

# Schriften

## zur Unkeler Geschichte

---



**22. März 1945:  
Ein Feldflugplatz in  
Unkel-Rheinbreitbach**

**Vortrag von Piet Bovy und Rudolf Vollmer  
26. September 2013**



**Geschichtsverein Unkel e. V.**

---

22. März 1945: Ein Feldflugplatz in Unkel-Rheinbreitbach

Autoren: Piet Bovy, Rudolf Vollmer, Unkel

Herausgeber: Geschichtsverein Unkel e. V.

Umschlaggestaltung: Tim Knoppik

Satz: Ansgar Federhen

Druck: facesso GmbH, Kohnen druckt, Rheinbach

Verlag: Rhein-Heimat, Rheinbreitbach

ISBN 978-3-940637-18-5

Schriften zur Unkeler Geschichte Nr. 12

# **22. März 1945: Ein Feldflugplatz in Unkel-Rheinbreitbach**

**Vortrag von Piet Bovy und Rudolf Vollmer  
gehalten im  
Gästehaus Korf  
am 26. September 2013**

Geschichtsverein Unkel e. V. 2013

## **Inhalt**

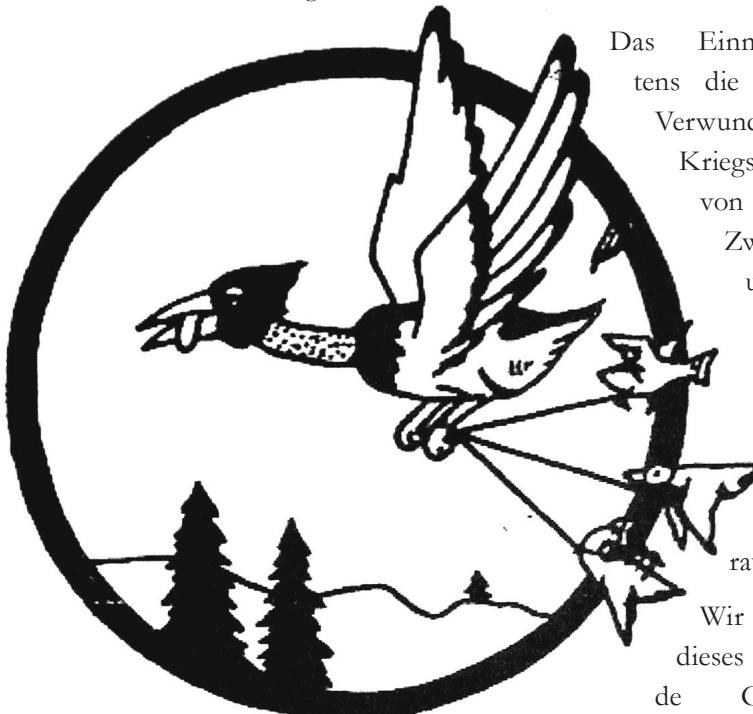
<b>Einleitung</b>	3
<b>Augenzeugenberichte</b>	4
<b>Der Segelflugplatz</b>	6
<b>Die Verwundeten-Evakuierung</b>	10
<b>Die Glider-Pick-Up-Technik</b>	14
<b>Ein persönlicher Bericht der Krankenschwester</b>	17
<b>Epilog</b>	18

---

## Einleitung

Sie werden hier etwas Einmaliges lesen und sehen. Und zwar einmalig nicht nur für Unkel oder Deutschland, nein sogar für Europa.

An der Grenze zwischen Unkel und Rheinbreitbach hat es kurz vor Kriegsende – im Westerwald wüteten noch die Gefechte – für wenige Tage einen Flugplatz gegeben, wenn auch nur einen ganz kleinen. Von dort aus wurden verwundete Soldaten evakuiert, und zwar mit amerikanischen Segelflugzeugen, sogenannte Glider, Gleiter oder Segler.



38th Troop Carrier Squadron WWII

Das Einmalige ist ertens die Evakuierung der Verwundeten aus einem Kriegsgebiet mit Hilfe von Segelflugzeugen. Zweitens die Art und Weise, wie die Segler aus dem Stillstand auf dem Boden wieder in die Luft und aus dem Gefechtsgebiet heraus kamen.

Wir wollen Ihnen dieses beeindrucken- de Geschehen hier beschreiben.

Nach unserem Wissen ist dieses Ereignis vom März 1945 in Deutschland weithin unbekannt und offenbar noch nie beschrieben oder erwähnt worden. Auch Google gibt es nicht her. Das soll sich mit diesem Heft ändern.

Und woher wissen wir dies? Wir werden die Vorgeschichte kurz erzählen.

