

Flugzeugabstürze im Westrich

Hauptsächlich gegen Ende des Zweiten Weltkrieges
wurden über der Pfalz zahlreiche Flugzeuge zum Absturz
gebracht, die rund ums Bruch niedergingen.

Amtliche Berichte und Erinnerungen von Augenzeugen
hierzu wurden aus dem Internet zusammengetragen von

Gerd Steigner - Gambach

Aus dem Inhalt

16./17.04.1943	Katzenbach	5
16.08.1997	<i>Ausgrabung</i>	7
09./10.08.1943	Spesbach	9
07.01.1944	Vogelbach	11
29.01.1944	Kaiserslautern	12
21.07.1944	Oberarnbach	12
03.08.1944	Miesenbach	14
08.09.1944	Niedermohr	17
27./28.09.1944	Einsiedlerhof	29
05.11.1944	Kaiserslautern	29
05.11.1944	Eichelscheiderhof/Bechhofen	36
02.12.1944	Schönenberg	38
17.12.1944	Eichelscheiderhof	40
01.01.1945	Brücken-Paulengrund	41
14.01.1945	Rothselberg	42
09.1995	<i>Ausgrabung</i>	43
11.1995	<i>Erinnerungen an einen Staffelkameraden</i>	45
14.01.1945	Kindsbach	46
08.02.1945	Einsiedlerhof	47
13.02.1945	Käshofen	47
15.02.1945	Landstuhl	48
	<i>Zufall hilft Flugzeugwracks finden</i>	48
	<i>Die Behandlung gefangener Feindflieger</i>	50
	<i>Fotodokumente</i>	52

Flugzeugabstürze im Westrich

Fliegerschicksale
des Zweiten Weltkrieges
im Internet aufgestöbert,
zusammengetragen und
aufgeschrieben von

GERD STEIGNER

16./17.04.1943 Katzenbach

Zimmer, Klaus, „Notizen zu Flugzeugabstürzen in der Nachbarschaft des Kreises Kusel im Zweiten Weltkrieg“, Westricher Heimatblätter, Heft 2/2002, S. 69 - 85

In der Nacht vom 16. auf 17. April 1943 griffen 327 britische Bomber Pilsen und 271 Maschinen Mannheim an. Bei den Angriffen gingen 54 Bomber verloren, die höchste Zahl zu diesem Zeitpunkt. Die Maschinen stürzten im pfälzischen sowie im saarländischen Raum ab: in Ludwigshafen-Oggersheim, Lachen-Speyerdorf, Worms-Horchheim, Börrstadt (Donnersbergkreis), Katzenbach (Kreis Kaiserslautern), Nalbach (Kreis Saarlouis), Bierfeld (Kreis St. Wendel), Rentrish (Saar-Pfalz-Kreis), Hetzerath (bei Trier) und St. Thomas (bei Bitburg).

Die bei Katzenbach abgestürzte viermotorige Stirling wurde von Nachtjägern abgeschossen und vom neuseeländischen Piloten Kevin F. Debenham von der in Newmarket/England stationierten 75. britischen Staffel befehligt. Außer dem Copiloten kamen alle fünf anderen Besatzungsmitglieder ums Leben.

Die Stirling des neuseeländischen Piloten Debenham Abgestürzt am 16./17.04.1943 in Katzenbach

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 70/71

In der Nacht vom 16. auf den 17.04.1943 griffen 327 britische Bomber Pilsen und 271 Maschinen Mannheim an. Bei dem Angriff gingen 54 Bomber verloren, die höchste Zahl bis zu dem Zeitpunkt. Die Verluste schlugen sich auch in etlichen Ereignissen nieder, die die Pfalz und das Saarland betreffen.

Der Lambsborner Pfarrer *Leonhard Weber* (†) berichtete in der Nacht folgendes: „Ungeheure Fliegertätigkeit. Die Flugzeuge flogen teilweise so niedrig - von deutschen Nachtjägern verfolgt - dass es schien, als wollten sie die Hausdächer streifen. Bei Hütschenhausen stürzt ein brennender Bomber ab. Die Scheune der Lebecksmühle bei Gries ist bereits niedergebrannt. 53 Bomber werden nach deutschen Wehrmachtsberichten abgeschossen!“ Der von Pfarrer Weber bei Hütschenhausen beobachtete Bomber stürzte zwischen Hütschenhausen und Katzenbach, in der Nähe des Wasserhochbehälters, auf einen Acker in der Gemarkung Katzenbach.

Hugo Halberstadt erlebte den Angriff so: „Nachts, gegen zwei Uhr, stand ich an meinem Bahnwärterhaus in Hauptstuhl, etwa 400 Meter östlich vom Bahnhof gelegen. Die Flak aus Kindsbach feuerte und traf einen der Bomber, der in Richtung Hütschenhausen heulend nach unten ging. Durch den Aufschlagbrand war die Gegend so hell erleuchtet, dass ich vor dem Hintergrund der lodernden Flammen in der Dunkelheit noch ganz deutlich die Silhouette der Hütschenhausener katholischen Kirche erkennen konnte. Am nächsten Tag sah ich mir das Wrack an. Am Steuer des Bombers saß noch der Pilot, allerdings stark verkohlt. Im Gelände sah ich noch zwei weitere Flieger liegen.“

Helma Klaes, geb. Schönborn, aus Hütschenhausen berichtet: „In einem Acker lag ein regungsloser Flieger. Auffallend war die tadellose Uniform. Es wurde erzählt, es handele sich um einen Kanadier. Viele Leute standen herum, und einige traten ihn. Als ein Bauer mit einer Schaufel auf ihn einschlagen wollte, hinderte ich ihn an diesem unsinnigen Unterfangen.“

Edith Berberich, geb. Lambrecht, aus Hütschenhausen erinnert sich an eine abgerissene Hand, welche noch in einem Lederhandschuh steckte.

Bei der Maschine handelte es sich um eine viermotorige Stirling der in Newmarket stationierten 75. britischen Staffel, die von dem Piloten Kevin F. Debenham aus Neuseeland befehligt wurde. Außer dem Copiloten, D. Wainwright, der gefangen genommen wurde, kamen alle Besatzungsmitglieder ums Leben. Im einzelnen handelt es sich um:

Pilot:	Kevin Frederick Debenham, Pilot Officer, RNZAF, 26 Jahre alt, (gefallen).
Copilot:	D. Wainwright, Sergeant (gefangen).
Navigator:	Raymond James Barnes, Warrant Officer II, RCAF, 26 Jahre alt, (gefallen).
Funker:	Peter Braithwaite Pearson, RAF, 22 Jahre alt, (gefallen).
Bordschütze:	John Leslie Marlow, Sergeant, RAF (gefallen).
Bordschütze:	Jim Jack Davis, RAF (gefallen).

Die Gefallenen waren teilweise bis zur Unkenntlichkeit verbrannt und wurden zunächst in einem Massengrab auf dem Katzenbacher Friedhof beigesetzt. Im Jahr 1948 erfolgte die Überführung auf den britischen Militärfriedhof in Rheinberg bei Kleve.

Die Briten verloren in der gleichen Nacht auch Maschinen, die in Ludwigshafen-Oggersheim, Lachen-Speyerdorf, Worms-Horchheim, Börrstadt (Donnersbergkreis), Bierfeld (Kreis St. Wendel), Rentrish (Saarpfalz-Kreis), Nalbach (Kreis Saarlouis), Hetzerath (bei Trier) und St. Thomas (bei Bitburg) abstürzten. Die Reste der Katzenbacher Stirling

konnten erst im Jahr 1997 durch die Arbeitsgruppe Vermisstenforschung geborgen werden. Siehe dazu auch den nachfolgenden Artikel über die Ausgrabungsarbeiten.

Quellen

Weber, Leonhard: „Krieg im Westrich. Wie ein Dorf und ein Landstrich in der Westpfalz den Zweiten Weltkrieg überlebten“, *Westricher Heimatblätter*, 1986, Nr. 1/2, S. 84

Chorley, W. R., *Royal Air Force Bomber Command, „Losses of the Second World War, volume 4“* (1943), Leicester, England, 1996, S. 111

Middlebrook, Martin / Everett Chris, „*The Bomber Command War Diaries. An Operational Reference Book 1939-1945*“, Leicester, England, 1996, S. 378/379
The War Dead of the Commonwealth. Rheinberg Cemetry, Part I-III, Maidenhead, England

Unterlagen von Uwe Benkel, Kaiserslautern

Mitteilungen von Edith Berberich, Hütschenhausen; Helma Klaes, Hütschenhausen;
Hugo Halberstadt, Hauptstuhl

54 Jahre alte Vergangenheit aus der Erde geholt 1943 abgeschossenen Bomber bei Katzenbach ausgegraben

von Isabelle Girard, in *DIE RHEINPFALZ*, Ausgabe Kaiserslautern, 16. August 1997

Ein Stoppelacker, darauf ein Bagger, einige Lastwagen und mehrere geländegängige Militärfahrzeuge. Um einen rotweißen Markierungstab, der die genaue Lage des Wracks kennzeichnet, ist ein Viereck von etwa 150 Quadratmeter abgesteckt. Das ist das Arbeitsfeld des Baggers, der nun Schaufel für Schaufel Ackererde aushebt, die sich rechts und links zu türmen beginnt. Daneben Männer mit Handschuhen und Pickel, die im aufgeworfenen Grund herumstochern.

Ein Szenario, das am Donnerstag zwischen Katzenbach und Hütschenhausen zu beobachten war und das sich als Ausgrabung einer 54 Jahre alten Vergangenheit entpuppte. Damals, in der Nacht vom 16. zum 17. April 1943, zwischen 1.13 und 1.30 Uhr, stürzte ein von deutschen Nachtjägern schwer getroffener viermotoriger Bomber der britischen Luftwaffe, eine „Short Stirling I“ ab. Brennend bohrte er sich vier Meter tief in die Erde. Von der sechsköpfigen Besatzung der Maschine überlebte nur der Copilot und wurde gefangen genommen.

Augenzeugenberichten und allgemein bekannten Fakten nimmt sich eine Privatinitiative, die Arbeitsgruppe Vermisstensuchdienst im Saarpfalz-Kreis, bundesweit an, wenn, wie bei Katzenbach, noch bis heute die

traurigen Überreste im Erdreich der Absturzstellen liegen geblieben sind. Einer der Hauptinitiatoren dieser Aktion auf dem Stoppelfeld ist Uwe Benkel aus dem Kaiserslauterer Stadtteil Mölschbach. Ganze sieben Jahre bemühte er sich um das Einverständnis des Grundstückseigentümers und um dessen Grabungserlaubnis. Der andere, Otto Schmitt aus Guldental, hat drei Jahre gebraucht, bis er grünes Licht der Behörden für diese Ausgrabung erhielt. Gemeinsam gelang es ihnen vor einigen Wochen, endlich auch noch die letzten Hindernisse für diese Grabung aus dem Weg zu räumen.

Vier Vertreter der amerikanischen Streitkräfte, ein Beobachter von der britischen Luftwaffe, vier Mitarbeiter der Arbeitsgruppe Vermisstensuchdienst und fünf Männer des Kampfmittelräumdienstes helfen den beiden Privatleuten. Bereits nach ein paar Minuten mischt sich verrottetes Aluminium unter die Erdmassen, knapp einen Meter tief erste Gegenstände und Bruchstücke des Flugzeuges, dann einer der vier Sternmotoren, rund zehn Zentner schwer. Türkisblau, rostrot oder flaschengrün schimmern die Teile, nachdem sie wieder ans Tageslicht gekommen sind. Sie bestehen entweder aus Stahl oder aus Aluminiumlegierungen, welche im Erdreich auch giftige Substanzen absondern.

„Diese Art der Verseuchung ist nur eines der Argumente, die unser Tun bestimmen. Zudem versuchen wir die oft zögerliche Haltung der Grundstückseigentümer damit zu überwinden, dass nach wie vor der Verdacht auf noch intakte Bomben vorliegt. Hinzu kommt der wichtige humanitäre Aspekt den Angehörigen der Toten gegenüber“, erklärt Uwe Benkel. Im aktuellen Fall wurden die zwar namentlich bekannten, teils jedoch bis zur Unkenntlichkeit verbrannten Körper nach dem Absturz zunächst in ein Massengrab auf dem Katzenbacher Friedhof gebettet. 1948 erfolgte die Überführung auf den britischen Militärfriedhof in Rheinberg bei Kleve.

Wie bereits vermutet, finden sich an der Absturzstelle keine weiteren Leichenteile. Am Ende der Aktion, die einen ganzen Tag beanspruchte, hat man rund eine Tonne Material aus der Erde geholt. Dazwischen Gürtelschnallen, Uniformreste, und - ganz zu allerunterst dann noch überraschend entdeckt - intakte Brandbomben und scharfe Bordmunition, deren Entsorgung ein Spezialtrupp übernimmt. Die Flugzeugteile werden von den Mitarbeitern aussortiert, die markanten Stücke gesäubert und aufbewahrt, der Rest dem Schrotthändler überlassen.

09./10.08.1943 Spesbach

Zimmer, Klaus, „Notizen zu Flugzeugabstürzen in der Nachbarschaft des Kreises Kusel im Zweiten Weltkrieg“, Westricher Heimatblätter, Heft 2/2002, S. 69 - 85

In der Nacht vom 09. auf den 10. August 1943 griffen 457 britische Maschinen Mannheim an. Dabei wurde die Halifax des Piloten V. H. Thomas von der in Pocklington stationierten 102. Staffel durch die Besatzung der Me 110 des Piloten Heinrich Wohlers von der 1./NJG 10 in Brand geschossen und stürzte bei Spesbach in den Wald. Zwei Besatzungsmitglieder überlebten, auch der Pilot, die anderen verbrannten in den Trümmern oder kamen auf andere Weise ums Leben.

Die Halifax des britischen Piloten V. H. Thomas Abgestürzt am 09./10. August 1943 bei Spesbach

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 70/71

In der Nacht vom 09. auf den 10. August 1943 griffen 457 britische Bomber Mannheim an. Pfarrer Leonhard Weber (+) aus Lambsborn schreibt in seinem Tagebuch: „Das englische Flugzeug ist in der Nähe von Spesbach in den Wald abgestürzt. Führer und Beobachter sitzen verkohlt in der Kanzel der Maschine, außerdem noch drei Mann tot. Einer ist schwer verletzt, einer konnte mit dem Fallschirm abspringen und stellte sich. Völkerwanderung an die Unglücksstelle aus allen Dorfschaften der Umgebung. Ich war auch dort.“

Bereits einen Tag nach dem Absturz wurden verschiedene offizielle Berichte darüber verfasst. Sie werden hier zitiert:

RLB-(Reichsluftschutzbund)-Untergruppenführer Philipp Kleemann, Spesbach: „In der Nacht vom 09./10. August 1943 machte ich als RLB-Untergruppenführer beim Fliegeralarm meine übliche Runde durch Spesbach. Um 2.29 Uhr beobachtete ich im Nordwesten von Landstuhl den Angriff eines Nachtjägers auf einen Bomber. Der Kampf spielte sich in einer Höhe von geschätzten 5000 bis 6000 Meter ab. Der Jäger schoss mehrere Feuerstöße, worauf die Feindmaschine zu brennen begann. Ein Besatzungsmitglied konnte mit dem Fallschirm abspringen. Die Maschine versuchte brennend zu entkommen, jedoch der Nachtjäger setzte nach. In einer Kurve brach die rechte Tragfläche ab, daraufhin stürzte der Bomber

senkrecht ab. Ich folgte dem hellen Feuerschein und begab mich sofort in Richtung der Absturzstelle, die ich dann im Butterpfad (Waldweg von Spesbach nach Landstuhl), etwa einen Kilometer ostwärts von Spesbach fand. Dort sorgte ich erst einmal für Absperrung."

Stellvertretender Landwachtführer *Otto Ruof, Spesbach*: „In der Nacht vom 09. auf 10.8.1943 stand ich am Nordrand von Spesbach. Ich hörte in östlicher Richtung MG-Feuer und bemerkte einige Leuchtspuren. Gleich darauf sah ich, wie sich ein Schein, gleich einem Stern, in nordwestlicher Richtung fortbewegte, in eine Wolkenbank tauchte, und als er wieder zum Vorschein kam, fiel mir auch schon eine Rauchfahne auf, die er hinter sich herzog. Erst jetzt bemerkte ich, dass es sich um ein Flugzeug handelte. Nach meiner Ansicht kurvte es westlich von Kaiserslautern, dann mehr Richtung Landstuhl - Spesbach. Der Feuerschein wurde immer größer, bis das Flugzeug plötzlich in der Luft in drei Teile auseinanderflog und diese brennend in den Wald beim Butterpfad abstürzten. Einige Zeit später hörte ich dann, dass ein anderes Flugzeug über der Absturzstelle kreiste und ich sah auch noch rote und grüne Leuchtsignale, worauf sich das Flugzeug wieder entfernte."

