragt wurde, was sie wolle: „Ach so, einen Pass; dann geben Sie mir mal Ihre Daten: Geburtsdatum, Wohnort, Straße, Augenfarbe und wie groß sind Sie?“ Das wusste die Tante nicht so genau und sie sagte auf Platt, wie es damals noch allgemein üblich war: „Ich weeb net, wie grueß ich ben, err könnt jo öns Moß nömme!“ Da war die Geduld



des Mannes am Ende und schickte die Frau nach Hause, indem er ihr sagte, sie solle wiederkommen, wenn sie ihre Größe wisse. Unser Tantchen brüskierte sich bei uns über die Unfreundlichkeit des „Beamten“ und erzählte uns gleichzeitig, wie freundlich dagegen doch die Männer von der neu eingerichteten Müllabfuhr waren. Am Jahresende stand die gute Frau vor ihrem Haus, als die Mülltonne geleert wurde. „Da kamen die zwei freundlichen Müllmänner zu mir, gaben mir die Hand und wünschten mir ein gutes neues Jahr, was ich denen dankend erwiderte.“ Als wir der Tante erklärten, dass die Männer von ihr einen kleinen Neujahrsobulus erwartet hätten, da verstand sie erst, warum die „Müllabfuhr“ so freundlich zu ihr gewesen war. Inzwischen dürfen solche „Gesten“ der Freundlichkeit mit Hintergedanken nicht mehr geäußert werden.

Dafür werden die Urroetgener von manchen Neubürgern belehrt, was im Dorf erlaubt ist oder nicht. So erzählte mir eine alteingesessene Landwirtin, dass sie eine Glucke setzen wollte. Alle Leute, besonders Kinder, die vorbeikommen, bewundern dann die ausgeschlüpften Küken mit der Glucke und freuen sich an der Entwicklung der Tierchen. Zum Ausbrüten braucht man bekanntlich befruchtete Eier und dazu benötigt man einen Hahn, der die Hühner sexuell belästigen muss. Hähne können zudem gut und kräftig schon frühmorgens krähen. Und da kam das Problem. Aus den naheliegenden neuen Häusern erschien eine Bewohnerin und belehrte die Hahnbesitzerin: „Haben Sie in der Gemeindeverwaltung angefragt, ob Sie einen Hahn anschaffen dürfen? Die Meldung ist Vorschrift.“

Ebenso ergeht es allen, die ein Feuerchen mit dem vielen Hecken- und Baumschnitt machen wollen. Trotz genehmigten Feuers kommen immer wieder Beschwerdeführer und beklagen sich über Qualm. Jetzt entzünde ich das Feuer nur, wenn der Wind von Westen weht und der Rauch von meiner Wiese Richtung

Friedhof zieht. Von dort habe ich bisher keine Beschwerden bekommen und hoffe auf weiteres gutes Einvernehmen mit den „Bewohnern“ des Kirchhofs.

## HeuGeVe-Nachrichten

---

### Neue Mitglieder: seit 01.01.2019

24.01.2019

Werner Cosler

Roetgen

Unsere **Monatstreffen** finden z.Z. im **ev. Gemeindehaus** in der Rosentalstraße 12 statt. **Wir treffen uns immer am 2. Mittwoch im Monat um 19:30 Uhr.** Das nächste Treffen ist also am 13.02.2019. Unsere **Mitglieder und Gäste** sind herzlich willkommen.

### Kurze Tagesordnung:

- Ganz kurzer Informationsaustausch
- **Film über Roetgen**, gezeigt von Dr. Georg Dittmer



# Das schöne Bild



Diese Aufnahme zeigt einen Blick vom Sept. 1944 auf das heute als „Grenzhof“ bezeichnete Gebäude an der Einmündung der Raerener Straße in die B258. Wie das Bild dokumentiert, war hier neben dem „Restaurant zur Erholung“ das „Arbeitslager der Deutschen Reichsbahn“. Während vor allem die Urroetgener eine ausgeprägte Erinnerung an das ehemalige Etablissement des Paul Lux haben, wissen wir fast nichts über das Arbeitslager. Die Bezeichnung „Grenzhof“ ist eine Errungenschaft des 20. Jh.: Als Petergensfeld infolge des Versailler Vertrags 1920 zu Belgien kam, wurde hier eine Staatsgrenze gezogen, und es gibt einige kuriose Geschichten über dieses Haus, die daran erinnern. Entstanden ist das Gebäude aber schon viel früher: Am Anfang des 19. Jh. wurde es von einem Wilhelm Esser gebaut, der aber schon um 1840 nach Amerika auswanderte.

Letzte Woche nun beobachtete unser Mitglied Klaus Löhner, dass die Dachpfannen vom dem ca. 200-jährigen Gebäude entfernt wurden. Aus Erfahrung wissen wir, dass dies meist auf Abriss hindeutet. Der HeuGeVe versucht zwar, die dörfliche Erinnerungskultur hochzuhalten, aber das „Bröckeln“ an den Denkmälern und am Roetgener Ortsbild können wir leider nicht verhindern.



Manfred Dunkel,  
Geschäftstellenleiter



## Sie sind in Roetgen zu Hause? Wir auch!

Herzlich willkommen  
in Ihrer Sparkasse in Roetgen.



Wir möchten auch morgen und übermorgen Ihr bevorzugter Finanzpartner sein. Deshalb suchen wir nicht den kurzfristigen Profit, sondern die beste Lösung – für Sie und für Ihre Zukunft. Durch umfassende Beratung und individuellen Service. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse in Roetgen.**