---

Am 5. Januar 2013 bekam der Geschichtsverein Unkel folgende E-Mail von einem gewissen Herrn Hans den Brok:

*„Entschuldige mich für meine deutsche Sprache. Ich kann nicht schreiben, so gut. Ich wohne in den Niederlanden. Ich forschen für amerikanische zerstreute Operationen 1944-1945. Dazu gehören die Abholung der ein Segelflugzeug bei Remagen. Ich habe festgestellt, dass dies, etwa einen Kilometer nördlich von Unkel geschehen ist. Es gibt Bilder von. Ich such nun Hilfe, um die genaue Position zu finden. Hoffentlich können Sie mir helfen.“*

Wir verstanden damals nichts und batte ihn, uns die Sache noch einmal auf Holländisch zu schreiben. Hans den Brok wollte die genaue Lage des Segelflugplatzes wissen und er fügte zwei Fotos (Bild 5, 8) hinzu, die dabei helfen sollten.

Der Holländer ist Freizeitforscher für militärische Operationen.

Wir waren sehr neugierig geworden und abends bei der ersten Probe unseres geplanten Theaterstückes im Hause Meitzner erzählte Piet Bovy deshalb von der Anfrage des Holländers. Piet war nämlich der Meinung, dass der Holländer sich irrte und dass die Goldene Meile südlich von Remagen der gesuchte Ort sei. Im Theaterkreis hatte niemand je von einem solchen Segelflugplatz hier in der Umgebung gehört. Die Anwesenden glaubten auch einfach nicht, dass so etwas technisch möglich wäre.

Am nächsten Tag stand Willy Dühnsdorf bei uns vor der Tür. Seine Frau Margreth hatte abends nach der Theaterprobe zuhause ihrem Mann Willy von der Sache erzählt, und er sagte trocken: „Ja, die Geschichte von diesem Bovy stimmt, ich habe es damals selber gesehen.“

Inzwischen wissen wir, dass er nicht der Einzige war, der dieses einmalige Ereignis der Segelflugevakuierung gesehen hat.

So kam der Ball ins Rollen.

## **Augenzeugenberichte**

In der Zwischenzeit sind weitere Zeitzeugen gefunden worden, die gerne erzählen wollten, was sie damals gesehen haben. Rudolf Vollmer, der selber früher diese Sache nicht so recht geglaubt hatte, hat die Zeugen nach ihren damaligen Beobachtungen befragt.



Bild 1: Lageplan des Segeländeplatzes etwa bei Rheinkilometer 638

Willy Dühsdorf (geb. 1933) aus Unkel war der erste Zeitzeuge, der sich meldete, nachdem seine Frau Margreth ihm die Geschichte von dem holländischen Freizeitforscher erzählt hatte. Der elfjährige Willy wohnte im März 1945 mit seinen Eltern und Geschwistern in Scheuren im Hinterhaus des Weingutes Stumpf an der Scheurener Straße 7 in Scheuren. Er berichtete wie folgt, was er gesehen hatte: „Ich war eines Tages im März, ich weiß nicht mehr an welchem Tag genau, morgens mit meinen Eltern tätig auf dem Kartoffelacker meiner Großeltern, gelegen Auf dem Kloppert, nah beim Mühlenweg und den Eisenbahngleisen. Ich sah, wie ein Fahrzeug von einem Amphibienboot der Amerikaner herunterfuhr und in unsere Richtung kam. So ein Raupenfahrzeug hatte ich noch nie gesehen. Es fing vor unseren Augen an, eine Obstwiese zu planieren. Es drückte die dortigen Bäume mit einer Leichtigkeit um, als ob es Streichhölzer wären. Im Nu hatte es ein Feld planiert etwa so groß wie ein halbes Fußballfeld. Ich habe nur gestaunt. Die Lage dieses planierten Feldes war etwa zwischen dem Mühlenweg und dem Betonweg, dort wo jetzt die [neue] B42 verläuft.“

---

Der zweite Zeitzeuge ist Josef Vollmer (geb. 1930) aus Niederdollendorf, geboren in Rheinbreitbach. Er berichtete telefonisch von seinen damaligen Beobachtungen im März 1945: „*Unser Haus stand damals direkt am Rhein (heute Biergarten am Mühlenweg). Meine Familie war nach dem Einmarsch der Amerikaner nach Honnef evakuiert und unser Haus wurde als Casino für die Offiziere benutzt. Ich musste mehrmals zu unserer Wohnung zurück, um Sachen zu holen und habe dabei landende und startende Flugzeuge beobachtet. Ich erinnere mich nicht mehr genau, an welchen Tagen das gewesen ist, aber die Landestelle befand sich in den Flurbezirken Auf dem Kloppert und Unter der Brücherfloß. Neben dem Landeplatz war ein Feldlazarett. Ich habe an mehreren Tagen kleinere Flugzeuge starten und landen sehen, aber Lastensegler waren nicht dabei*“.

Es gab auch Beobachter dieser Geschehnisse aus Rheinbreitbach und zwar die Brüder Johannes (geb. 1934) und Franz-Josef (geb. 1936) Federhen. Beim Vortrag erzählte Johannes, was er damals Ende März 1945 gesehen hat: „*Mein Bruder und ich saßen in einem Birnenbaum mit gebührendem Abstand vom Landeplatz. Wir sahen, wie kleine Flugzeuge dort landeten. Lastensegler waren das aber nicht. Ich kann nicht sagen, wie lange dieser Flugplatz benutzt worden ist.*“

Soweit einige Augenzeugenberichte.