Hüttenarbeiter *Jakob Hein aus Spesbach*: „Während des Fliegeralarms in der Nacht vom 9. zum 10.8.1943 befand ich mich vor meinem Haus in Spesbach und beobachtete die vorbeifliegenden Maschinen. Gegen ½ 3 Uhr hörte ich in westlicher Richtung Feuerstöße. Gleich darauf sah ich einen Funken, der sich am Himmel bewegte, jedoch gleich hinter den Wolken verschwand. Als er wieder hervorkam, erkannte ich, dass es eine brennende Maschine war. Sie kurvte ein paar Mal, wobei eine Tragfläche abbrach. Darauf verlor sie ganz schnell an Höhe und stürzte in drei brennenden Teilen ab. Nach dem Absturz erkannte ich den Nachtjäger, der ein paar Mal über der Absturzstelle kreiste. Er schoss dabei Leuchtsignale ab und leuchtete mit dem Bordscheinwerfer. Ich habe nicht beobachtet, dass die Maschine vor dem Beschuss durch den Nachtjäger schon gebrannt hat."

Bei dem deutschen Nachtjägerpiloten, der den Bomber abschoss – es war eine viermotorige Halifax –, handelte es sich um Hauptmann Heinrich Wohlers, von der 1./NJG 10, die seinerzeit in Mainz-Finthen stationiert war und zweimotorige Me 110 flog. Wohlers stürzte übrigens am 15. März 1944 bei Echterdingen bei Stuttgart bei einem Landeversuch im dichten Nebel tödlich ab.

Die britische Besatzung gehörte zur 102. Staffel, die in Pocklington stationiert war. Es handelte sich um:

Pilot:	V. H. Thomas, Sergeant (gefangen).
Flugingenieur:	Cecil Lafford, Sergeant, 21 Jahre alt (gefallen).
Navigator:	Norman Wilbraham, Sergeant, 21 Jahre alt (gefallen).
Bombenschütze:	Alan Claude Marsh, Sergeant, 20 Jahre alt (gefallen).
Funker:	William Henry Buffery, Sergeant (gefallen).
Bordschütze:	T. F. P. Perry, Sergeant (gefangen).
Bordschütze:	John Anderson Walls, Sergeant, 22 Jahre alt (gefallen).

Die Gefallenen wurden auf dem Friedhof von Ramstein beerdigt und 1948 auf den britischen Militärfriedhof nach Rheinsberg überführt.

Am 09./10. August 1943 stürzte auch ein britischer Bomber in der Nähe von Erfenbach ab.

Quellen

Chorley, vol. 4 (1943), S. 261	Unterlagen Uwe Benkel, Kaiserslautern
Weber „Krieg im Westrich“, S. 84	Horst Diener, Dortmund
Middlebrook / Everitt, S. 420	Edith Berberich, Hütschenhausen
The War Dead of the Commonwealth	Adolf Metz, Landstuhl

07.01.1944 Vogelbach

Zimmer, Klaus, „Notizen zu Flugzeugabstürzen in der Nachbarschaft des Kreises Kusel im Zweiten Weltkrieg“, Westricher Heimatblätter, Heft 2/2002, S. 69 - 85

Am 07. Januar 1944 stürzte die Me 109 von Oberleutnant Franz Stiegler von der II./JG 27 im Zuge der Bekämpfung amerikanischer Bomber, die Ludwigshafen, Mannheim und Kaiserslautern angegriffen hatten, in ein Sumpfgebiet bei Vogelbach, wo sie noch heute im Boden des Bruches steckt. Stiegler konnte sich mit dem Fallschirm retten. Nach dem Krieg wanderte er nach Kanada aus, wo er sich Stigler nennt.

In Nordamerika wurde er recht populär, weil er, nur drei Wochen nach dem Absturz bei Vogelbach, einen zusammengeschossenen Bomber mit einem Toten und Verwundeten an Bord über der Nordsee entkommen ließ, anstatt ihm den Rest zu geben. Franz Stiegler wurde zu einem beliebten Interviewpartner, auch zahlreiche Internetseiten beschäftigen sich mit seinen Erfahrungen. Wegen seiner besagten Ritterlichkeit wird er in einer besonderen Abteilung des Mighty Eighth Memorial Museum in Savannah, Georgia, geehrt.

Die Me 109 des deutschen Piloten Franz Stiegler Abgestürzt am 07. Januar 1944 bei Vogelbach

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 72/73

Erneut informiert uns *Pfarrer Leonhard Weber* (+), *Lambsborn*, über einen Abschuss, diesmal bei Vogelbach: „07.01.1944, gegen 12.00 Uhr. Wir sitzen gerade beim Essen. Da fängt es an zu dröhnen. Feindliche Bomber kehren von ihrem Angriff auf Ludwigshafen, Mannheim und Kaiserslautern zurück. Ein Flugzeug stürzt ab! Der Flieger - ein deutscher Leutnant - springt mit dem Fallschirm ab und kommt am Nußberg, in der Nähe der Fliegerbeobachtungsstation heil zur Erde. Ein hier tätiges ‚Blitzmädel‘ erkennt in ihm einen früheren Schulkameraden! Das Flugzeug bohrt sich bei der Altenwoogsmühle ins Bruch. Es ist nichts mehr von ihm zu sehen. Der Leutnant heißt Stiegler und ist aus Wiesbaden. In Bechhofen saß *Gustav Schwarz* gerade auf dem ‚stillen Örtchen‘. Ein Geschößstück trifft die Wand des Aborts! Welch ein Schrecken! Ein anderes bohrt sich in *Langestein Alberts* Dach, ein drittes verletzt beim *Streitwald* zwischen Bechhofen und *Rosenkopf* ein Schaf aus *Krämers* Herde, dass es getötet werden muss. Auch in Kaiserslautern sind Bomben gefallen.“

Bei dem abgestürzten Flieger handelte es sich um den Oberleutnant *Franz Stiegler* von der II. und III./JG 27. Sein Jagdflugzeug steckt heute immer noch in einem Sumpf der Moorniederung bei Vogelbach. Stiegler schoss während des Krieges 28 Maschinen ab, unter ihnen fünf vier-motorige Bomber. Er lebt heute in Kanada und nennt sich *Stigler*.

Im 8th Air Force Memorial Museum, Savannah, Georgia, USA, fand der Autor eine kleine Abteilung die eigens *Stigler* gewidmet ist. Von den Amerikanern wird er wegen eines Ereignisses geehrt, das ausführlich gewürdigt wird. Es handelt sich um eine völlig zusammengeschossene und fast unmanövrierbar gewordenen B 17, neben der Stiegler mit seiner Maschine herflog. Als er das jämmerliche Bild des Bombers und die toten und verwundeten Männer darin sah, entschied er sich, das Flugzeug weiterfliegen zu lassen, statt ihm mit einem tödlichen Feuerstoß den Rest zu geben. Die Besatzung schaffte es dann noch heim nach England.

Quellen

Weber, „Krieg im Westrich“, S. 86
Unterlagen Uwe Benkel, Kaiserslautern

Ring, Hans / Girbig, W., „Jagdgeschwader 27“
S. 331 und S. 339

29.01.1944 Kaiserslautern

Zimmer, Klaus, „Flugzeugabstürze zwischen Rhein und Hunsrück am 29. Januar 1944“, Westricher Heimatblätter, Heft 2/99, S. 51 - 96

Der Bomber „Picadilly Queen“ des amerikanischen Piloten Raymond E. Notestein wurde am 29. Januar 1944 bei einem Luftangriff auf Ludwigshafen das Opfer deutscher Jäger. Bei den deutschen Angriffen auf die „Fliegende Festung“ wurde die B 17 schwer beschädigt und ein Teil der Besatzung schwer verletzt. Außerdem rammte auf dem Rückflug noch eine Me 109 die Maschine. Sie stürzte schließlich bei Kaiserslautern ab, wobei der Pilot und fünf Besatzungsmitglieder umkamen. Es handelte sich um:

Pilot:	Raymond E. Notestein, (gefallen).
Copilot:	Earl R. Follensbee, (gefangen).
Navigator:	Eldon W. Rohs, (gefangen).
Bombenschütze:	Charles L. Markwell, (gefangen).
Flugingenieur:	Gla E. Owen, (gefallen).
Funker:	Arthur L. Karnowski, (gefangen).
Kugelturmschütze:	John D. Huffman III, (gefallen).
Seitenschütze:	John E. Moriarty, (gefallen).
Seitenschütze:	Clifford E. Owen, (gefallen).
Heckschütze:	Carl F. Huwe, (gefallen).

21.07.1944 Oberarnbach

Sammlung Jan Hey

Captain (Hauptmann) Jack G. Grossenbacher, der eine Lightning flog, war in Wattisham, Suffolk, England, stationiert. Zusammen mit der 479. amerikanischen Jagdgruppe ist er am 21.07.1944 beim Bomberbegleitschutz in Richtung München eingesetzt. Über dem Bruch wurde er um 11.45 Uhr durch die bei Kindsbach stationierte Flak getroffen und musste abspringen. Dabei, so beobachteten seine Kameraden, versuchte er aber anscheinend den Fallschirm zu früh zu öffnen, so dass er vom Heckleitwerk seiner eigenen Maschine erfasst wurde.

Seine bereits in Verwesung übergegangene Leiche wurde erst am 15.08.1944 in einem Dornengestrüpp nordwestlich der Straße Landstuhl – Weselberg-Zeselberg gefunden. Dabei stellte man fest, dass sein Kopf

teilweise abgerissen war, dass das rechte Bein mehrfach gebrochen war und dass im linken Bein ganz große Glassplitter staken (wie von einem Gewächshaus, so der deutsche Bericht). Angeblich war der Fallschirm noch nicht entfaltet. Grossenbachers Lightning war 500 Meter westlich vom Fundort der Leiche niedergegangen. Er wurde zunächst auf dem kleinen Dorffriedhof von Oberarnbach beigesetzt. Heute liegt er auf dem amerikanischen Militärfriedhof in St. Avold/Frankreich begraben.

*Crash of American Lightning pilot Jack G. Grossenbacher
21th July 1944, Oberarnbach*

American Combat Report (1944)

„On 15th August 1944 the decomposed body of the pilot Captain Jack G. Grossenbacher was found in a thornbush by workers at 19.45 o'clock, about 300 metres NW of the mountainroad from Landstuhl to Weselberg-Zeselberg. His head had been partly torn off, the right leg was fractured severel times. Large glass fragments were sticking in the left leg which seemingly were of a greenhouse. The pilot was fully clothed, the chute unopened. The aircraft had crashed 500 metres W of the place where the pilot was found. It had been shot down by flak, positioned at Kindsbach, 8 kilometres from there. The site is about 15 kilometres SW of Kaiserslautern, Germany.“

03.08.1944 Miesenbach

Zimmer, Klaus, „Notizen zu Flugzeugabstürzen in der Nachbarschaft des Kreises Kusel im Zweiten Weltkrieg“, Westricher Heimatblätter, Heft 2/2002, S. 69 - 85

Am 03.08.1944 griffen amerikanische Bomberverbände u. a. mit 106 Maschinen die Ölraffinerie in Merkweiler im Elsass an. Zur Formation gehörte auch die Fliegende Festung des Piloten Clifton H. Alford von der 366. Bombergruppe in Chelveston (England). Über Kaiserslautern erfasste die bei Kindsbach stationierte Flak den Pulk und eröffnete das Feuer. Dabei wurde Alfords Bomber in Brand geschossen, ging sofort nach unten, explodierte und zerschellte in mehreren Teilen in Miesenbach am Boden. Nur ein Mann überlebte den Absturz. Acht wurden entweder ohne Fallschirm hinausgeschleudert oder verbrannten in den Trümmern ihrer Fliegenden Festung.

Die Fliegende Festung des amerikanischen Piloten Clifton Alford Abgestürzt am 03. August 1944 in Miesenbach

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 79/81

Am 03.08.1944 griffen amerikanische Bomberverbände u. a. mit 106 Maschinen die Ölraffinerie Merkweiler im Elsass an. Zu dieser Formation gehörte auch die Fliegende Festung (B 17) des Piloten Clifton H. Alford von der in Chelveston (England) stationierten 366. Bomberstaffel der 305. Bombergruppe. Ein anderer Pilot, der ebenfalls bei diesem Einsatz dabei war, notierte in seinem Tagebuch:

„Alles verlief fast reibungslos, bis wir uns Kaiserslautern näherten. Wir überflogen einen ansehnlichen Rauchschirm, dann erfasste uns die Flak. Wir (die 365. Bomberstaffel) flogen unmittelbar hinter der Führungsstaffel und der Führungsgruppe (366. Bomberstaffel), und die Explosionswolken befanden sich unmittelbar vor ihnen. Bei der zweiten Runde wurde die Maschine Nummer 6 der Führungsstaffel getroffen. Dabei brach in den Motoren Nr. 2 und Nr. 3 sowie im Funkraum Feuer aus. Flammen züngelten aus der Luke des Funkers und den Seitenfenstern, als die Maschine aus der Formation herausfiel und nach unten ging. Sie flog unmittelbar an meinem Fenster vorbei, und neun Jungs starben darin. Dann geriet sie ins Trudeln, eine Explosion im Innern schien das Feuer kurzzeitig zu stoppen. Sie überschlug sich einmal nach außen und dreimal nach innen, trudelte dann nach rechts und begann erneut zu brennen. Sie stürzte am Rande eines Waldes ab, südlich eines Ortes, und explodierte. Es kamen keine Fallschirme heraus.“

Der Weg der unglücklichen Maschine nach unten Richtung Miesenbach lässt sich anhand der weißen Rauchfahne auf dem Titelfoto gut erkennen. Die schwarze Rauchwolke oben, gleich zu Beginn der weißen Spirale markiert wohl die Stelle, an der die Explosion im Innern stattfand. All dies geschah gegen 15 Uhr. Verantwortlich für den Abschuss war die bei Kindsbach stationierte Flakeinheit. In der Fliegenden Festung (B 17) befanden sich folgende Männer:

Pilot:	2nd Lt. Clifton H. Alford, Washington State, (gefallen).
Copilot:	2nd Lt. Ernest M. P. Seefeldt, Kalifornien, (gefallen).
Navigator:	2nd Lt. Claude W. Dagenhart, Oklahoma, (gefallen).
Bombenschütze:	2nd Lt. Joseph P. Bahnken, New York State, (gefallen).
Flugingenieur:	Sgt. Eric V. Dunn jr., Texas, (gefallen).

<i>Funker:</i>	<i>S/Sgt. Luther W. Carlton, Texas, (gefallen).</i>
<i>Kugelturmschütze:</i>	<i>Sgt. Ralph Ognibene, New York State, (gefallen):</i>
<i>Seitenschütze:</i>	<i>Sgt. William M. Hart, Kalifornien, (gefallen).</i>
<i>Heckschütze:</i>	<i>Sgt. Zoltan J. Rovack, (gefangen).</i>

Aus Sicht der Augenzeugen am Boden geschah folgendes: Die B 17 kam aus Richtung Kindsbach angeflogen, dann öffnete sich ein einziger Fallschirm, der in der Nähe des alten Sportplatzes in Miesenbach niederging. Die Maschine selbst flog entgegen dem Uhrzeigersinn eine Schleife über Ramstein. Dabei brach das Cockpit ab und einige Besatzungsmitglieder wurden aus dem Flugzeug geschleudert. Es fiel auf das Grundstück Ohnesorg in der Jakobstraße in Ramstein (heute bebaut, Nr. 28), wobei drei Crewmitglieder darin verbrannten. Der Rest des Bombers stürzte dann in ein Wiesengelände südlich der Rathenaustraße in Miesenbach.

Bei dem einzigen Überlebenden handelte es sich um den Heckschützen *Zoltan J. Rovack*, der von Augenzeugen als „Mann mit kräftiger Statur und roten Haaren“ beschrieben wird. Wie schon gesehen, landete er beim alten Sportplatz in Miesenbach in einem Getreidefeld. Dort wurde er recht unfreundlich empfangen. Frauen, die beim Fruchtabmachen waren, bedrohten ihn mit Sichel, andere Leute traten und schlugen ihn. Ein Zivilist verpasste ihm eine Ohrfeige. Es war zum Glück aber auch ein Mann dabei, der die anderen in die Schranken verwies und Schlimmeres verhinderte. Als der Krieg beendet war, sollen einige Einwohner wegen dieser Übergriffe zu Gefängnisstrafen verurteilt worden sein. Rovack wurde dann zum Bürgermeisteramt gebracht, wo auch der Batteriechef der Kindsbacher Flak erschien.