## Der Segelflugplatz

Wie passen diese Berichte mit den Informationen zusammen, die uns aus schriftlichen Quellen bekannt wurden? Es gibt mehrere Artikel in amerikanischen Zeitschriften (siehe Literaturliste), die einstimmig beschreiben, dass am 22. März 1945 nördlich von Unkel ein Landeplatz für die Evakuierung von verwundeten Soldaten mittels Lastensegler benutzt worden ist. Es hat an dem Tag nur zwei solcher Evakuierungsflüge gegeben und danach keine mehr. Von der Benutzung durch Motorflugzeuge ist darin jedoch keine Rede.

Aus den verschiedenen mündlichen und schriftlichen Quellen kommt man zu folgendem Fazit:

Nach dem Zusammenbruch der Ludendorff-Brücke (Erpel/Remagen) am 17. März 1945 benötigten die Amerikaner eine neue Verbindung für den schnellen Abtransport der Schwerverwundeten in ein Krankenhaus in Frankreich.

Auf der genannten Fläche zwischen Rheinbreitbach und Unkel bot sich eine günstige Gelegenheit für ein Lazarett und einen Feld-Flugplatz. Bulldozer, die über den Rhein gebracht wurden, verwirklichten diesen Plan innerhalb kurzer Zeit.

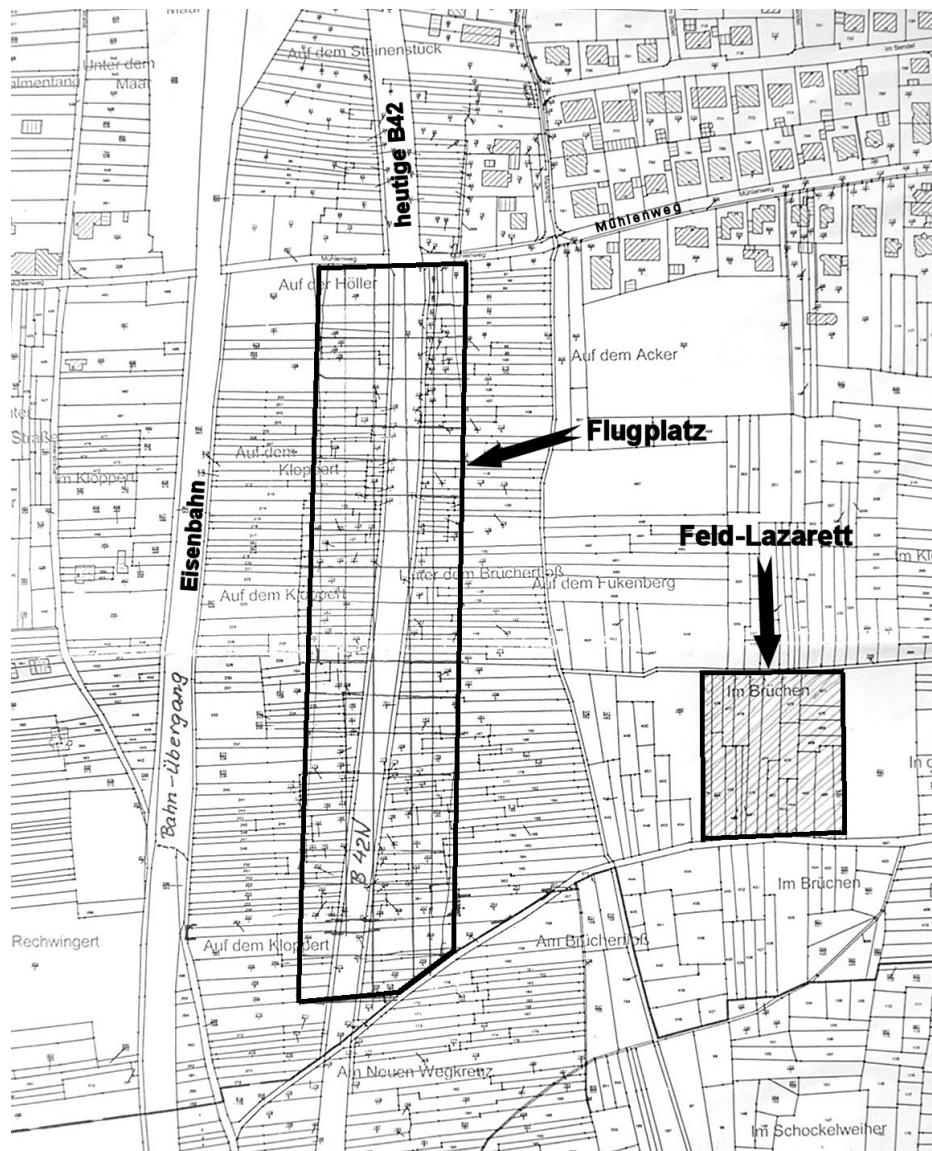


Bild 2: Ungefährre Lage des Segelflugplatzes und des Feldlazarets

---

Zwischen der Grabenstraße im Osten und der Bahntrasse im Westen sowie dem Mühlenweg im Norden und dem „Betonweg“ im Süden wurde im März 1945 ein Feld-Lazarett mit angrenzendem Flugplatz errichtet. Das Lazarett war über die Grabenstraße für Fahrzeuge erreichbar. Die Anlage befand sich in den Flurbezirken „Auf dem Kloppert“ und „Unter der Brücherfloß“. Es sollte aber ein Flugplatz besonderer Art werden:

Da die Fläche zu kurz für größere Flugzeuge war, startete man einen Versuch mit Lastenseglern (Glider), die nur 100 Meter zum Abheben benötigten. Lastensegler, gezogen von einer Dakota C-47 (zivil: DC-3), beladen mit Medikamenten, sollten in Frankreich starten und in Rheinbreitbach landen. Die Medikamente sollten ausgeladen und der Gleiter mit 12 Schwerverwundeten auf Krankenträger beladen werden. Während der Beladung sollte die C-47 langsam über dem Platz kreisen und danach den Lastensegler im Pick-Up-Verfahren (siehe Seite 14) aufnehmen und nach Frankreich fliegen.

Die Benutzung dieser Anlage für die Verwundeten-Evakuierung hat nur einen Tag gedauert, denn durch das schnelle Fortschreiten der Front in östlicher Richtung musste die Versorgung der Verwundeten und der Weitertransport in diese Richtung nachziehen und wurden von frontnahen Flugplätzen aus durchgeführt.



Bild 3: Erkundungsflugzeug Stinson L-5 Sentinel

---

Der Segelflugplatz Auf dem Kloppert bekam anschließend eine neue Funktion für die amerikanische Armee, nämlich als Stützpunkt für Verbindungs- und Aufklärungsflüge. Die von den Augenzeugen beobachteten kleinen Motorflugzeuge waren wohl die leichten, kleinen und hochbeinigen Stinson-L-5 Sentinel (siehe Bild 3), die ähnlich wie die deutschen Fieseler-Storch-Flugzeuge nur eine kurze Start- und Landestrecke außerhalb von befestigten Landebahnen benötigten.

Nachtrag: Nachdem dieser Vortrag gehalten wurde, ist noch eine Aufnahme eines Kleinflugzeugs beim Landeanflug auf den Flugplatz Auf dem Kloppert aufgetaucht (Bild 4). Es zeigt eine Noorduyn C-64 Norseman mit einem Rot-Kreuz-Zeichen. Laut Wikipedia wurde die Norseman im Zweiten Weltkrieg auch als Lazarettflugzeug eingesetzt. Da sich Sentinel und Norseman ähnlich sehen, wäre es möglich, dass die Augenzeugen auch die Norseman gesehen haben.



Bild 4: Landung einer Noorduyn C-64 Norseman, im Hintergrund Oberwinter

---

## Die Verwundeten-Evakuierung

Die Benutzung von Lastenseglern für die Verwundeten-Evakuierung war am Ende des Krieges eine noch nie dagewesene, riskante Operation. Und der Segelflugplatz zwischen Unkel und Rheinbreitbach wurde dabei zum Versuchskaninchen.

Dazu musste aber zunächst die Genehmigung vom US-Medical Corps eingeholt werden. In einer der schriftlichen Quellen (Dakota Magazine 2006, Nr. 2) schildert First Lieutenant Gerald Berry dies so:

*„Es war an einem Sonntag im März 1945. Unsere Basis war in Chateaudun in Frankreich. Ich erhielt den Befehl zum Flug in die Nähe von Reims. Die C-47 war mit einer Spezial-Ausrüstung versehen, um Gleiter aufzunehmen. Ich hatte schon Erfahrung im Umgang mit Gleitern. Als ich auf dem Flugplatz landete, sah ich etliche Offiziere vom US Medical Corps. Sie wollten der Aufnahme eines Gleiters zusehen. Mehrere Offiziere bestiegen meine Maschine. Ich startete und flog mit den Offizieren los. Dann flog ich mit einer Geschwindigkeit von 90 mph (ca. 130 kmh) und nahm den Gleiter auf, gab Vollgas und der Gleiter war in der Luft. Der Gleiter-Pilot klinkte sich aus und landete. Ich landete ebenfalls. Das übten wir mehrere Male, bis die Offiziere mit dem Manöver zufrieden waren und einem Verwundeten-Transport zustimmten.“*



Bild 5: Gleiter-Landung, im Hintergrund Rheinbreitbach

---

Am 22. März 1945 war es dann soweit.