Johanna Dahler arbeitete damals als Krankenschwester im Lazarett in Landstuhl und erinnert sich: „An einem schönen Sommertag des Jahres 1944 wurde ein alliierter Flieger eingeliefert, der angeblich bei Ramstein gelandet war und danach einige Tage in unserem Lazarett verbrachte. Er machte einen sehr verstörten und nervösen Eindruck, man konnte ihm die Angst vom Gesicht ablesen. Manchmal weinte er sogar. Das Krankenhausessen lehnte er ab und ernährte sich lieber von Schokoriegeln aus seiner eisernen Ration.“ Es könnte sich dabei durchaus um Zoltan Rovack gehandelt haben, der möglicherweise immer noch unter Schock stand.

Einer der Insassen, möglicherweise Flugingenieur Dunn, fiel durch das Dach des Hauses Miesenbacher Straße 29 in Ramstein, wo er tot auf einem Mehlsack im Schlafzimmer landete. In seiner Jacke hatte er ein Foto von

seiner Familie mit zwei Kindern. Während er mittels einer Leiter durch das Fenster hinaus geschafft wurde, vollzog der katholische Priester die Sterberiten. Zwei andere Besatzungsmitglieder stürzten zwischen die Häuser Jakobstraße 3 und Jakobstraße 5 in einen Garten, wobei einer von dem Gartenzaun aufgespießt wurde (heute bebaut, Nr. 3a). Aus der Kanzel der Maschine wurden drei verkohlte Leichen geborgen.

Auf dem Friedhof von Ramstein wurden danach „sechs unbekannte Flieger“ bestattet. Bei ihrer Umbettung 1945 gelang es, die Gefallenen als Alford, Seefeldt, Hart, Bahnken, Dagenhart und Dunn zu identifizieren. Alle, außer Dagenhart und Dunn sind heute auf dem amerikanischen Soldatenfriedhof St. Avold (Lothringen) begraben. Carlton und Ognibene sind noch als vermisst registriert. Rovack ist inzwischen verstorben.

Quellen

Unterlagen Uwe Benkel, Kaiserslautern

Mitteilung von Ian White, Irthlingborough, GB

J. A. Hey, Hengelo, Niederlande

Karl Mitschang, Ramstein-Miesenbach

Johanna Dahler, Queidersbach

Karin Müller, Spesbach

H. Thiel, Miesenbach

Ludwig Hauser, Ramstein

W. Hellriegel, Ramstein-Miesenbach

Theo Hertel, Mackenbach

08.09.1944 Niedermohr

Zimmer, Klaus, „Die Fliegende Festung ‚Our Baby‘: Abgestürzt am 8. September 1944 bei Niedermohr“, Westricher Heimatblätter, Heft 2/97, S. 78 - 85

Am 08.09.1944 flog die amerikanische Luftwaffe wieder einen Angriff auf Ludwigshafen/Rh. Unmittelbar nach dem Bombenabwurf wurde die Fliegende Festung „Our Baby“ des Piloten Barton L. Jones von der 379. Bombergruppe (524. Bomberstaffel) in Kimbolton von Flak getroffen. Wegen eines Kabelbrandes fiel die Maschine aus der Formation heraus. Die Männer stiegen aus und landeten beim Pörrbacher Hof, Jettenbach, Rothselberg, Reuschbach und Niedermohr. Das Flugzeug zerschellte auf einem Acker zwischen Niedermohr und Nanzdietschweiler.

*Die Fliegende Festung „Our Baby“ des Piloten Barton L. Jones
Abgestürzt am 8. September 1944 bei Niedermohr*

von Klaus Zimmer

Einleitung

Anlässlich des Besuches im Kreisarchiv Kusel Anfang 1996 entdeckte der Autor in den Akten der Signatur A 269 ein Schreiben des Bezirks-

hauptmannes der Gendarmerie Kusel, Eicher, vom 8. September 1944. Dieser meldete darin seinem Vorgesetzten in Saarbrücken den Absturz eines viermotorigen Feindbombers. Alle Besatzungsmitglieder hätten sich durch Fallschirmabsprung retten können, schreibt der Beamte. Und zwei davon seien in seinem Dienstbezirk, im Kreis Kusel, gelandet:

a) bei Rothselberg: Paul F. P. Barbuto, Leutnant;

b) bei Jettenbach: Jack Z. Powell, Sergeant.

Eicher berichtet ferner, bei den zwei Gefangenen handele es sich um Kanadier, die der Kommandantur Baumholder übergeben wurden. Die Neugier des Autors war schnell geweckt. Basierend auf diesen erfolgversprechenden Informationen konnten nun weiterführende Forschungen betrieben werden. Dabei wurde angenommen, dass es sich in Wirklichkeit nicht um Kanadier, sondern um Amerikaner handelt. Das stellte sich bald als richtig heraus und machte weitere Recherchen möglich. Zuerst werden die benutzten Quellen aufgeführt:

Benutzte Archivalien

Kreisarchiv Kusel, A 2269: Schreiben des Bezirkshauptmannes der Gendarmerie in Kusel vom 08. September 1944.

National Archives Washington: MACR 8846.

Stadtarchiv Ludwigshafen: Schadensmeldung vom 08. September 1944.

Augenzeugenberichte und mündliche Auskünfte

Jakob Lill, Kottweiler-Schwanden

Paul F. P. Barbuto, Austin, Texas

Alois Haas, Niedermohr

Alvin E. Beale, Milbrae, Kalifornien

Hugo Molter, Rothselberg

Edwin C. Woodroof, Golden, Colorado

Werner Faul, Rothselberg

Fred H. Madden, Washington, Illinois

Edgar Rheinheimer, Rothselberg

Michael Cappel, Jettenbach

Benutzte Literatur

Freemann, Roger A., *The Mighty Eighth. War Diary*, London, 2. Auflage 1990.

Mehner, Kurt, Hrsg., *Die geheimen Tagesberichte der deutschen Wehrmachtsführung im Zweiten Weltkrieg 1939-1945*, Bd. 11, Osnabrück, 1984, S. 20.

Der Angriff vom 08. September 1944.

Der 08. September 1944 war ein Freitag. Bereits in den Tagen zuvor, am 03. und am 05. September, war die Industriestadt Ludwigshafen am Rhein von den amerikanischen Verbänden schwer heimgesucht worden. Nun flogen von Südwesten erneut Kampfverbände ein, 348 amerikanische Fliegende Festungen. Zwischen 11.43 Uhr und 12.07 Uhr warfen sie über 1000 Tonnen Bomben ab. Das Wetter war für den Angreifer recht günstig,

es herrschte klare Sicht. Die Wolken, die in bestimmten Gegenden das Land unter ihnen verbargen, stellten kein Problem dar, denn die Formation war mit H2X-Radar zur Bodenerkennung ausgerüstet.

Wieder einmal war ein Angriff verheerend. Die 4500 Spreng- und Brandbomben töteten fast 50 Menschen. Die Werke Ludwigshafen und Oppau der I. G. Farbenindustrie waren so stark beschädigt, dass die Produktion für zwei Wochen gestoppt war. Verkehrs- und Hafenanlagen, Versorgungs- und landwirtschaftliche Betriebe wiesen schwere Schäden auf. Mehr als 500 Wohngebäude, insbesondere der Stadtteile Friesenheim und Nord, waren mehr oder weniger zerstört, über 1000 Menschen obdachlos. Für die Ludwigshafener Bevölkerung war der September 1944 ein regelrechter Schreckensmonat, denn schon fünf Tage später, am 13. September, kamen die amerikanischen Verbände erneut.

Der letzte Flug der „Our Baby“.

Das deutsche Flakfeuer setzte am 08. September um 11.40 Uhr ein, drei Minuten vor dem ersten Bombenabwurf. Eine der Maschinen, die es erwischte, war der Bomber Nr. 43-38256, die „Our Baby“ des Piloten Barton L. Jones. Stationiert war er bei der 379. Bombergruppe in der 524. Bomberstaffel in Kimbolton in England. Informationen zur Besatzung bietet die nachfolgende Übersicht:

Pilot:	2nd Lt. Barton L. Jones.
Copilot:	2nd Lt. Robert C. Mathews jr., † 10.04.1989.
Navigator:	2nd Lt. Paul F. P. Barbuto, Kalifornien, † 26.11.2005, Austin, Texas.
Bombenschütze:	2nd Lt. Edwin C. Woodroof, wohnt nach 1945 in Golden, Colorado.
Funker:	S/Sgt. John S. Gustin, † 26.04.1991.
Flugingenieur:	S/Sgt. Jack Z. Powell, † 27.06.1989, Mananna, Florida.
Kugelturmschütze:	S/Sgt. Alvin E. Beale, † 31.01.2007, Millbrae, Kalifornien.
Seitenschütze:	S/Sgt. Fred H. Madden jr., wohnt nach 1945 in Washington, Illinois.
Heckschütze:	S/Sgt James Beyda.

Navigator Paul Barbuto, bis zu seinem Tod 2005 wohnhaft in Texas, erinnerte sich: „Wir müssen das Ziel in einer Höhe von ungefähr 8400 bis 8700 Meter passieren. Wegen Problemen mit dem Wetter sind dies etliche Meter höher als geplant. Zu Beginn des Bombenzielanfluges drehten wir uns in Richtung Angriffsziel. Obwohl wir es wegen der Wolken nicht sehen können, wissen wir aufgrund der Sprengwolken der Flak dennoch, wo es sich befindet. Wie gewöhnlich fliegt die Formation direkt ins Zentrum des Sperrfeuers. Gerade als wir uns dem Zielpunkt nähern, reißt

die Wolkendecke auf, und die deutschen Flakschützen machen uns ausfindig. Wir fliegen in dem Teil der Formation, der für das Verwundetenabzeichen auserkoren ist. „Bombenschacht öffnen!“, hören wir über die Bordsprechanlage. Wir stehen alle unter großer Anspannung. Es gibt jetzt nicht viel zu tun. Wir denken nur über die Flak nach, ob sie gut oder schlecht zielt, oder ob sie stark oder schwach ist, auch über Zeit, Ort und Höhe. Wer es nicht selbst erlebt hat, kann es sich kaum vorstellen, wie enorm schwierig es ist, über solche Dinge inmitten des Sperrfeuers nachzudenken oder sie gar ins Bordbuch einzutragen“.

Und dann passiert es. Genau um 11.52 Uhr erhielt die „Our Baby“ einen Volltreffer. Motor Nr. 2 setzte sofort aus, ein Kabelbrand ließ die elektrischen Kontrollsysteme teilweise ausfallen. Der Befehl „Bomben abwerfen!“ konnte gerade noch ausgeführt werden. Doch die Türen des Bombenschachtes ließen sich nicht mehr schließen. Dicker, öliger Qualm von Motor Nr. 2 drang nach innen und füllte mit seinem Gestank das Flugzeug. Da die eingebauten Feuerlöscher nicht mehr funktionierten, konnte der Kabelbrand nicht gelöscht werden.

Die „Our Baby“ fiel aus der Formation heraus. Navigator Barbuto, obwohl schwer verletzt, berechnete noch einen Kurs für den Rückflug. Doch dann wurde die Lage wegen der Explosionsgefahr immer kritischer. Als sich der Bomber, von Osten kommend, westlich von Kaiserslautern befand, gab Pilot Barton Jones den Befehl zum Absprung. Alle sprangen hinaus. Dann verließ die Maschine ihren bisherigen Kurs und zog eine Linkskurve in Richtung Südwesten.

Augenzeugen des Absturzes waren z. B. Alois Haas aus Niedermohr und Jakob Lill aus Reuschbach. Gegen 12.15 Uhr sahen sie und andere, wie das qualmende Flugzeug eine Schleife drehte, ein Tragflächenteil abbrach und es trudelnd nach unten ging. Die Maschine raste noch über die Dächer von Niedermohr bevor sie auf einem Acker am Fußweg von Niedermohr nach Nanzdietschweiler aufschlug. Teile flogen bis in den Jungenbusch, blieben dort in den Bäumen hängen und verbrannten.

Die Absturzstelle erreicht man über den schon erwähnten Fußweg, kurz nach Verlassen des Waldes. Sie befindet sich rechter Hand in der Niedermohrer Flur „Hinter dem Jungenbüsch“ an der Gemarkungsgrenze zu Nanzdietschweiler. Bis heute haben sich Gerüchte gehalten, in dem Bomber sei ein verkohltes Besatzungsmitglied gefunden worden. Doch dies trifft nicht zu, wie wir im Folgenden sehen werden.

Gelandet im Kreis Kusel: Paul F. P. Barbuto und Jack Z. Powell

Kurz vor dem Ausklinken der Bomben erwischte es im Bug den Navigator der „Our Baby“, Paul F. P. Barbuto, schwer. Ein Flaksplitter schlug durch die Plexiglasverkleidung, traf seine Wange, wurde noch durch den Kieferknochen nach unten abgelenkt, zerschnitt dort eine Arterie und zersplitterte einen Zahn sowie einen Teil des Unterkiefers. Gleichzeitig drangen winzige Glaspartikel in den rechten Augapfel ein. Barbuto wurde durch die Wucht des Geschosses etwa 1,5 Meter nach hinten geschleudert und landete flach auf dem Rücken. Er war zwar benommen, doch noch bei Bewusstsein, blutete stark und konnte nur noch wenig sehen.

Bombenschütze Edwin C. Woodroof, genannt „Woody“, meldete den Zwischenfall sofort dem Piloten und verband das Auge notdürftig. Barbuto konnte nur noch schwer atmen. Seine Sauerstoffmaske lief mit Blut voll, das bei minus 30° C sofort gefror. Woodroof tat sein Bestes, um die Maske immer wieder funktionstüchtig zu machen. Als der Befehl kam, sich zum Absprung vorzubereiten, forderte er Hilfe an. Pilot Jones schickte Flugingenieur Jack Z. Powell zu den beiden in den Bug. Powell schloss seine Beatmung an eine tragbare Sauerstoffflasche an. Dabei kam es unerwartet zu Komplikationen. Die Verbindung zur Sauerstoffflasche lockerte sich. Powell sank bewusstlos zu Boden und wäre beinahe aus dem offenen Bombenschacht hinausgefallen. Zum Glück schaute Copilot Robert C. Mathews jr. gerade von seinem Sitz aus nach hinten und sah, was passiert war. Er schloss wieder den Sauerstoff an und schaffte Powell hinunter in den Bug.

Dort hatte es Woodroof nun mit zwei angeschlagenen Kameraden zu tun. Schwierigkeiten machte auch Barbutos Flakweste. Sie war zu einem Eiszapfen aus gefrorenem Blut geworden. Doch Woodroof konnte sie dem Schwerverletzten ausziehen und den Fallschirm im Gurtwerk einschnappen. Barbuto kroch dann selbst zur Ausstiegsluke, drehte den Nothebel herum und trat die Tür hinaus. Er erinnert sich:

„Unter mir liegen über 7000 Meter. Eine halbe Sekunde zögere ich, dann rolle ich mich zu einer Kugel und lasse mich fallen. Wahrscheinlich ist die Kugel nicht klein genug, denn ich bleibe mit dem Fallschirmpack in der Luke stecken. Da hänge ich nun, halb drinnen und halb draußen, bei einer Fluggeschwindigkeit von 400 km/h. Unser Bombenschütze stößt mich hinaus ins Freie. Es kommt mir vor, als ob ich mich schon eine lange

Zeit in der Luft überschlagen habe. Doch es ist höchstens eine Sekunde vergangen, ich ziehe die Reißleine. Und da fällt mir auch ein, was sie uns in unserem Absprungunterricht immer wieder eingebläut haben: Immer möglichst lange warten, bevor die Reißleine gezogen wird. Doch zu spät. Meine Güte, der Fallschirm wirbelt mich vielleicht durch die Luft."

Es gelang Woodroof, auch Powell aus dem Flugzeug zu bugsieren. Und auch der machte vermutlich den gleichen Fehler wie Barbuto und zog sofort die Reißleine.

Barbuto verlor beim Hinunterfallen kurz das Bewusstsein, kam aber wieder zu sich: „Ich denke an den Sauerstoffmangel und an die Kälte. Vor beidem habe ich Angst. Ich versuche die Luft aus meinem Fallschirm zu schütteln, doch ich bin zu schwach. Auf dem Weg nach unten spreche ich noch schnell ein paar Gebete. Dann höre ich noch, wie in der Nähe ein Flugzeug explodiert. Ich weiß aber nicht, ob es unseres ist."

Der Wind trieb die beiden ungefähr zehn Kilometer nach Norden. Barbuto landete bei Rothselberg, Powell bei Jettenbach. Als Barbuto die Wolkendecke durchbrach, sah er unter sich ein Gelände mit Bäumen, in der Nähe eines kleinen Dorfes (Rothselberg). Ein alter Mann war mit seinem Fuhrwerk unterwegs, bemerkte ihn aber zunächst nicht. Eine ruhige Gegend war es, geradezu idyllisch. Ein Hahn krächte.