Über diese Aktion liegt uns ein Bericht (ebenfalls aus dem Dakota Magazine 2006, Nr. 2) vor:

*„Am 22. März erhielt ich den Befehl, einen Gleiter zu einem Platz im Norden von Remagen zu fliegen. Zusammen mit einem zweiten Gleiter flogen wir los. Der Flug dauerte eine Stunde. Über dem Zielgebiet löste ich meinen Gleiter und sah, dass er perfekt landete. Ich kreiste über dem Gelände und wartete auf das Signal zur Aufnahme des Gleiters. Dies ging so:*

*Ein Seil wurde an der Nase des Gleiters befestigt, während das andere Ende über zwei rot-weiße Stäbe von 12 Fuß (ca. 4 m) Höhe gelegt wurde. Eine gelbe Fahne zeigte an, dass der Gleiter startbereit war. Ich flog auf die Stäbe zu und nahm mit einem Nylonseil, versehen mit einem Haken, das Seil auf und gab Vollgas.*

*Der Gleiter mit den Verwundeten war auf dem Weg ins Hospital!*



Bild 6: Verladen der Verwundeten

---

*Zu unserem Schutz wurden wir von P-51 Mustangs eskortiert.*

*An Bord meines Flugzeugs waren einige Armee-Fotografen, welche die notwendigen Fotos machten.*



Bild 7: Verladen der Verwundeten

---

Krankenschwester Lieutenant Suella Bernard war an Bord des zweiten Gleiters. Sie sollte sich während des Flugs um die Verwundeten kümmern. Durch die Presse-Fotos wurde sie bekannt. Alle aktiv Beteiligten an der Aktion erhielten einen Orden.“

Es war das erste Mal, dass auf dem deutschen Kriegsschauplatz Lastensegler zum Krankentransport eingesetzt wurden. Da die Presse mitgeflogen war, existieren auch mehrere Fotos von dem Feld-Flugplatz in Rheinbreitbach.

Allerdings wurde diese provisorische Anlage wenig später wieder aufgegeben. Mittlerweile war nämlich mit dem Flugplatz in Eudenbach ein größerer Flugplatz erobert worden.

Der Rheinbreitbacher Feldflugplatz wurde aufgehoben und geriet schließlich in Vergessenheit. Auch in deutschen Wehrmachtsberichten ist er nirgendwo erwähnt. Erst durch einen holländischen Freizeit-Militärforscher, der in einer amerikanischen Veteranen-Zeitschrift auf ihn stieß, gelangte er nun wieder in die Öffentlichkeit.



Bild 8: Anziehen des Gleiters, im Hintergrund Oberwinter

## Die Glider-Pick-Up-Technik

Wie kommt der vollbeladene Segler nun wieder in die Luft? Das ist ein Stückchen äußerst interessanter Technik, welches wir hier gerne näher erklären möchten. Wir tun das auch, weil es nach wie vor Leute gibt, die nicht glauben, dass es möglich ist, dass der Segler und seine Insassen solch einen Ruck beim Start überstehen.

Der Zugflieger, die Dakota C-47, die den Segler kurz vorher abgesetzt hat, kreist während der Beladung des Seglers über dem Rhein und wartet auf das Zeichen mit der gelben Flagge, um den Segler wieder abzuholen. Das Abholen geschieht durch Hochziehen. Dazu wird zwischen dem ziehenden Flugzeug und dem stehenden Segler eine Seilverbindung hergestellt. Diese Verbindung besteht aus zwei Teilen: Der eine Teil ist am Segler befestigt, der andere Teil am Zugflieger. Die Verbindung dazwischen wird im Flug hergestellt, und zwar wie folgt. Das Seilstück am Segler, etwa 70 Meter lang, ist ein flexibles, dehnbares Nylonseil, das an dem einen Ende über dem Cockpit am Segler befestigt ist. Das andere Ende dieses Nylonseils besteht aus einer großen Schlaufe. Diese kreisförmige Schlaufe mit einem Durchmesser von etwa 7 m hat einen Umfang von rund 25 m. Die Schlaufe ist zwischen zwei etwa 5 m hohen Stöcken, die 7 m auseinander stehen (wie ein amerikanisches Football-Tor), aufgehängt. Die Schlaufe wird an jeder Stockspitze von einer Klemme gehalten, woraus sich das Nylonseil löst, sobald daran gezogen wird. Bild 9 zeigt eine Skizze dieser Anordnung.

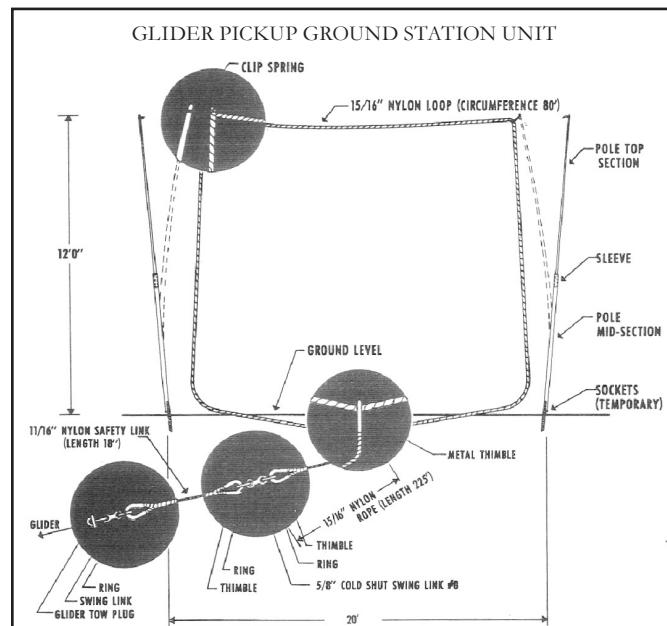


Bild 9: Prinzipskizze der Fangschlaufe



Bild 10: Befestigung der Fangschlaufe,  
im Hintergrund Rheinbreitbach

Die Zugmaschine ist am Bauch des Rumpfes mit einem hölzernen Stock ausgerüstet, etwa 6 m lang, an dessen Ende ein Haken befestigt ist. Dieser Haken ist gleichzeitig das eine Ende eines 300 m langen fingerdicken, flexiblen Stahlseils. Am anderen Ende, im Bauch des Fliegers, ist das Seil auf einer Winde aufgewickelt. Die heikle Aufgabe für den Piloten der Dakota ist es nun,

in einem steilen Sinkflug mit dem Haken die Schlaufe zwischen den Stöcken aufzunehmen und im anschließendem Steilflug den Segler mit in die Luft zu ziehen. Die Skizze zeigt, wie der Zugflieger sich im langsamen Anflug (200 km/h) mit dem Haken den oberen Teil der zwischen den Stöcken gespannten Nylonseilschnallen soll. Der Flieger fliegt gerade so tief (etwa 8 m über den Boden), dass sein Bauch noch über der Schlaufenkonstruktion bleibt, aber der Haken so tief

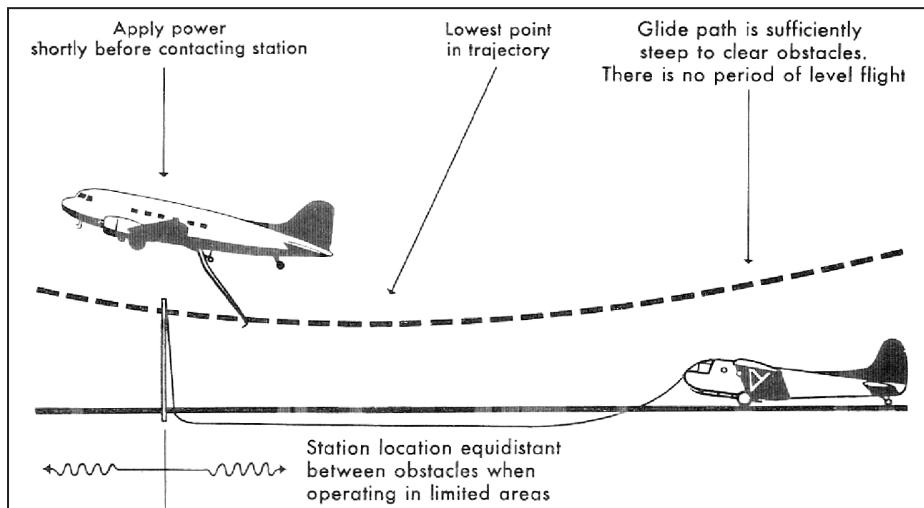


Bild 11: Prinzipskizze des Aufnahmeverfahrens

---

hängt, dass er mit Sicherheit das quergespannte Nylonseil der Schlaufe greift. Nun passiert etwas, das wir vom Angeln her kennen: Wenn der Hecht in den Haken am Schnurende beißt, zieht er wütend an der Schnur. Der Angler gibt nach, er will nicht, dass der Hecht ihm die Angel ruckartig aus den Händen reißt. Er lässt die Schnur etwas von der Spule abrollen, aber nur bis zu einem gewissen Grad, dann fängt er an, die Schnur langsam auf die Spule zurück zu wickeln. So ähnlich geht es nach der Aufnahme des am Segler befestigten Nylonseils. Das Nylonseil ist bis zu 30% seiner Länge dehnbar und absorbiert so einen Teil der Beschleunigungsenergie. Die größte Absorption der Anzugkraft geschieht im Rumpf der Dakota: Das ziehende Stahlseil läuft gebremst von der Winde, bis der nun gezogene Segler ungefähr dieselbe Geschwindigkeit wie das ziehende Flugzeug hat. Dann wird das Stahlseil langsam wieder auf die Winde gerollt, bis der Segler in angemessenem Abstand, etwa 200 m, hinter der Dakota fliegt. Das Segelflugzeug braucht nur wenige Meter, um vom Boden abzuheben, und nach etwa 6 bis 10 Sekunden fliegt es schon, vollständig von der Luft getragen.

Normalerweise geschieht das Hochziehen tatsächlich sanft, doch gerade in Unkel war es damals anders, wie wir später von der sich an Bord befindlichen Krankenschwester hören werden.



Bild 12: Hochziehen des Gleiters durch die Dakota

---

Unter dem Suchwort „Glider-Pick-up“ kann man im Internet ein YouTube-Filmchen finden, das den Vorgang eindrucksvoll zeigt (<http://w8w.de/glider>). Dieser kurze Film wurde während des Vortrags gezeigt.