Doch die Landung machte Schwierigkeiten. Starker Wind trieb den Fallschirmspringer rückwärts, er verlor erneut das Bewusstsein. Als er wieder zu sich kam, lag er auf dem Boden. Er zog die Fliegerstiefel aus, legte das Gurtwerk ab. Dann stand auf einmal der alte Mann mit dem Fuhrwerk vor ihm, bedrohte ihn mit einer Mistgabel in der Hand, „wie Mephisto aus der Unterwelt".

Die Szene spielte sich 250 Meter vom südlichen Rothselberger Ortsrand ab, auf einem Feldweg am Wilchenberg, der damals serpentinenartig hangaufwärts führte. Und die vor dem Amerikaner stehende Gestalt war Cloße Schuhmacher, Emil mit Vorname, der in der Kirchhofstraße im letzten Haus wohnte. Sicherheitshalber zog Emil noch seine Pfeife aus der Tasche und täuschte vor, er habe eine Pistole in der Hand.

Barbuto war sofort klar, dass er sich in Deutschland befand. Werner Faul aus Rothselberg war damals zehn Jahre alt. Er erinnert sich noch daran, dass der Soldat von einer Windböe fortgeschleift worden war. Er beobachtete, wie Emil seine „Beute" ins Dorf brachte. Der Amerikaner blutete aus der Wunde an seiner Wange, so dass Werner Faul Mitleid mit

ihm empfand. Barbuto selbst schildert seine Erfahrungen so: „Einige Jungen nehmen meinen Fallschirm und meine Stiefel an sich. Ich kann nur langsam und mit Mühe gehen. Auf dem Weg hinunter ins Dorf weiß ich nicht, was mich dort erwartet. Viele Frauen und Kinder stehen an der Straße und betrachten unsere Parade. Auf dem Dorfplatz kommt eine Frau mit einem Topf voll warmem Wasser und wäscht mir mit einem Baumwolllappen meine Wunden aus. Ich habe eine große Menge Blut erbrochen, bin ganz verschmiert. Eine der Frauen spricht etwas Englisch. Sie fragt mich, ob ich aus New York bin und ich bejahe das.“

Der Gefangene wird in eine Scheune gesteckt. Trotz der vorangegangenen humanen Behandlung befürchtet er doch das Schlimmste. Man durchsucht ihn und bringt ihn dann zum Bürgermeister. Dort verbindet jemand sein verletztes Auge mit einem alten schmutzigen grünen Lappen, denn der Verband, den der Bombenschütze angelegt hatte, wurde in der Luft fortgerissen. Polizisten kommen, stecken Barbuto in ein Auto und fahren mit ihm zunächst nach Jettenbach, wo Powell zusteigen muss. Dank der Akribie des Bezirkshauptmannes der Gendarmerie wissen wir heute noch, was man Barbuto abgenommen hatte: Medikamente, ein Taschenmesser, Schreibmaterialien und französisches Geld.

Flugingenieur Jack Z. Powell landet nur ein paar Kilometer entfernt, am nördlichen Rand von Jettenbach, in einem Wiesengarten hinter den Häusern. Die Stelle befindet sich in einem 1978/80 angelegten Neubaugebiet, an der Kreuzung von Triftstraße und Bergwiesenstraße. Von Jettenbach aus konnte man drei Fallschirme erkennen: einen im Bereich Reichenbach-Steegen/Albersweiler, einen im Gebiet von Rothselberg und einen bei Jettenbach selbst.

Bevor Powell am Rand von Jettenbach landete, strampelte er noch in den Seilen, vermutlich um nicht direkt im Dorf herunterkommen zu müssen. Als Einwohner herbeieilten, hatte er sich schon des Fallschirms entledigt und wollte sich gerade aus dem Staub machen. Der Anblick der Zivilisten ließ ihn diesen Plan aufgeben und er stellte sich.

Unter Führung von Landwachtmann Richard Heinz, der mit einem Gewehr bewaffnet war, wurde Powell ins Dorf eskortiert. Dabei fiel auf, dass er etwas humpelte. Er wurde in den Saal einer Gastwirtschaft in der Hauptstraße 28 geführt, wo auch die französischen Zwangsarbeiter einquartiert waren. Die Fenster des Hauses sind heute noch vergittert. Bei Powell fand man eine Brille, ein Messer, einige Zigaretten, ein Feuerzeug,

Medikamente, zwei Erste-Hilfe-Ausrüstungen sowie einige Münzen. In dem Wagen, der ihn später abholte, saß bereits ein gefangener Amerikaner, nämlich der Navigator Paul F. Barbuto, gelandet bei Rothselberg. (Siehe oben!)

Die Polizisten fuhren beide Männer in einen größeren Ort, wo sie erneut durchsucht und schließlich in ein Gefängnis geführt wurden. Wo dies war, ist unklar. Jedenfalls meldete Polizist Eicher noch am gleichen Tag, dem 8. September 1944, er habe die beiden Gefangenen der Militärkommandantur Baumholder übergeben.

Für Barbuto waren die folgenden Stunden die schlimmsten seines Lebens. Nachmittags hatte man ihm den beheizbaren Teil seiner Kleidung weggenommen. Nur mit der khakifarbenen Sommeruniform bekleidet, fror er in seiner Zelle. Hungrig, geschwächt und rasend vor Schmerzen ging er die ganze Nacht auf und ab, wie ein wildes Tier im Käfig. Immer wieder musste er Blut erbrechen, das in Strömen aus seinem Mund herausschoß. In der Zelle stand neben einem Tisch auch eine viel zu kleine Holzpritsche, etwas zum Zudecken war nicht da. Am nächsten Morgen wurde Powell hereingeführt und musste den Raum von den Blutlachen säubern. Endlich wurde der Schwerverletzte in die Stadt zu einem Arzt gebracht. Doch der tat nichts, sondern befestigte einfach wieder den schmutzigen grünen Lappen.

Zusammen mit einem Wachsoldaten ging es dann zu Fuß etwa 15 Kilometer weit zu einer Bahnstation. Um Mitternacht kamen sie mit dem Zug in Frankfurt an. In einem Kellerraum des Bahnhofs verbrachten sie zusammen mit 20 britischen Kriegsgefangenen die Nacht. Endlich gab es jetzt auch eine warme Mahlzeit: Suppe und Ersatzkaffee. Gegen fünf Uhr morgens fuhren alle mit der ersten Straßenbahn nach Oberursel zur Auswertungsstelle West.

Barbuto's Gesicht schwoll nun an, und nach einigen Tagen wurde er in die Klinik „Hohe Mark“ bei Bad Homburg verlegt. Es dauerte noch zwei Tage, bis ein Arzt zur Verfügung stand. Der überwies ihn ins deutsche Luftwaffenlazarett nach Frankfurt, wo durch einen deutschen Chirurgen eine Kieferoperation durchgeführt wurde. Sechs Wochen lag Barbuto in diesem großen Krankenhaus inmitten von deutschen Patienten. Einer von ihnen kümmerte sich rührend um ihn und pflegte ihn regelmäßig. War Luftalarm, packte der Deutsche Decken und Kopfkissen, führte Barbuto in den Luftschutzkeller und organisierte dort ein Bett für ihn.

Der spätere Leidensweg führte Barbuto in Lazarette nach Obermaßfeld in Thüringen und Bad Soden im Taunus. Doch sein Auge war nicht mehr zu retten, eine Infektion hatte es zerstört. Ein britischer Arzt entfernte es, um dadurch eine Ausbreitung der Krankheit zu verhindern. Seit seiner Gefangennahme waren jetzt sechs lange Monate vergangen. Im März 1945 wurde Barbuto ins Stalag XIII D nach Nürnberg verfrachtet. Das ganze Lager wurde beim Herankommen der Amerikaner evakuiert, alle Gefangenen mussten zu Fuß nach Moosburg an der Isar ins Stalag Luft VII A marschieren. Dort wurden sie von General Patton befreit.

Nach dem Krieg studierte Barbuto in Texas Musik. Die Erinnerung an seine Zeit als deutscher Kriegsgefangener hat er ausführlich festgehalten. Aber leider war es hier nur möglich, einen kleinen Ausschnitt daraus, zudem noch in gedrängter Form, wiederzugeben.

Gefahndet im Kreis Kaiserslautern: Die restliche Besatzung

Als die „Our Baby“ abstürzte, beobachtete Jakob Lill in Reuschbach, wie ein Fallschirmspringer von Obermohr aus auf den Ort zuschwebte. Der Flieger riss an den Leinen, wohl um nicht im Dorf landen zu müssen, und schaffte es, rechts im Wald am Reilsberg niederzugehen. Sofort fuhr SS, die in der Umgebung einquartiert war, durch Reuschbach, um den Mann im Wald gefangenzunehmen. Sie fand ihn in einem Grenzgraben, unter Laub versteckt. Gerüchte besagen, er sei mit Hunden aufgespürt worden, vor einem Kübelwagen hergetrieben und geschlagen worden, wobei er sich das Nasenbein gebrochen habe. Jakob Lill meinte, der in Reuschbach gelandete Fallschirmspringer sei nach Steinwenden gebracht worden. Seinen Schirm entdeckte man in einem Baum. Der Stoff wurde von den Leuten zur Anfertigung von Unterwäsche verwendet.

Auch alle anderen Besatzungsmitglieder kamen aus der brennenden Maschine und landeten sicher auf Pfälzer Boden. Bei dem Reuschbacher Fallschirmspringer könnte es sich um den Kugelturmschützen Alvin E. Beale gehandelt haben. Er erinnert sich: „Als ich mich der Erde näherte, sah ich zwei Lastwagen mit Soldaten in Richtung meiner voraussichtlichen Landestelle fahren. Auf dem Berg stand ein großer Baum, es sah so aus, als ob ich direkt in ihn treiben würde. Darum zog ich an den Leinen meines Schirmes, der dadurch etwas Luft freigab und ich an dem Baum vorbeigetrieben wurde. Ich kam etwa drei Meter hinter ihm zu Boden. In der ganzen Umgebung standen Büsche, die etwa einen Meter hoch waren.“

Ich konnte sehen, dass die Soldaten auf der Straße eine Suchkette bildeten, aber keine Anstalten machten, auf mich zuzugehen. Ich zog Fallschirm und Schwimmweste aus, auch meinen beheizbaren Anzug. Jetzt kamen Zivilisten von oberhalb durch die Büsche und suchten mich. Ich kroch zur Straße hin; einer der Soldaten war nur etwa einen halben Meter von mir entfernt, bemerkte mich aber nicht. Da mir klar war, dass ein Entkommen unmöglich war, rutschte ich die Böschung hinunter auf die Straße. Ich hob meine Hände hoch, ein Soldat zielte mit seinem Gewehr auf mich und rief mir etwas zu. Ich wurde etwa einen Kilometer weit zu einem Bauernhof in einem kleinen Ort geführt. Soweit ich mich erinnere, waren dort nur fünf oder sechs Gebäude.

Einer der Soldaten nahm mir meine Uhr ab und ich musste den Overall ausziehen. Ich trug darunter meine dicke Unterkleidung. Irgendjemand hatte Fallschirm und beheizbaren Anzug gefunden. Der beheizbare Teil wurde entfernt und ich bekam den Anzug zurück, den ich bis zu meiner Befreiung getragen habe. Die Soldaten traten nun zurück und erlaubten den wütenden Zivilisten, mich von hinten mit Latten zu schlagen. Als ich zu Boden fiel und mich nicht mehr rührte, hörten sie damit auf. Dann warfen mich die Soldaten auf einen Lastwagen und fuhren mich weg.“

Bei dem durch Beale beim Herabschweben beobachteten Berg mit umlaufender Straße könnte es sich um den Wüstenberg zwischen Reuschbach und Obermohr handeln. Der kleine Ort mit den wenigen Häusern war vermutlich der Porbacher Hof, am Fuße des Wüstenberges.

Karl-Heinz Groß, damals wohnhaft in Obermohr, beobachtete, wie zwei Fallschirmspringer zum Anwesen Haas in Obermohr, einer örtlichen Kommandantur der Waffen-SS, gebracht wurden (heute Abt-Menges-Platz). Wahrscheinlich handelte es sich dabei um den Bombenschützen Edwin C. Woodroof und den Seitenschützen Fred H. Madden.

Egon Müller, damals ebenfalls in Obermohr wohnhaft, berichtet, wie noch ein weiterer Gefangener durch das Militär bei der Kommandantur abgeliefert wurde: „Der Mann stand, umringt von Soldaten und Dorfbewohnern, vor dem Haus, wurde getreten und geschlagen. Seine Nase blutete. Fragen, von Soldaten zugebrüllt, konnte er, da er sie nicht verstand, auch nicht beantworten. Dann wurde er auf die Kühlerhaube eines Kübelwagens gesetzt und weggefahren.“

Auch Edwin Woodroof erinnert sich noch heute genau daran, was am 08. September 1944 geschah: „Als ich nach unten fiel, war ich von der

absoluten Stille um mich herum beeindruckt. Ich habe vorher und nachher in meinem Leben nie etwas Vergleichbares erfahren. Wenn ich mich recht erinnere, habe ich mindestens einen weiteren Fallschirm gesehen. Es überraschte mich, wie schnell die letzten paar Meter in der Luft vorübergingen. Ich war auf die Fallschirmlandung nicht gefasst, doch glücklicherweise geschah sie auf einem gepflügten Acker. Es gab einen Ruck, und seit dieser Zeit habe ich Probleme mit dem Rücken.

Ich wurde schon gefangengenommen, bevor ich meinen Fallschirm zusammenfalten konnte. Wir hatten zwar einen Revolver dabei, aber ich hatte mich seiner bereits beim Herunterschweben entledigt. Ich dachte mir schon, dass ich in Deutschland gelandet war, und ein Mann mit einem Revolver hätte wohl nichts am Ausgang des Krieges ändern können. Außerdem war ich ein schlechter Schütze. Meine vier Bewacher kamen über einen kleinen Hügel und durch das Feld. Sie waren bewaffnet. Mindestens zwei von ihnen hatten eine Uniform an. Sie befahlen mir, die Hände hochzuheben und führten mich zu einem Feldweg, wo sie schon Fred Madden festhielten. Er war nicht verletzt, hatte aber genauso große Angst wie ich. Innerhalb von wenigen Minuten hatte sich eine kleine Menschenmenge gebildet, die uns betrachtete. Es gab keine gewaltsamen Handlungen, auch keine Beschimpfungen. Wir befanden uns in einer ländlichen Gegend, Gebäude waren keine in der Nähe.

Damals war ich noch Raucher. Ich fragte, ob wir rauchen dürften, und man willigte ein. Ich dachte, dass dies den Eindruck erwecken würde, ich sei innerlich ruhig, was aber sicherlich nicht der Fall war. Eine recht kurze Zeitspanne verging. Die Sonne schien, die Temperatur war angenehm, um uns herum welliges Ackerland mit einzelnen Waldparzellen. Dies ließ unsere Lage umso unrealer erscheinen, und ich dachte ‚das kann doch nicht wahr sein!‘. Oft habe ich so in den folgenden Tagen gedacht. Erst dann begann ich langsam, die Realität zu akzeptieren. Ein offenes Fahrzeug mit SS-Soldaten kam. Wir wurden zu einem Bauernhaus gebracht, das als Quartier für eine bestimmte SS-Einheit diente. Es war nur eine kurze Fahrt.

Im Haus, wo wir stets stehen mussten, spielte sich ein für mich bedeutsames Ereignis ab. Ein Soldat kam auf mich zu und sprach mit mir. Ich war damals 20, er schon älter, etwa 40. Er sagte in Englisch zu mir: ‚For you the war is over and you are fortunate‘. (‚Für dich ist der Krieg vorbei und du hast Glück gehabt.‘) Er wusste, dass ich als junger Mann Angst

hatte. Sein ganzes Auftreten war freundlich - fast väterlich. Es war das einzige Mal während meiner ganzen Gefangenschaft, dass mir so etwas passierte. Es geschah genau zum richtigen Zeitpunkt. Der deutsche Soldat half mir mehr, als er sich jemals vorstellen konnte.

Sergeant Madden und ich waren in diesem Quartier etwas über eine gute Stunde. Dann wurden wir in einen Ort in der Nähe gefahren, zu einem Schulhaus (in Steinwenden). Dort trafen wir auch alle anderen der Besatzung wieder, mit Ausnahme von Barbuto und Powell. Wir saßen in einem Klassenzimmer, das ebenfalls so eine Art Schreibstube für eine bestimmte Kommandoebene war. Die kleinen Tische und Bänke lassen mich eine Grundschule vermuten, die Aborte waren in einem eigenen Gebäude untergebracht. An einer Wand hing ein großes Hitlerbild, das von den Soldaten bei ihrem Eintritt begrüßt wurde. Auch das war so eine unwirkliche Situation, die mir wie ein Traum vorkam.

Zum ersten Mal bekamen wir in dieser Schule auch ein warmes Essen, und zwar einen Teller Gerstensuppe. Den Rest des Nachmittags verbrachten wir ebenfalls dort. Während der Nacht wurden wir ins Untergeschoss des Gebäudes gesteckt. In dem kleinen Kellerraum gab es keine Möbel. Ein Soldat genügte, um vor der Tür Wache zu schieben. Dort brachen wir in hysterisches Gelächter aus. Grund war wohl unsere Erleichterung nach solch einer großen Anspannung wie am heutigen Tag. Da waren wir nun, gefangen, inmitten von Deutschland, und kicherten. Auch das war ein Beispiel für jene unerklärlichen Momente im Leben. So etwas ist mir später nie wieder begegnet.

Schon frühzeitig am nächsten Morgen, es war zu Beginn unseres zweiten Tages in Deutschland, wurden wir in ein offenes Militärfahrzeug verfrachtet und weggefahren. Wir kamen durch keine Orte, jedenfalls nicht durch irgendwelche größeren. Unser Ziel war eine Militärschule, die wir nach etwa einer Stunde erreichten, möglicherweise war es eine Ausbildungsstätte für SS-Unteroffiziere. Es handelte sich um einen Komplex mit älteren massiven Gebäuden und einem Exerzierplatz in der Mitte."

Die sieben Amerikaner aus der „Our Baby“ mussten auf dem Platz Aufstellung nehmen, um sie herum war eine Formation deutscher Soldaten angetreten. Ein Offizier hielt eine flammende Rede, in der es sehr wahrscheinlich um die amerikanischen „Terrorflieger“ ging. Froh waren sie darüber gleichermaßen, dass sie noch am gleichen Tag wieder von dort (Pirmasens?) weggebracht und mit der Bahn zu einem Luft-

waffenstützpunkt (Lachen-Speyerdorf?) geschafft wurden. Unterwegs hat man die sieben Flieger zwar angestarrt und manchmal übel beschimpft, aber nicht misshandelt.

Von hier ging es dann, wieder mit dem Zug, weiter nach Frankfurt am Main und zur Auswertungsstelle West. Mehr als eine Woche quälende Einzelhaft mit zahllosen Verhören folgte. Die deutschen Verhöroffiziere wussten zu dem Zeitpunkt schon gut über Sergeant Woodroofs Familie und sein Privatleben Bescheid, so dass er heute noch vermutet, in seiner Heimatstadt müsse damals ein deutscher Spion am Werk gewesen sein.

In überfüllten Zügen wurden dann die Offiziere (Pilot 2nd Lt. Barton L. Jones, Copilot 2nd Lt. Robert C. Mathews jr. und Bombenschütze 2nd Lt. Edwin C. Woodroof) in fünftägiger Fahrt ins Stalag Luft I nach Barth an der Ostsee gebracht, wo sie gegen Kriegsende von den Russen befreit wurden. „Ich bin an all diesen Erfahrungen in Deutschland innerlich gereift, dennoch möchte ich sie nicht noch einmal durchleben“, resümiert „Woody“ Woodroof rückblickend.

27./28.09.1944 Einsiedlerhof

Sammlung Jan Hey

In der Nacht vom 27. auf den 28. September 1944 startete um 02.05 Uhr auf dem Stützpunkt der 627. britischen Staffel in Woodhall Spa die Mosquito des Piloten H. E. Brown zusammen mit dem zweiten Mann, H. W. Cowan, Richtung Kaiserslautern. Über dem Zielgebiet wurde die Maschine abgeschossen und kam beim Einsiedlerhof zu Boden, beide Insassen verloren ihr Leben und liegen heute auf dem britischen Militärfriedhof in Rheinberg bei Kleve begraben. Brown gehörte zwar zur kanadischen Luftwaffe (RCAF), war aber gebürtiger Amerikaner aus North Dakota. Cowan war Absolvent der Universität Glasgow.

05.11.1944 Kaiserslautern

Sammlung Klaus Zimmer

Stanford Wolfson war der Copilot der B 17 des amerikanischen Piloten Richard H. Wright jr., die am 05. November 1944 über Ludwigshafen einen Flaktreffer erhielt. Alle Männer in der Maschine, außer dem Piloten und dem Bombenschützen, sprangen ab. Es gelang Wright, das Flugzeug auf dem Flugplatz Angelot bei Nancy notzulanden.

Stanford Wolfson landete mit seinem Fallschirm im Pfälzer Wald und ergab sich aus freien Stücken im Finsterbrunner Tal. Dort wurde er nach einiger Zeit von Kaiserslauterer Kriminalpolizisten zum Verhör abgeholt und auf der Fahrt nach Kaiserslautern am Rande der Stadt erschossen. Wegen dieses Mordes fand schon kurz nach dem Krieg, im Jahr 1947, ein Kriegsverbrecherprozess statt.

Der amerikanische Flieger Stanford Wolfson Erschossen am 05. November 1944 bei Kaiserslautern

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 82-84

Am 05. November 1944 geriet eine amerikanische B 17 der 95. Bombergruppe nach einem Angriff auf Ludwigshafen um etwa 11.35 Uhr bei Kaiserslautern in Schwierigkeiten. Captain David E. Clasen hielt fest:

„B-17 G 43-38814, von 2nd Lt. Wright befehligt, erhielt Flaktreffer im Zielgebiet. Bis um 11.27 Uhr blieb die Maschine bei der Formation bei 49°40'N, 07°50'O, dann erhielt die Besatzung den Befehl zum Absprung, etwa 100 Meilen nördlich von Nancy, zwischen Saarbrücken und Mannheim, auf einer Höhe von 20.000 Fuß. Lieutenant Olson, der Navigator, hatte vom Beschuß am rechten Arm leichte Verletzungen abbekommen.

Alle sprangen ab, außer Pilot und Bombenschütze, die es noch bis Frankreich schafften, wo sie das Flugzeug auf dem Flugplatz Angelot, südöstlich von Nancy notlandeten. Motor Nr. 1, die Treibstoffzufuhr, das hydraulische System, die Sauerstoffversorgung der Piloten sowie des Navigators waren durch Flak beschädigt. Propeller Nr. 2 war außer Kontrolle geraten, der Motor fing an zu rauchen und fiel dann aus. Der Bug war durch eine Explosion abgetrennt, und die Maschine musste als schwer beschädigt eingestuft werden.“

Alle, die absprangen überlebten das Ereignis. Das Friedhofsregister von Kaiserslautern vermerkt unter dem 06. November 1944 „Wolfson, Stanford, 772639, in der Gemeinde auf der Flucht erschossen“.

Ein Besatzungsmitglied, mit Wolfson abgesprungen, sagte, die Leute in der betreffenden Gegend seien „sehr feindselig“ gewesen, deshalb sei es „logisch“, zu vermuten, Wolfson, ein Jude, sei ermordet worden.

Wegen dieses Falles gab es nach dem Krieg im Jahr 1947 tatsächlich einen Mordprozess gegen Albert N. Die Ereignisse spielten sich an der Hohenecker Straße (B 270, von Kaiserslautern nach Schopp) ab. Das im

Nachfolgenden erwähnte Sanatorium im Finsterbrunner Tal ist heute ein Naturfreundehaus, bei der Gießerei handelte es sich um das Guß- und Armaturenwerk neben dem Nähmaschinenhersteller Pfaff (heute an anderem Standort), die Gebäude stehen größtenteils noch.

Die Anklage ging in dem Prozess von folgenden Tatbeständen aus (Name des Angeklagten gekürzt): „Am oder um den 06. November 1944 ergab sich ein amerikanischer Flieger, der anscheinend verwundet war, aus freien Stücken nahe des Sanatoriums Finsterbrunner Tal in Deutschland. Die Kripo Kaiserslautern wurde informiert, SS-Obersturmführer Grums und Sturmführer Bansbach fuhren mit dem Angeklagten, Kriminalsekretär N., zum Finsterbrunner Tal, um den Flieger zu übernehmen. Sie kamen über die Pirmasenser Straße, welche die kürzeste Strecke darstellt, mit einem Wagen, der durch August Altmooß gefahren wurde.

Grums, Bansbach und N. gingen in das Sanatorium hinein und kamen mit dem Gefangenen zurück, den sie nach Waffen durchsuchten. Der Gefangene musste auf dem Rücksitz zwischen Bansbach und N. Platz nehmen, während Grums neben dem Fahrer saß. Der Fahrer wurde angewiesen, nach Kaiserslautern zurückzufahren, und zwar über die Hohenecker Straße, ein Weg der länger war und durch mehr Wald führte als der Weg, den sie zum Sanatorium gekommen waren. Während der Fahrt gab es keine Unterhaltung.

Etwa 400 bis 500 Meter von der Stelle entfernt, wo das Auto an einem Militärposten vorbeifuhr, Richtung Kaiserslautern, und etwa 600 bis 900 Meter von der Stadt entfernt, gab Grums in einem Waldstück den Befehl zum Anhalten und sagte zu N.: ‚Nehmen Sie den Gefangenen und führen Sie ihn zu Fuß in die Stadt‘. Das war ungewöhnlich, weil die Gefangenen gewöhnlich direkt zur 23er-Kaserne gebracht wurden. N. war aber nicht überrascht und sagte kein Wort. Als die beiden das Auto verließen, hielt der Gefangene beide Hände über dem Kopf, und N. war mit einer Maschinenpistole bewaffnet. Die Hauptwaffe der Polizei war damals die Dienstpistole, während die Maschinenpistolen nur ganz in besonderen Fällen verwendet wurden.

Grums wies Altmooß an, weiterzufahren. Als das Fahrzeug sich einer Gießerei näherte, etwa 400 Meter von der Stelle, wo es angehalten hatte, sagte Grums zu Altmooß, er solle zur Gießerei fahren. Etwa anderthalb Stunden später kam N. alleine zu der Gießerei. Grums schien überrascht und sagte: ‚Und?‘, worauf N. antwortete: ‚Ist erledigt!‘, und dann fuhren

sie alle zusammen in die Stadt zurück. Beide Straßen, die sie benutzten, führen an der Gießerei vorbei. Später wurde die Leiche des Fliegers an einem kleinen Feldweg gefunden, der zur Hohenecker Straße führt, etwa 500 Meter Richtung Kaiserslautern von dem Platz entfernt, an dem Grums Altmoos angewiesen hatte, das Auto anzuhalten.

N. lieferte das Eigentum eines Fliegers namens Stanford Wolfson am 06. November 1944 bei Kriminalsekretär August Weidler in Kaiserslautern ab. Während er die Gegenstände auf den Tisch legte, sagte er: „Auf der Flucht erschossen!“. Das Eigentum bestand aus einer Lederjacke, einem Paar Handschuhe, einer Dienstmarke und einigen persönlichen Sachen. Normal bekam Weidler nichts von abgeschossenen Fliegern ausgehändigt. Eigentum wurde gewöhnlich einem Mann namens Vester übergeben. Weidler war lediglich für die Ausgabe von neuer Munition zuständig, erinnert sich aber nicht mehr, ob er nach diesem Ereignis N. frische Munition aushändigte. Bei vier oder fünf Schüssen war es auch nicht üblich, neue Munition zu beantragen. In einer Maschinenpistole befanden sich normalerweise 32 Schuss Munition.

Gewöhnlich wurden gefangen genommene Flieger durch die Polizei verhaftet und zur Polizeistation gebracht, wo ihre Identität festgestellt wurde. Danach wurden sie einer militärischen Haftanstalt übergeben. Kriminalbeamte übergaben im Normalfall keine Gefangenen an die Wehrmacht, wie es in dem Fall behauptet wird. Wenn die Wehrmacht jemanden gefangen nahm, nahm sie ihm die Dienstmarke und Papiere weg und fertigte einen Bericht an ihre Einheit an. Die Wehrmacht hatte nichts mit der Kriminalpolizei zu tun.

Der Friedhofsaufseher in Kaiserslautern erhielt am 06. November 1944 einen Anruf von Grums, der ihn aufforderte, die Leiche eines Fliegers abzuholen, der angeblich bei der Flucht erschossen worden war. Sein Name war Wolfson. Der Körper wies eine Schusswunde im Genick auf und wurde zwei Meter links des Feldweges gefunden, der zur Hohenecker Straße führt. Es war ungewöhnlich, dass keine Wache aufgestellt und die äußere Kleidung entfernt worden war. Gewöhnlich fertigte die Kriminalpolizei einen schriftlichen Bericht an, wenn eine Leiche entdeckt wurde, aber in diesem Fall wurde keiner übergeben. Die Informationen gab man über das Telefon weiter.

Wenn der Anführer einer Wehrmachtsstreife einen amerikanischen Flieger auf der Flucht erschossen hätte, hätte er eine Wache bei der Leiche

postiert und einen schriftlichen Bericht an sein Hauptquartier verfasst. Seine Einheit hätte ihn an das Hauptquartier des Luftschutzes in Kaiserslautern weitergeleitet. Diese Behörde wäre dann für die Beerdigung verantwortlich gewesen und hätte dafür gesorgt, dass der Flieger mit militärischen Ehren bestattet worden wäre.

Bei dieser Behörde gab es einen speziellen Mitarbeiter, der für die Beerdigungen zuständig war. Die Dienstmarken und das Eigentum wären durch die Wehrmachtsstreife an die Wehrmacht übergeben worden und nicht an die Kriminalpolizei. Weder der für den Luftschutz verantwortliche Wehrmachtsmajor noch sein Schreiber haben jemals einen Bericht erhalten, der von der Erschießung eines Fliegers mit Namen Wolfson oder irgend eines anderen Fliegers handelt, welcher versuchte zu fliehen.

Weilberger, der Mann, der für die Beerdigungen verantwortlich war, wurde weder durch N. informiert noch gebeten, die Leiche des Fliegers zu bergen. Und das Standesamt hat keinen Bericht von dem Todesfall erhalten". Soweit die Tatbestände der Anklage.

Der Angeklagte N. wurde am Tag nach der Besetzung Kaiserslauterns durch die Amerikaner verhaftet, da er Mitglied der Kriminalpolizei war. In seiner Verteidigung in dem Dachauer Prozess machte er geltend, er habe auf Anweisung von Grums eine Maschinenpistole mitgenommen. In jedem Wagen der Sicherheitspolizei sei eine solche Waffe deponiert gewesen. Die Straße, die sie auf dem Rückweg fuhren, sei verkehrsreicher als die auf dem Hinweg und das Gebiet sei weniger bewaldet. Sie hätten angehalten, weil Grums noch etwas in der Gießerei zu erledigen gehabt habe, und er habe von ihm die Anweisung erhalten: „N., steigen sie aus und übergeben sie den Piloten an die Leute von der Wehrmacht, die sich hinter uns befinden“.

Er habe daraufhin den Gefangenen einer Wehrmachtsstreife übergeben und sei alleine Richtung Kaiserslautern gelaufen. Er habe dann hinter sich einige Schüsse und Rufe gehört, sich umgedreht und gesehen, wie ihm Soldaten zuwinkten. Er sei zurückgegangen und man habe ihm erklärt, der Gefangene sei erschossen worden, als er habe fliehen wollen. Der Mann sei mit einer kleinkalibrigen Waffe getötet worden. Hätte es sich um eine Maschinenpistole gehandelt, wäre sein Kopf völlig zerschmettert gewesen. Er habe dem Anführer der Wehrmachtsstreife zugesagt, sich um die Beseitigung der Leiche zu kümmern und ihn gebeten, ihm einen Bericht in doppelter Ausfertigung zu schicken.

Am nächsten Morgen habe auch tatsächlich ein Soldat einen Bericht vorbeigebracht, welchen er zu seinem eigenen geheftet habe. Die Habe des Fliegers habe er Kriminalsekretär Weidler übergeben, wie es normalerweise praktiziert worden sei. Eine Lederjacke sei allerdings nicht dabei gewesen, der Flieger habe nur einen Pullover getragen.

Auch habe er ein Formblatt für das Standesamt ausgefüllt und an Grums weitergeleitet. Als dann später die Akten der Polizei vor dem Einmarsch der Amerikaner verbrannt worden seien, habe er eine Kopie seines Berichtes vor der Vernichtung retten können und mitgenommen. Dieser sei ihm aber von den amerikanischen Behörden im Lager Charlonsavus weggenommen und ihm, trotz zahlreicher Anträge seinerseits, nicht mehr ausgehändigt worden.

Ende November 1944 habe er den Führer der Wehrmachtsstreife, einen Feldwebel, in einem Warteraum des Bahnhofs wiedergetroffen, wo dieser ein Bier getrunken habe. Auf Anfrage habe dieser bestätigt, dass er derjenige gewesen sei, der den Piloten erschossen habe, und auf seine Frage „Ja, ich habe ihn erschossen“ geantwortet.