## Ein persönlicher Bericht der Krankenschwester

Es folgt ein Zitat aus einem persönlichen Bericht [aus dem Jahre 1990] der Krankenschwester Suella (Sue) Bernard Delp zu der ausgeführten Operation in Rheinbreitbach:

*„Mehrere Personen haben mich in den vergangenen Monaten nach dem Pick-up von Patienten über den Rhein bei Remagen in Deutschland gefragt. Das geschah vor 45 Jahren, am 22. März 1945, als alle Rheinbrücken vorübergehend außer Betrieb waren, und jetzt erzähle ich, woran ich mich noch erinnere.“...*

*„Ich erinnere mich, dass die Landung an der Aufnahmestelle, einem Feld, sanft und problemlos verlief.“...*



Bild 13: Krankenschwester Sue Bernard Delp im Segler

---

*„Ich erinnere mich, dass wir, wie es mir schien, eine ziemlich lange Zeit auf die Verwundeten warteten. Wir fingen an uns Sorgen zu machen, dass der C-47, die über uns kreiste, der Sprit ausgehen würde und sie ohne uns zurückkehren müsste. [...] Die Patienten kamen dann doch endlich an, wurden in den Gleiter geladen und die C-47 holte uns ab. Es gab einen ziemlichen Ruck beim Abflug und einer der Riemen, womit die Krankenträger befestigt waren, riss. Die Trage baumelte an einer Ecke herunter. Ein Kollege half mir, diese wieder festzumachen. Mein einziger völlig bewusstloser Patient gehörte zu dieser Gruppe und ich erinnere mich, sehr in Sorge um ihn gewesen zu sein.“ ...*

*„Ich weiß nicht mehr, wie lange der Flug gedauert hat, aber bei der Landung [in Frankreich] brach eins der Räder ab und wir kamen an einem Zaun zum Stillstand, hatten aber trotzdem eine weiche Landung. Die Patienten wurden aus den Gleitern ausgeladen und mit einem Militär-Krankenwagen ins Krankenhaus gebracht. Dies wäre wahrscheinlich eine länger andauernde, erfolgreiche Operation geworden, weil jedoch die Transportüberquerung des Rheines kurz danach wieder hergestellt wurde, bestand kein Bedarf mehr an ähnlichen Evakuierungsflügen.“*

[Quelle: Murdoch Moore "Heritage and Heroes" in 16 A/TQ Airlift/Tanker Quarterly, Winter 2007 S. 16-24.]

## Epilog

Die spannende Frage ist nun, wie es möglich ist, dass das Vorgehen damals Auf dem Kloppert weitgehend unbekannt geblieben ist, selbst bei einschlägigen Lokalhistorikern hier in der Umgebung, aber auch in ganz Deutschland. In der deutschen Literatur findet man keine Hinweise, jedenfalls nicht via Google. Wir machen einen Erklärungsversuch.

Von der deutschen Bevölkerung haben damals nur ganz wenige Leute den Vorgang beobachten können. Es galt Ausgangssperre und die Amerikaner haben aus Sicherheitsgründen das Gebiet abgesperrt. Nur einige wenige neugierige und abenteuerlustige Jungen trotzten dem Ausgangsverbot und haben an dem einen bewussten Donnerstag aus angemessener Entfernung dem Spektakel zugeschaut. Alles hat sich ja an nur einem einzigen Tag abgespielt: morgens planiert, mittags zwei Flüge, abends schon vorbei.

Offenbar interessieren sich deutsche Militärhistoriker nicht für amerikanische Militärtechnik des zweiten Weltkrieges, erst recht nicht, wenn es nur Segler sind und keine V2s.

Aber auch die Amerikaner haben viele Jahre gebraucht, bevor das einmalige Ereignis öffentlich gemacht wurde. In den Wirren des ausgehenden Krieges in Deutschland und des länger dauernden Krieges in Ost-Asien kann man so eine kleine eintägige Operation, die technisch höchst anspruchsvoll war, leicht aus den Augen verlieren. Dass es sich um ein besonderes Ereignis handelte, war dem Militär damals aber sehr bewusst. Nicht umsonst haben die Auftraggeber der Flüge alles an Ort und Stelle ausführlich fotografieren lassen, wie auf den Bildern selber zu sehen ist. Sie wollten die Ausführbarkeit solcher Evakuierungsflüge demonstrieren. Die Fotos sind aber erst 1952 ins amerikanische Militärarchiv gelangt. Frühestens in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts erscheinen dann die ersten Artikel in den militärhistorischen und Veteranen-Zeitschriften, jedoch nur in amerikanischen Ausgaben. Erst Technologien wie Internet und Suchmaschinen ermöglichen eine weltweite Verbreitung dieses einmaligen Ereignisses in Unkel-Rheinbreitbach.

Der Vorgang in Unkel-Rheinbreitbach mag auch deshalb weitgehend unbekannt geblieben sein, weil in allen Quellen als Ort des Geschehens Remagen genannt wird, seltener nördlich von Remagen. Nur in einer einzigen Quelle taucht auch der Name Rheinbreitbach auf (M. Moore, 2007). Das Kampfgebiet in der weiteren Umgebung der Brücke von Remagen nennen und nennen die Amerikaner „Remagen Theatre“ oder „War Theatre #12“, das heißt Kriegsschauplatz Remagen.

Dank eines neugierigen holländischen Freizeit-Kriegsforschers konnten wir ein kleines Stückchen Lokalgeschichte unserer Heimat ans Tageslicht bringen.

Der Dank der beiden Autoren geht an die Augenzeugen, die ihre damaligen Beobachtungen mit uns teilen wollten.

THE MILWAUKEE JOURNAL  
FRIDAY, MARCH 23, 1945

## Wounded Taken in Glider From Remagen Sector

With United States 1st Army—(UPI)—A big American transport plane dipped low over an airstrip in the Remagen bridgehead and snatched up a motorless glider laden with 12 wounded soldiers. Nine minutes later the glider came to rest less than 20 yards from the entrance of an evacuation hospital 50 miles behind the lines. Thus began the United States army's first glider ambulance service in Europe. Col. William H. Amspacher of Norman, Okla., an army surgeon, hailed the feat as the beginning of a new and important phase of army medical history. "This is the swellest break any GI ever got," said a soldier from Elgin, Ill. "I got nailed by a bullet about 8 a.m. and here I am at the hospital for lunch. If I had come by ambulance, I wouldn't have got here before nightfall, and it would have been a terrible ride."

---

### **Benutzte Quellen:**

Sue Bernard Delp, Glider Pick-up at Remagen by 816th MAES, S. 87-88

Jan Bos, Dakota Magazine 2006 Nr. 2

Hans den Brok: Bilder aus dem USAF, Air Adjutant General, Records Branch.

Elmer F. Cox, Arthur Hehr & Suella Bernatd Delp, History of 816th MAES, S. 85-86

Murdach Moore, „Heritage and Heroes”, in 16 A/TQ Airlift/Tanker Quarterly, Winter 2007 S. 16-24

Leon B. Spencer, WWII U.S. Army Air Force Glider Aerial Retrieval System

Randolph J. Hils, The Glider Squadron. The 38th Troop Carrier Squadron

Randolph Hils, Rescue at Remagen, in: Military History, August 20, 2004

Remagen – Segelfliegen humanitäre Mission. Historical Society V for Victory, Deutsche Übersetzung eines polnischen Artikels 24. Mai 2013

Wikipedia: Stinson L-5, Noorduyn C-64 Norseman

### **Bildnachweis:**

Einige Bilder stammen von Wikipedia (commons.wikimedia.org) und Google (news.google.com), die meisten Abbildungen wurden freundlicherweise vom National-Archiv der USA (www.archives.gov) zur Verfügung gestellt.

---

## **In der Reihe Schriften zur Unkeler Geschichte sind bisher erschienen:**

- Nr. 1: Franz Vogts (1757–1841) – Leben und Wirken in schweren Zeiten, Vortrag von Rudolf Vollmer, 20.10.2007
- Nr. 2: Richeza – Königin von Polen – Fronherrin in Unkel, Vortrag von Siegfried Jagau und Werner Mayer, 16.11.2007
- Nr. 3: Hans Frentz-Sudermann (1884–1975) – Ein stiller Nachbar, Vortrag von Günther Nicolin, 11.9.2009
- Nr. 4: Hans-Jürgen Graf von Blumenthal (1907–1944) – Ein Offizier im Widerstand, Vortrag von Piet H. L. Bovy, 12.10.2010
- Nr. 5: Haus Rabenhorst in Unkel – Eine besondere Zeitreise 1885–2011, Vortrag von Klaus-Jürgen Philipp, 24.3.2011
- Nr. 6: Utopia ist nirgendwo – Stefan Andres' Novelle „Wir sind Utopia“, Vortrag von Udo Marquardt, 17.4.2012
- Nr. 7: Die Stasi war auch in Unkel aktiv, Vortrag von Karl Hafen, 18.10.2012
- Nr. 8: Dr. Ernst Biesten und Dr. Adolf Süsterhenn: Die beiden „Väter“ der rheinlandpfälzischen Verfassung aus Unkel, Vortrag von Joachim Hennig, 10.5.2012
- Nr. 9: Die Bestürmung Unkels im Kölnischen Krieg 1583, Vortrag von Rudolf Vollmer, 27.9.2012
- Nr. 10: Geschichte des Weingutes Römer-Stumpf in Unkel-Scheuren, Vortrag von Angelika Höhl, 6.7.2013
- Nr. 11: Zufluchtsort Unkel – Konrad Adenauers Aufenthalt im Pax-Heim 1935/1936, Vortrag von Wolfgang Ruland, 2.5.2013

Herausgeber und Copyright:  
Geschichtsverein Unkel e.V.  
[www.geschichtsverein.unkel.org](http://www.geschichtsverein.unkel.org)  
[geschichtsverein@unkel.org](mailto:geschichtsverein@unkel.org)

---

Der Geschichtsverein Unkel e.V. unterstützt durch diese Schriftenreihe die Zielsetzung der „Zukunfts-Werkstatt Unkel“, die Geschichte von Unkel bekannt zu machen.  
Alle Rechte vorbehalten.