Eine Kellnerin namens Daniel könne die Unterhaltung bezeugen. Der Name des Soldaten sei im Bericht mit Feldwebel Jungbluth angegeben gewesen. Tatsächlich war es der Verteidigung gelungen, besagte Kellnerin ausfindig zu machen und vorzuladen. Sie bezeugte, sie habe die Unterhaltung gehört und den Feldwebel sagen hören „Ja, ich habe ihn erschossen“, worauf N. geantwortet habe „Das war nicht richtig. So etwas tut man nicht“.

Das Gericht glaubte dem Angeklagten nicht und befand ihn für schuldig. Es wurde festgehalten, dass N. bereits durch ein französisches Gericht zu lebenslanger Haft verurteilt worden war, weil er einen russischen Fremdarbeiter, der zum Tode verurteilt worden war, zum Hinrichtungsplatz gebracht hatte. Ein amerikanischer Ausschuss, der den Fall später überprüfte, empfahl, das Urteil aufrechtzuerhalten. N. wurde danach aber nicht hingerichtet, sondern zu lebenslanger Haft verurteilt. Am 17. März 1955 wurde er nach Kaiserslautern entlassen.

Aus der selben Maschine wie Wolfson war am 05. November auch der US-Flieger *Vincent Joseph Riccio* abgesprungen und in der Nähe von Trippstadt gelandet. Gendarmeriemeister Spies nahm ihn fest und lieferte ihn am folgenden Tag bei der Kriminalpolizei Kaiserslautern ab. Doch Riccio hatte das Glück, in den Gewahrsam eines Beamten zu kommen, der

nicht so willfährig die verbrecherischen Befehle seines Chefs ausführte wie Albert N. Der Geschäftszimmerbeamte August Weidler übernahm den Gefangenen Vincent Joseph Riccio von Gendarmeriemeister Spies und ließ ihn in seinem Dienstzimmer auf einem Stuhl Platz nehmen, wo er ihn die ganze Zeit im Auge hatte, um auf die Ankunft des Chefs der Kriminalpolizei, Grums, zu warten.

Schnell hatte es sich herumgesprochen, dass ein gefangener Flieger bei der Kripo sitzt. Und so kamen immer wieder Polizisten und Kriminalbeamte, um diesen seltenen „Gast“ zu sehen. August Weidler saß an der Schreibmaschine und arbeitete. Da hörte er hinter sich einen dumpfen Schlag. Als er sich umdrehte, sah er gerade noch, wie der Beamte Ernst B. sein Bein zurückzog. Der Gefangene dagegen presste beide Arme gegen seinen Leib und bog den Oberkörper vor Schmerz nach vorn. B. hatte ihm mit dem Fuß in den Bauch getreten. Als Weidler B. anschrie, was das solle, sagte dieser: „Die Mörder unserer Frauen und Kinder, die Brandstifter!“ Die Angestellte Julia Klein und der Beamte Fromm, die den Vorgang verfolgt hatten, drehten sich angewidert um.

Als einige Zeit später der Chef der Kriminalpolizei, Grums, erschien, sagte er beim Anblick des Gefangenen: „Der wird umgelegt“. Weidler beauftragte er, den Amerikaner „wegzubringen“ und gab ihm unmissverständlich zu verstehen, er solle ihn „auf der Flucht“ erschießen. Der dachte jedoch nicht daran, den Befehl seines Vorgesetzten auszuführen, sondern verfrachtete Riccio in den Beiwagen seines Dienstmotorrades, setzte sich selbst auf den Soziussitz und ließ sich von August Altmöös zur 23er-Kaserne fahren, wo er den Gefangenen ordnungsgemäß ablieferte. Auf der Dienststelle zurück, bezeichnete Grums ihn als „Scheißkerl“, weil er die Tat nicht ausgeführt hatte. Und der tretende Beamte Ernst B. erklärte, hätte er den Auftrag gehabt, hätte er den Amerikaner „in den Trümmern umgelegt“.

Quellen

Unterlagen Uwe Benkel Kaiserslautern.

Mitteilung von J. A. Hey, Hengelo, Niederlande.

National Archives II, College Park, Maryland, USA, War Crimes Cases, 12 - 2420 und MACR 10208.

Mitteilung von Hans Kirsch, Selchenbach.

Kirsch, Hans, „Sicherheit und Ordnung betreffend“ - Geschichte der Polizei in Kaiserslautern und in der Pfalz 1276-2006, Kaiserslautern, 2007, S. 556 - 561.

05.11.1944 Eichelscheiderhof / Bechhofen

Sammlung Uwe Benkel

Zweimotorige amerikanische Bomber vom Typ Havoc (A 20) griffen am 05.11.1944 das Munitionsdepot in Miesau, nordöstlich von Homburg an, wobei sie von Jagdflugzeugen der 362. Jagdgruppe begleitet wurden. Dabei kam es zum Zusammenstoß zweier Thunderbolts, die beide zwischen dem Eichelscheiderhof und Bechhofen abstürzten. Donald H. Willson kam bei dem Absturz ums Leben, Warner H. Marsh gilt seitdem als vermisst, wurde aber vermutlich ebenfalls bei der Explosion in der Luft zerfetzt und konnte wohl nicht identifiziert werden.

Die amerikanischen Flieger Warner Marsh und Donald Willson Abgestürzt am 05. November 1944 beim Eichelscheiderhof

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 60/61

Am 05. November 1944 notiert der Lambsborner Pfarrer *Leonhard R. Weber* (†) in seinem Tagebuch: „Kritischer Tag. 8.00 Uhr: erstes Flugzeug. 10.30 Uhr: Bomberverbände. 13.00 Uhr: Bomben! Fenster und Türen zittern. Dunkle Rauchwolken steigen auf, Richtung Homburg. 13.30 Uhr: Bomben, Rauchwolken. 14.00, 14.20 Uhr: ebenso. Ein Jabo stürzt brennend ab! 15.40 Uhr: 12 Jabos, sehr niedrig. Die Tragfläche des abgestürzten Flugzeuges liegt an der Straße Bechhofen - Eichelscheid.“

Zweimotorige amerikanische Maschinen des Typs Havoc (A 20) griffen an jenem Tag das Munitionsdepot Miesau, nordöstlich von Homburg an, wobei sie von Flugzeugen der 362. Jagdgruppe begleitet wurden. Gegen 14.20 Uhr kam es dann über dem Angriffsgebiet zu einem Zusammenstoß zweier Thunderbolts (P 47), die beide abstürzten, wobei Pfarrer Weber nur einen der Abstürze registrierte.

Die betroffenen Maschinen waren in Prosnes-les-Patron in Frankreich stationiert. Captain (Hauptmann) Raymond A. Mitchell, Mitglied einer aus 15 Jagdmaschinen bestehenden Einheit, sah, wie bei einem Wendemanöver seiner Formation 2nd Lieutenant Warner H. Marsh plötzlich eine Kurve flog, noch eine andere Maschine, welche sich oberhalb von ihm befand kreuzte, und dann abrupt mit dem Bug nach unten stieß, wo er nach 150 Fuß (ungefähr 45 Meter) in das Cockpit von 1st Lieutenant Donald H. Willson knallte.

„Beide Maschinen explodierten noch in der Luft, es wurden keine Fallschirme gesehen. Da sich der Unfall gegen 14.20 Uhr ereignete und wir nach Süden flogen, (...) hatte Lt. Willson die Sonne in den Augen, und ich bin sicher, dass er nicht in der Lage war, Lt. Marshs nach unten stürzende Maschine zu erkennen.“

Es kann vermutet werden, dass Lt. Marsh aufgrund von Flakbeschuss die Kontrolle über seine Thunderbolt verloren hatte, was auch ein Augenzeugenbericht von *Alois Juen* aus Homburg nahelegt.

Die deutschen Behörden fassten zwei Berichte ab. Einer davon lautet: „05.11.44, 14.20 Uhr, Thunderbolt, Eichelscheid, 99% zerstört, 300 m östlich Bahnhof Eichelscheid, 2 km nordöstlich Homburg/Saar-Bruchhof, Pilot gefangengenommen, Maschine 41995“. Hierbei könnte es sich um Warner H. Marsh handeln, der als vermisst gilt.

Ein zweiter Bericht nennt die Seriennummer von Willsons Maschine und gibt als Absturzort „nordöstlich von Bechhofen, bei Homburg“ an. Außerdem heißt es hier: „Ein unbekannter Toter. Es wurden nur Teile des Körpers gefunden. Eine Identifizierung war nicht möglich. Beerdigung: 7. November 1944 in Homburg.“

Hierbei handelte es sich wohl um Donald H. Willson, der nach dem Krieg identifiziert und umgebettet wurde. Wir können vermuten, dass, da beide Maschinen am gleichen Ort explodierten, die Trümmerteile über das gleiche Gebiet verstreut wurden und somit die Zuordnung zu den einzelnen Flugzeugen nicht mehr möglich war. Von Marshs Maschine, er hatte sie „Jewel“ genannt, wurden wohl keine Identifikationsmerkmale gefunden. Auch die zerfetzten Teile seines Körpers dürften an verschiedenen Stellen heruntergefallen sein. *Alois Juen*, Homburger Augenzeuge, berichtet, ein Junge vom Eichelscheiderhof habe neben einem Flugzeugteil einen abgetrennten Arm mit Armbanduhr gefunden, ihn in die Jacke gesteckt und dann zu Hause unter das Bett seiner Eltern gelegt. Nach einigen Tagen hätten diese aufgrund des sich verbreitenden Verwesungsgeruches den Arm entdeckt.

Die Chronik der 362. Jagdgruppe beschreibt die beiden Verluste so: „Am gleichen Tag flogen unsere Staffeln vier Einsätze. Drei Staffeln stellten den Begleitschutz für ein paar A 20 nach Miesau, nordöstlich von Homburg. Während des Einsatzes der 379. Staffel verloren wir an jenem Nachmittag zwei Piloten bei einem Zusammenstoß in der Luft. Marsh war ein Neuling, der erst wenige Stunden Kampfeinsätze geflogen war.“

Wilson war schon bei mehreren Verlegungen der Gruppe dabei. Der Tod dieser beiden Kameraden hat nicht nur ihre engen Freunde in der 379. Staffel einige Wochen lang schwer erschüttert, sondern war auch ein Schlag für viele andere in der Gruppe, die sie gekannt hatten."

Quellen

Weber, Leonhard (+), „Krieg im Westrich. Wie ein Dorf und ein Landstrich in der Westpfalz den Zweiten Weltkrieg erlebte". WH 1986, Nr. 1/2, S. 96/97.

Mitteilung von Alois Juen, Homburg.

Unterlagen Uwe Benkel, Kaiserslautern.

National Archives II, College Park, Maryland, USA, MACR 10191 and 10192.

Giannesci, Dan, *Maugin's Maulers. The 362nd Fighter Group History of WW II*, Chicago, 2. Auflage, 1995, S. 120.

02.12.1944 Schönenberg

Sammlung Klaus Zimmer

In Prosnes-les-Patron in Frankreich stationierte Thunderbolts von der 362. amerikanischen Jagdgruppe operierten am 02.12.1944 im Gebiet nördlich von Homburg/Saar. Sie bombardierten dort einen Bahnhof und beschossen eine Lokomotive, einige Lastwagen sowie ein Treibstofflager. Dann entdeckte Lieutenant Joseph T. Price einen Lastwagen und griff ihn sofort mit seinem Jagdbomber an. (Es war ein harmloses Milchauto, das zwischen Schönenberg und dem Eichelscheiderhof unterwegs war.) Price wurde bei dem Angriff von der Flak getroffen und stürzte in den Wald. Man fand ihn mit zertrümmertem Schädel tot in seiner Maschine.

Der amerikanische Jagdflieger Joseph T. Price

Abgestürzt am 02. Dezember 1944 bei Schönenberg-Kübelberg

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 61/62

Das Gebiet im Dreieck Homburg/Waldmohr/Schönenberg-Kübelberg zieht verstärkt amerikanische Jagdmaschinen an, vermutlich wegen der dortigen Zusammenballung wichtiger Verkehrsanbindungen (Autobahn, Kaiserstraße, Bahnlinien) und der Konzentration von Militärgütern.

Wieder ist es Pfarrer Leonhard Weber (+), der uns über einen Absturz informiert: „Samstag, 02. Dezember 1944: Es schießt wieder. Ein Motor heult kläglich. Vier Jabos greifen Richtung Homburg an. Rauchwolken steigen auf. Bei Schönenberg stürzt ein amerikanischer Offizier ab. Tot!"

Bei dem Toten handelte es sich um 2nd Lieutenant Joseph (Joe) T. Price aus Oklahoma, von der 362. Jagdgruppe, die damals Maschinen vom Typ Thunderbolt (P 47) flog. Nach der Rückkehr der Formation fertigte Lieutenant Barton T. Williams einen ausführlichen Verlustbericht an. Demnach flog die Gruppe ihr Zielgebiet von Zweibrücken kommend an, wo sie auf heftiges Flakfeuer stieß. „Wir flogen weiter in nordwestlicher Richtung und warfen unsere Bomben auf einen Bahnhof nordöstlich von Homburg (Q 7282), wo wir heftiges 20-mm-Flakfeuer bekamen.“

Danach suchte die Einheit die Gegend nordöstlich von Homburg nach Zielen ab, die sich für Bordwaffenbeschuss eigneten. Dabei sind eine Lokomotive, ein paar Lastwagen und ein Lager mit Treibstoffvorräten beschossen worden. Lt. Price meldete um 11.15 Uhr, er habe einen Lastwagen ausgemacht und erhielt Befehl, ihn anzugreifen. Dann brach der Kontakt zu ihm ab. Seine Kameraden kreisten noch einige Minuten über dem Gebiet, fanden aber keine Spur mehr von ihm.

Der Lastwagen, den Price beschießen wollte, war ein harmloses Milchauto, das dort gerade im Wald unterwegs war. Bei dieser Aktion wurde Price von der Flak getroffen und geriet mit seiner Maschine in die Wipfel der Bäume, wobei ihm der Schädel zertrümmert wurde.

Hubert Weber beschreibt die Absturzstelle so: „Im nördlichen Bereich des Steinwaldes, westlich der Eichelscheider Straße, die vom Bahnhof Schönenberg zum Eichelscheiderhof führt, entlang der Gemarkungsgrenze zwischen dem Kübelberger Gemeindewald auf der Westseite und dem Schönenberger Gemeindewald auf der Ostseite der Straße“. Die Stelle liegt heute auf dem Gelände des Miesau Army Depots und ist militärisches Sperrgebiet.

Das Standesamt Schönenberg stellte eine Sterbeurkunde aus, in der es heißt: „Nach Auskunft von Dr. med. Moltke, Schönenberg/Pfalz, ist die Todesursache Schädelbruch mit Gehirnverletzung“.

Der Gefallene wurde am 04.12.1944 auf dem Friedhof in Schönenberg beigesetzt, nach dem Krieg am 23.11.1945 nach Landau überführt und ruht bis heute auf dem amerikanischen Soldatenfriedhof St. Avold in Lothringen (Block 66, Grab 29).

Quellen

Weber, „Krieg im Westrich“, S. 99

Willi Kratz, Dittweiler

National Archives II, MACR 10560

Hubert Weber, Schönenberg-Kübelberg

17.12.1944 Eichelscheiderhof

Sammlung Klaus Zimmer

Am 17.12.1944 war die 362. Jagdgruppe der Amerikaner, in Rouvres in Frankreich stationiert, dabei, bei Landstuhl einen Zug zu beschießen, als die Thunderbolt des stellvertretenden Gruppenkommandeurs Richard B. Harbison von der Flak getroffen und schwer beschädigt wurde. Harbison gelang eine Aufsehen erregende Notlandung im Glockenturm auf dem Eichelscheiderhof. Er war nur leicht verletzt.

Der amerikanische Jagdflieger Richard B. Harbison Abgestürzt am 17.12.1944 auf dem Eichelscheiderhof

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 62/63

Über einen spektakulären Absturz am 17. Dezember 1944 auf dem Eichelscheiderhof informiert uns wieder *Pfarrer Leonhard Robert Weber* (†) aus Lambsborn:

„Eichelscheiderhof. Ein abgeschossenes Flugzeug, vom Peterswald, riss den Glockenturm ab - die Uhr blieb auf 5 Minuten vor 11.00 Uhr stehen - und bohrte sich in die Wohnung von Frau Ruf im zweiten Stock! Es trägt das Kennzeichen G 8 und hat das Sternenbanner. Der Pilot, ein Oberst-leutnant, wohl Führer der Staffel, wurde nur leicht verletzt. Die Tiefflieger kreuzten so lange über dem Hof, bis er zu ihnen hinaufwinkte und sie die Gewissheit hatten, dass er noch lebt. Die Bewohner des Hofes waren im Bunker und hatten von allem nichts gemerkt!“

Flugzeugführer Lieutenant Colonel Richard B. Harbison war stellvertretender Gruppenkommandeur der 362. Jagdgruppe, die damals in Rouvres in Frankreich stationiert war und flog eine Maschine mit dem Namen „Barbara“. Als sie gerade einen Zug bei Landstuhl beschossen hatten, wurde er von der Flak getroffen und stürzte in den Glockenturm des Eichelscheiderhofes.

Seine Kameraden kreisten noch ungefähr 30 Minuten über der Stelle und sahen ihn zuletzt im Hof stehen. Richard B. Harbison war tatsächlich nur leicht verletzt, wurde durch eine dort liegende deutsche Einheit aufgegriffen und in das Krankenhaus nach Landstuhl eingeliefert. Auch hier, wie in vielen anderen Fällen fälschlicherweise auch, erzählten sich

die Leute, es würde sich um einen Kanadier handeln. Harbison kehrte nach dem Krieg aus der Gefangenschaft in seine Heimat nach Amerika zurück und starb am 19. Januar 1967.

Quellen

Weber, „Krieg im Westrich“, S. 101.

Unterlagen Uwe Benkel, Kaiserslautern.

Mitteilung von Steve Blake, Mission Viejo, Kalifornien, USA.

01.01.1945 Brücken-Paulengrund

Sammlung Klaus Zimmer

Beim Brückener Ortsteil Paulengrund stürzte am 01.01.45 eine vermutlich deutsche Maschine ab. An der Absturzstelle befindet sich heute noch ein halbkreisförmiges Loch. Näheres zu den Hintergründen dieses Falles ist nicht bekannt.

Deutsche Jagdmaschine

Abgestürzt am 01.01.1945 bei Brücken

von K. Zimmer, erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Juni 2002, S. 63/64

Der 01.01.1945 war der letzte Großkampftag der deutschen Luftwaffe. In einem enormen Kraftakt wurden mehr als 1000 Flugzeuge aller Art zusammengezogen, um alliierte Flugplätze anzugreifen. Dabei konnten über 400 alliierte Maschinen zerstört werden, allerdings gingen auch fast 300 eigene Flugzeuge verloren, wovon die meisten durch die eigene Flak abgeschossen wurden, die über die „Aktion Bodenplatte“ nicht informiert worden war.

Pfarrer Weber aus Lambsborn notierte an diesem Tag: „Das neue Jahr beginnt, wie das alte aufgehört hat. Schon um 09.00 Uhr sind 20, 30 Jabos da - und deutsche Kampfflugzeuge! Die Flak in Bruchmühlbach feuert. Bomben fallen am Bachberg, in der Nauwiese, unterm Holzberg. Das ganze Tal in Nebel gehüllt. Wilde Luftkämpfe. Drei Flugzeuge stürzen ab, zwei auf der Höhe, eins nach Norden.“

Bei den „zwei auf der Höhe“ handelt es sich zum einen um eine deutsche Me 109, die bei Mörsbach abstürzte. Der Pilot konnte sich retten und landete bei Kirrberg. Zum anderen stürzte eine einmotorige Ju 88 zur gleichen Zeit beim Wahlerhof, in der Nähe von Hengstbach, ab, wobei alle drei Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Die Maschine, die „nach

Norden" abstürzte, war ebenfalls eine deutsche und vermutlich auch zweimotorig. Die Absturzstelle liegt beim heutigen Brückener Ortsteil Paulengrund, jedoch auf der Gemarkung von Brücken.

Roland Geiger beschreibt die Stelle so: „In Paulengrund biegt man, von Brücken kommend, an den Häusern rechts ab, fährt dahinter den Berg hinauf an der Viehweide vorbei. Erreicht man die Bäume (rechts), biegt man nach etwa 100 Meter rechts in den Wald ab. Nach weiteren 500 Meter erreicht man einen lichten Wald. In diesem biegt rechts ein Weg ab und nach ungefähr 50 Meter liegt rechts ein halb verfülltes, aber jetzt noch halbkreisförmiges Loch. Der frühere Durchmesser war doppelt so groß wie der heutige, mindestens 20 Meter.“

Die Absturzstelle liegt nur ein paar Meter von der im Süden angrenzenden Gemarkung von Schmittweiler entfernt. Möglicherweise versuchte der Pilot, auf der Wiese, die am Hang liegt, zu landen. Vermutlich rutschte die Maschine bis zu dieser Stelle und explodierte dann. Nach dem Absturz entfernten einige Jungen aus Dittweiler das Magnesiumpulver aus den Kanonengeschossen und zündeten es an.

Quellen

Willi Kratz, Dittweiler.

Werner Eckel, Limbach.

Roland Geiger, St. Wendel.

Leonhard Weber, „Krieg im Westrich“, S.102.

Lauer, Helmut, „Zweibrücken im Luftkrieg“, Zweibrücken, 1991, S. 86-87.

Unterlagen Uwe Benkel, Kaiserslautern.

14.01.1945 Rothselberg

Sammlung Uwe Benkel

Bei den heftigen Kämpfen zwischen deutschen und amerikanischen Jagdverbänden am 14. Januar 1945 im Raum Kaiserslautern hatten die Deutschen wegen ihrer eklatanten Unterzahl kaum eine Chance. Die 25 deutschen Maschinen trafen in besagtem Luftraum auf mindestens 100 bis 150 Thunderbolts. Im Verlauf der Luftkämpfe wurde der 19-jährige Offiziersanwärter, Fähnrich Wolfgang Schade von der 7. Staffel / JG 11 bei Rothselberg abgeschossen und fiel. Ebenfalls abgeschossen wurde zur gleichen Zeit sein Staffelmkamerad Theo Nau, der aber bei Kindsbach mit dem Fallschirm landen konnte.

Fliegertod über der Westpfalz Den Folgen des Zweiten Weltkrieges auf der Spur

von Jutta Steinbrecher in „Lautern Live“, September 1995

Über die Hügel der Westpfalz weht ein stürmischer Wind, der schon den nahen Herbst in sich trägt. Die Felder auf der Hochebene zwischen Kollweiler und Rothselberg sind längst abgeerntet. Der Blick reicht weit ins Land. Ein paar Kühe lassen sich von der ungewohnten Menschenansammlung und dem Lärm der Autos und Lastwagen nicht stören. Der Kampfmittelräumdienst der Bundeswehr, Munitionsexperten der Polizei und Soldaten der US Air Force haben sich an diesem kühlen Vormittag eingefunden, um ein deutsches Jagdflugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg zu bergen.

Vorsichtig wühlt sich die Schaufel des Baggers in die umgepflügte Ackererde. „Wir wissen nie genau, was wir finden“, sagt Uwe Benkel, der zusammen mit Otto Schmitt das Ausgraben von abgestürzten Fliegern zu seinem ungewöhnlichen Hobby erklärt hat. 54 Maschinen haben die beiden bereits zusammen aufgespürt und manches Pilotenschicksal dabei geklärt. Sie haben Leichenteile gefunden, die auch nach fünf Jahrzehnten nicht verwest waren, „sondern vom Flugbenzin konserviert worden sind“, so Otto Schmitt.

Schon nach etwas weniger als 20 Minuten fördert der Bagger einen abgebrochenen, stark angerosteten Propellerflügel aus anderthalb Meter Tiefe zu Tage. Kurze Zeit später folgt dann ein Maschinengewehr sowie der Motorblock, ein Zwölfzylinder von Daimler-Benz. Jetzt müssen die neugierigen Beobachter des Geschehens das Feld räumen, denn Munition verbirgt sich im aufgeworfenen Erdreich. Doch gleich darauf kommt die Entwarnung: „Die geht nicht mehr hoch“. Insgesamt gesehen ist die Materialausbeute eher mager, aber das ist nicht alles, was zählt. Manches tragische Ende eines Kampfes konnte so schon rekonstruiert und mancher vermisste Pilot gefunden werden.

Am 14. Januar 1945 tobte eine Luftschlacht zwischen deutschen und amerikanischen Jagdverbänden über dem Großraum Kaiserslautern. Der deutsche Gefechtsverband bestand aus fünf Staffeln. 19 Jahre jung ist Fähnrich Schade, der Pilot der Messerschmitt Me Bf G14, als er in das Kampfgetümmel gerät. Der Treffer erwischt ihn bei Rothselberg. Er versucht noch, sich mit dem Fallschirm zu retten, doch die Maschine

fliegt bereits zu tief, der gut aussehende Mann aus Sternberg in der Altmark wird tödlich verletzt. Seine letzte Ruhe findet er in der Pfalz auf dem Friedhof der Gemeinde, weit entfernt von seiner Heimat.

„Es war ein eiskalter Wintertag, keine Wolke am Himmel“, erinnert sich Theo Nau, Staffelmkamerad und Freund des Gefallenen. Auch er wurde am selben Tag, beinahe zu der gleichen Zeit, über Kindsbach abgeschossen. Doch er hatte mehr Glück im Unglück als sein Gefährte. Ein Stückchen Geschichte wird lebendig, als er von seinem Einsatz erzählt. Er schildert die Übermacht des Feindes und den Treffer, den er selbst landen konnte. „Doch plötzlich waren vier andere hinter mir her, und dann hat es gerappelt“. Er wirft die Kabine ab und springt hinaus. Dabei bleibt er mit dem rechten Arm im Leitwerk hängen und bricht sich diesen. Es gelingt ihm trotzdem noch, die Reißleine des Fallschirms zu ziehen. „Und dann waren unter mir nur noch Bäume und Schnee“. Er wird gefunden und gleich medizinisch versorgt. Ein General der Artillerie kümmert sich persönlich um ihn. Für den Brief, den der Vorgesetzte an seine Mutter schreibt, ist Nau heute noch dankbar: „Ihr Junge sitzt wohlbehalten vor mir, ist vor zwei Stunden aus 800 Meter abgesprungen, ging tadellos. Hat sich nur den rechten Oberarm gebrochen.“ Tröstliche Worte, auf die die Mutter von Fähnrich Schade verzichten musste.

Fünfzig Jahre später steht Theo Nau am Grab des früheren Freundes auf dem kleinen Dorffriedhof. Der Wind fährt in die Baumkronen. Blätter schweben auf den schmucklosen Stein. Selten wohl wurde dem im Ort unbekannten Soldaten so viel Aufmerksamkeit zuteil. Ein ganz komisches Gefühl in der Magengrube sei das, umschreibt der frühere Pilot Nau seine Rührung. Amerikanische Soldaten halten währenddessen seine innere Bewegung mit der Kamera fest.

Im Großraum Kaiserslautern und Kusel werden noch ein deutscher und zwei amerikanische Piloten vermisst. Eine weitere Herausforderung für Uwe Benkel und Otto Schmitt, die für alle Hinweise aus der Bevölkerung dankbar sind. Langwierige Recherchen sind meist notwendig, bis sich die Puzzleteile zu einem Ganzen fügen. Anfragen bei verschiedenen Behörden sind notwendig, um die Genehmigung zur Bergung einer Maschine zu erhalten. Die private Initiative ist auf Spenden angewiesen. Aber auch erhebliche Mittel aus eigener Tasche müssten lockergemacht werden, betonen die Verantwortlichen, die mit dem Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge eng zusammenarbeiten.

Nach zwei Stunden ist der ganze Spuk vorbei. Der Bagger schaufelt die Erde zurück an ihren Platz. Der Lastwagen transportiert die gefundenen Reste zu einem Zwischenlager, wo sie gereinigt und ausgewertet werden. Wichtige Funde bleiben der Nachwelt in einem Armeemuseum erhalten. Und während sich der Laster mit durchdrehenden Rädern aus dem Acker quält, schwebt über unseren Köpfen eine Passagiermaschine im Steigflug von Ramstein aus in den wolkenverhangenen Himmel. Schwerelos leicht und elegant zieht sie davon. Die Insassen ahnen nicht, dass ein halbes Jahrhundert zuvor ein junger Soldat seine Liebe zum Fliegen an dieser Stelle mit dem Leben bezahlt hat.

Me-109-Reste nach 50 Jahren gefunden *Erinnerungen an einen Staffelkameraden der 7. / JG 11*

von Theo Nau in Jägerblatt 5/95, November 1995

Allzu viel war nach 50 Jahren von der Me 109 G-14 nicht mehr zu finden. Nur Reste des Motors DB 605, eines der überschweren MGs und ein paar Kleinteile förderte der Bagger in den letzten Septembertagen dieses Jahres am Ortsrand von Rothselberg im Westrich ans Tageslicht.

Fähnrich Wolfgang Schade und ich hatten die fliegerische Ausbildung zusammen auf der LKS 4 in Fürstenfeldbruck begonnen. Über die Ergänzungsgruppe West in Stargard kamen wir gemeinsam zur 7. Staffel der II. / JG 11. Am 14. Januar 1945 starteten wir mit mehreren Staffeln von unserem kleinen Feldflugplatz Zellhausen bei Seligenstadt. Im Raum Ludwigshafen-Kaiserslautern bekamen wir in Höhe von etwa 5000 Meter Feindberührung. Es war ein klarer, kalter Wintertag, ohne jegliche Bewölkung. Nur „Thunderbolts“ gab es mehr als genug. Es entwickelten sich sofort verbissene Luftkämpfe, in deren Verlauf sowohl Wolfgang Schade als auch ich abgeschossen wurden.

Während ich mich mit dem Fallschirm retten konnte, gelang dies meinem Freund und Fliegerkameraden Wolfgang nicht. Seine Maschine schlug etwa 300 Meter vom Ortsrand von Rothselberg entfernt, auf dem hart gefrorenen Erdboden auf. Ein Augenzeuge berichtete mir jetzt bei der Bergung, dass der Flugzeugführer mit schweren Verbrennungen tot nahe seiner Maschine gelegen habe. Anhand der nicht verbrannten Papiere (Frontflugausweis) konnte Schade sofort identifiziert werden. Er fand seine letzte Ruhestätte auf dem Friedhof der Gemeinde Rothselberg.

14.01.1945 Kindsbach

Sammlung Uwe Benkel

Am 14.01.1945 tobte im Raum Kaiserslautern zwischen deutschen und amerikanischen Jagdverbänden eine Luftschlacht, bei der die Deutschen hoffnungslos in der Unterzahl waren. Mit dabei war auch Theo Nau von der 7. / JG 11 mit seiner Me 109.

Die 25 deutschen Flugzeuge hatten gegen die 100 bis 150 Thunderbolts keine Chance. Es ging alles blitzschnell. Theo Nau wurde getroffen, stieg aus und landete leicht verletzt bei Kindsbach am Boden. Sein Kamerad Wolfgang Schade hingegen kam bei einem Absturz bei Rothselberg ums Leben. Bei dem Amerikaner, der Nau abschoß, handelte es sich um Captain (Hauptmann) Joe Cordner von der 365. Jagdgruppe. Nau hatte kurz zuvor den Amerikaner Roland C. Potter abgeschossen, der bei Heltersberg abstürzte und fiel.

Absturz des deutschen Me-109-Piloten Theo Nau

14. Januar 1945, Kindsbach

Aus: Prien, Jochen/Rodeike, Peter, Einsatz in der Reichsverteidigung von 1939 bis 1945, Jagdgeschwader 1 und 11, Teil 3, 1944-1945

Das JG 11 war an diesem Tage gemeinsam mit Teilen der JG 4 und 53 zur Abwehr der Einflüge in den Südwestraum eingesetzt, wo die II. und III. Gruppe heftige Luftkämpfe zu bestehen hatten. Über einen Einsatz der I. Gruppe ist nichts Näheres bekannt; im Laufe des Tages kam es zu einem tragischen Unfall, bei dem die Gruppe den Tod von FhjUffz. Louis-Ferdinand von Transehe-Roseneck von der 2. Staffel zu beklagen hatte, der bei Groß-Ostheim mit seiner Focke-Wulf abgestürzt war.

An den Einsatz der II. / JG 11 am 14. Januar 1945 erinnert sich Theo Nau wie folgt:

„Die ganze Gruppe war im Einsatz gegen Einflüge in den Raum Ludwigshafen/Mannheim. Dort kam es zu Feindberührungen mit zahlreichen P-47. Hauptmann Leonhard zog daraufhin hoch, um in eine günstige Angriffsposition zu kommen und aus dieser Überhöhung auf die Amerikaner herabstoßen zu können. Als wir jedoch herabkamen, sah ich keine einzige Messerschmitt mehr, dafür aber jede Menge Thunderbolts. In etwa 3000 bis 4000 Meter beschoss ich eine davon, die sofort mit

einer starken Spritfahne zu zeichnen begann, zugleich in einen steilen Sturzflug übergang und mir davonzog. Ich hatte ‚alle Gase‘ reingeschoben, und die Nadel meines Tachos wanderte über den roten Strich bei 850 km/h hinaus, so dass die Tragflächen bereits vibrierten. Ich dachte jedoch überhaupt nicht an mögliche Gefahren, sondern hatte nur den Gedanken, die P-47 nicht entwischen zu lassen. In Bodennähe kam ich wieder an sie heran und machte ihr mit einer zweiten Garbe endgültig den Garaus, woraufhin sie bei Kindsbach [richtig ist ‚bei Heltersberg‘] aufschlug.

Die P-47 war aber nicht allein gewesen, und so hatte ich einige weitere hinter mir, als ich hochzog. Zwar konnte ich diesen problemlos davonspringen, traf aber in 1000 Meter Höhe auf eine weitere Gruppe von P-47, die in mustergültiger Formation ihres Weges zogen. Der Eindruck hat getäuscht, sie machten kurzen Prozess mit mir, ich musste gleich darauf mit dem Schirm aussteigen, wobei ich am Leitwerk ansetzte und mir meinen rechten Arm brach. Wie ich den Fallschirm öffnen konnte, weiß ich heute nicht mehr. Ich wurde jedenfalls von Infanteristen geborgen, die mich zur ärztlichen Behandlung zum Befehlsstand eines Artilleriegenerals [bei Kindsbach] brachten, der sowohl meine Einheit benachrichtigte und, weil ich nicht schreiben konnte, auch einen Brief an meine Mutter aufsetzte, in dem er ihr von meinem glücklichen Absprung berichtete.“

08./02.1945 Einsiedlerhof

Sammlung Jan Hey

Am 08. Februar 1945 bombardierten Lt. Charles C. Daggett und seine Kameraden von der 367. Jagdgruppe (392. Jagdstaffel) im französischen Saint Dizier mit ihren Lightnings den im Westen von Kaiserslautern gelegenen Verschiebebahnhof Einsiedlerhof. Dabei gelang es Daggett nicht, nach einem Abtauchen nach unten seine Maschine rechtzeitig wieder hochzuziehen. Er kam bei dem Absturz in der Nähe von Einsiedlerhof ums Leben.

13.02.1945 Käshofen

Sammlung Klaus Zimmer

Am 13. Februar 1945 bombardierten Thunderbolts der in Lunéville in Frankreich stationierten 324. Jagdgruppe (315. Jagdstaffel) Züge und Eisenbahnanlagen im Zweibrücker Raum. Dabei wurde die Maschine von

Eugene C. Crafton jr. durch Flak getroffen und begann zu brennen. Crafton stieg mit dem Fallschirm aus und wurde bei Käshofen durch deutsches Militär gefangen genommen. Er hatte noch vor dem Absturz seine zwei Bomben im Notwurf ausgeklinkt, die hinter dem Holzberg aufschlugen.

15.02.1945 Landstuhl

Sammlungen Jan Hey / Klaus Zimmer

Am 15. Februar 1945 beschossen Walter F. Luthy und die Männer von der in Lunéville in Frankreich stationierten 324. Jagdgruppe (315. Jagdstaffel) mit ihren Thunderbolts einen Zug in der Nähe von Kaiserslautern, wobei Luthy von Flak getroffen wurde. Seine Kameraden beobachteten, dass die Maschine ein großes Loch aufwies.

Es gelang ihm trotzdem, bei Landstuhl notzulanden. Luthy versteckte sich danach in Büschen, wurde aber etwa eine halbe Stunde später, vor Angst zitternd, von zwei Wehrmachtssoldaten aufgespürt und gefangen genommen. Die Deutschen brachten ihn nach Landstuhl, wo sie an zwei Lokomotiven vorbeifuhren, die Luthy zuvor bei dem Angriff zerstört hatte. Mit einem Lastwagen wurde er nach Frankfurt und dann nach Oberursel zum Verhörzentrum gefahren.

ooo * ooo

Zufall hilft Flugzeugwracks finden

*LANDSTUHL: Arbeitsgruppe Vermisstenforschung klärt zwei weitere Abstürze auf
„Die Rheinpfalz“, Ausgabe Westrich, 13. Mai 2006*

Bereits seit Jahren sucht die Arbeitsgruppe Vermisstenforschung auch im Raum Kaiserslautern mehrere Flugzeuge, die im Zweiten Weltkrieg dort abgestürzt sein sollen. Jetzt half den Vermisstenforschern Kommissar Zufall: Sie fanden Teile dreier abgestürzter Maschinen.

„Eigentlich sollte es für einen Spaziergänger aus Landstuhl ein ganz normaler und gemütlicher Sonntagnachmittagsspaziergang in der Nähe der Ruine Beilstein werden“, weiß Uwe Benkel, Leiter der Arbeitsgruppe Vermisstenforschung zu berichten. Bei seiner Wanderung habe sich der Mann jedoch über Blechteile gewundert, die neben dem Weg lagen.

Davon erzählte der Landstuhler zu Hause einem seiner Bekannten, Christoph Degen. „Der aber hatte schon einiges über die Arbeit unserer Gruppe gelesen und brachte die Blechteile direkt mit einem abgestürzten Flugzeug in Verbindung“, so Benkel weiter. Gemeinsam suchten die drei Männer den Weg ab - und tatsächlich: Recht schnell war klar, dass es sich um Flugzeugtrümmer handelt.

Benkel begann zu recherchieren, stieß dabei auf die Ortschronik von Hochspeyer und wurde fündig. Am 06. November 1944 fanden demnach über dem Ortsbereich schwerste Luftkämpfe zwischen deutschen und amerikanischen Jagdflugzeugen statt.

130 „scharfe“ Granaten aufgespürt

Mitglieder der Arbeitsgruppe verglichen die Daten der Chronik mit Unterlagen des US-Nationalarchivs. „Dort war am 06. November 1944 kein einziger Luftkampf verzeichnet“, musste Benkel feststellen. Auch in den deutschen Unterlagen ist an diesem Tag von keinen Abstürzen die Rede. „Für den 08. November 1944 aber beanspruchen die Amerikaner 14 Luftsiege im Raum Zweibrücken und Kaiserslautern für sich.“ Das deckt sich mit den deutschen Unterlagen, die an diesem Tag sechs Luftsiege in diesem Gebiet verzeichnen, erkannten die Mitglieder der Arbeitsgruppe.

Jetzt wusste das Team zwar das Datum des Absturzes, doch noch immer konnte man das Flugzeug weder einer Nation noch einem Typ zuordnen. Noch einmal suchte Benkel deshalb mit einem Metalldetektor die Gegend ab. „Im Umkreis von 200 Metern stieß ich dabei immer wieder auf deutsche Munition.“ Auf einer Fläche von mehr als 100 Metern stellte er 130 voll funktionsfähige Granaten vom Kaliber zwei Zentimeter sicher. Doch damit nicht genug, bei der Sondierung fand Uwe Benkel in rund 800 Metern Entfernung auf der Gemarkung Hochspeyer einen zweiten Trichter und weitere Trümmerteile.

„Durch die Entfernung und den zweiten Trichter war uns klar, dass hier gleich zwei deutsche Maschinen abgestürzt sein mussten.“ Bei einem Experten in Gießen fand Benkel die Antwort: „In seinen Unterlagen wird von einem Zusammenstoß zweier Focke Wulf 190 am 08. November 1944 berichtet.“ Dabei erfuhr Benkel auch Näheres über beide Piloten, den Staffelpitän Hauptmann Hubertus-Friedrich Huy und den Feldwebel Heinz Vogt vom Jagdgeschwader 2. „Beide konnten sich mit ihren Fallschirmen retten“, brachte Benkel in Erfahrung.

Die Recherchen brachten jetzt sogar ein drittes Flugzeug ins Spiel. Bei Waldleiningen stürzte am gleichen Tag ein amerikanischer Jäger ab. Dabei hat es sich wohl um eine Notlandung gehandelt. Dieser Fund von gleich drei Flugzeugen war für Benkel zwar ein besonderes Erfolgserlebnis, aber zufrieden ist er deshalb noch lange nicht. „Eigentlich suche ich im Raum Hochspeyer nach einer Messerschmitt 110.“ Dieser Maschine misst er weit größere Bedeutung zu. „Ein Teil der Besatzung wird noch vermisst, und unsere Aufgabe besteht ja hauptsächlich aus der Bergung vermisster Piloten.“

Trümmer oft falsch interpretiert

Deshalb ist Benkel für weitere Hinweise dankbar. „Wer sich, wie der Wanderer, über Metallteile im Wald oder auf Feldern wundert, soll sich bitte melden.“ Auch Förster und Landwirte fänden oft Flugzeugtrümmer, seien sich aber der Bedeutung ihres Fundes gar nicht bewusst. Melden kann man sich bei Uwe Benkel über Telefon 0 63 33 - 60 25 70 oder elektronisch mu-benkel@t-online.de. Infos im Internet auf der Homepage www.flugzeugabstürze-saarland.de, wo auch alle Beiträge für das vorliegende Heft entnommen wurden.

Die Behandlung gefangener Feindflieger

Kirsch, Hans, „Sicherheit und Ordnung betreffend“. Die Geschichte der Polizei in Kaiserslautern und in der Pfalz 1276-2006, Kaiserslautern, 2007, S. 556 - 557.

Kriegsgefangene - und um solche handelt es sich bei festgenommenen Feindfliegern - stehen grundsätzlich unter dem Schutz der Genfer Konvention von 1929, die Deutschland im Jahr 1934 ratifiziert hatte.

Darin heißt es: „Kriegsgefangene (...) müssen jederzeit mit Menschlichkeit behandelt werden und insbesondere gegen Gewalttätigkeiten, Beleidigungen sowie öffentliche Neugier geschützt werden. Vergeltungsmaßnahmen an ihnen auszuüben, ist verboten“.

Während die deutsche Bevölkerung vom Bombenkrieg, den Hitler über England begonnen hatte, zunächst nur über Zeitung und Volksempfänger etwas erfuhr, war sie jetzt, nachdem sich das Blatt gewendet hatte, selbst von den Folgen betroffen. Und je länger der Krieg dauerte, desto entfesselter reagierten die Volksgenossen an der Heimatfront. Es sollte aber *Heinrich Himmler*, dem Chef der deutschen Polizei, vorbehalten

bleiben, als Erster von Amts wegen die Lynchjustiz in Kauf zu nehmen, bzw. zu billigen. In einem Befehl vom 10. August 1943 schrieb er, dass es nicht Aufgabe der Polizei sein könne, „sich in Auseinandersetzungen zwischen deutschen Volksgenossen und abgesprungenen englischen oder amerikanischen Terrorfliegern einzumischen“.

Adolf Hitler selbst ließ mit Beginn der großen alliierten Luftoffensive am 21. Mai 1944 alle Hemmungen fallen. Eine „Führer“-Weisung vom selben Tag befahl, in bestimmten Fällen „abgeschossene feindliche Flieger ohne Standgericht zu erschießen“. Propagandaminister *Joseph Goebbels* verkündete in einem Leitartikel im „Völkischen Beobachter“, dass „die deutsche Reichsregierung Erwägungen anstelle, diese Piloten nicht mehr vor der Wut der Bevölkerung zu schützen“.

Spätestens jetzt wussten alle, was zu tun war. Hitlers Sekretär *Bormann* ließ die Gau- und Kreisleiter in einem geheimen Rundschreiben vom 30. Mai 1944 wissen, dass in Fällen von Lynchjustiz an alliierten Fliegern „von polizeilicher und strafrechtlicher Verfolgung der dabei beteiligten Volksgenossen abgesehen werde“.

Justizminister *Thierack* ordnete an, dies auch künftig so zu halten. „Es wird sicherlich sehr bald in ganz Deutschland das große Pilotenjagen einsetzen“, notierte Propagandaminister *Joseph Goebbels* zufrieden. Zur praktischen Ausführung vereinbarten *Göring*, Außenminister *Ribbentrop*, *Himmler* und *Kaltenbrunner*, der Chef des Reichssicherheitshauptamtes, dass für feindliche Flieger „Lynchjustiz als die Regel zu gelten habe“. *Kaltenbrunner* erklärte sich bereit, die „Übergabe an den SD zur Sonderbehandlung“ sicherzustellen.

Zusätzlich befahl *Himmler*, dass Deutsche, „die sich aus böser Absicht heraus oder aus falsch verstandenem Mitleid gegenüber gefangenen Fliegern würdelos verhalten“, mit „Einweisung in ein Konzentrationslager“, zumindest aber mit „Schutzhaft nicht unter 14 Tagen“ zu bestrafen seien. Ihm war zu Ohren gekommen, dass mancherorts gefangene Flieger von der Zivilbevölkerung freundlich behandelt worden seien.

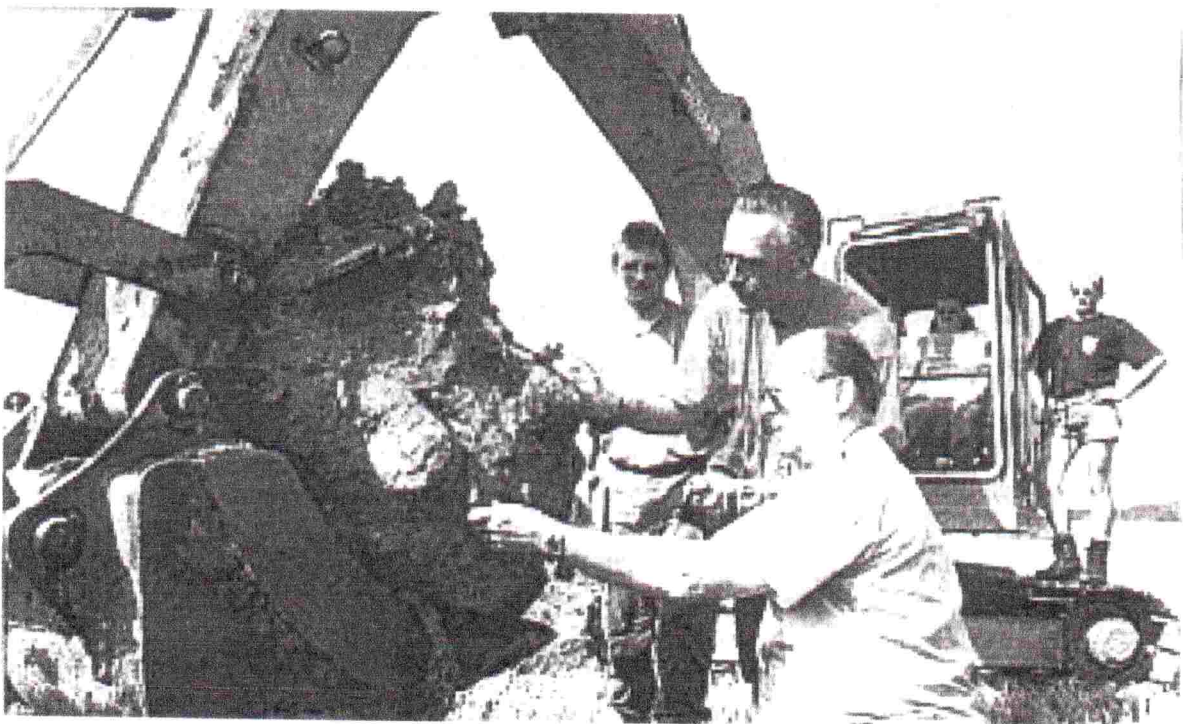
Rechts:

Ein viermotoriger Bomber der britischen Luftwaffe vom Typ „Short Stirling“, wie er auch von dem bei Katzenbach abgestürzten neuseeländischen Piloten K. F. Debenham geflogen wurde. Der Absturz geschah am 16. April 1943, gegen 1.30 Uhr. Außer dem Copiloten verloren dabei alle fünf anderen Mitglieder der Crew ihr Leben.



Unten:

Nach 54 Jahren beginnen am 15. August 1997 die Grabungsarbeiten auf dem Absturzacker bei Katzenbach. Langwierige Verhandlungen mit dem Besitzer waren vorausgegangen. Jetzt hat der Bagger einen Motorklumpen ans Tageslicht geholt, der von Roland Geiger, Uwe Benkel sowie Otto Schmidt von der Arbeitsgruppe Vermisstensuchdienst begutachtet wird.



Rechts:

Spektakuläre Notlandung mit Zerstörung des Glockenturmes auf einem Wohngebäude des Eichelscheiderhofes. Dort war am 18. Dezember 1944 die P 47 von Pilot Richard B. Harbeson heruntergegangen. Er wurde dabei nur leicht verletzt.



Unten:

Am 3. August 1944 von der Kindsbacher Flak in Brand geschossen, in der Luft explodiert, in mehreren Teilen niedergegangen und in Miesenbach am Boden zerschellt, das war das Schicksal der Fliegenden Festung von Pilot Clifton H. Alford und seiner Besatzung, von der nur ein Mann überlebte. (Siehe auch den Weg des Absturzes auf der Titelseite).

