

Die Fliegende Festung des Piloten Robert S. Dunbar Abgestürzt bei Bebelsheim am 13. September 1944¹

von Klaus Zimmer



*Die Dunbar-Besatzung. Hintere Reihe: Dunbar, Waters, Krempasky, Upshaw; vordere Reihe: Lazur, Boardman, Kennedy, Dennis, Crast
(Foto im Besitz von Arthur M. Upshaw).*

Vorbemerkung

In den "Westricher Heimatblättern" habe ich 1997 in der April-Nummer den Beitrag "Die Fliegende Festung ‚Bombo‘. Abgestürzt am 13. September 1944 bei Fürth" veröffentlicht. Als "Nebenprodukt" der Vorarbeiten zu jenem Aufsatz bin ich auch auf einen viermotorigen Bomber gestoßen, der am gleichen Tag bei Bebelsheim abgestürzt ist. Im Januar 1997 ergaben sich Kontakte zu den Heimatfreunden Bebelsheim, die sich für eine ähnliche Aufarbeitung dieses Kriegsereignisses interessierten. Gerne habe ich damals meine Mitarbeit an dem Projekt zugesagt.

Bereits eine halbe Stunde nach meinem Zusammentreffen mit den Heimatfreunden war es mir gelungen, per Telefon vier der Besatzungsmitglieder dieser Maschine in den USA zu lokalisieren und um ihre Mitarbeit zu bitten. Inzwischen haben diese Männer und andere Insassen des Bebelsheimer Bombers, die ich erfreulicherweise in den Vereinigten Staaten aufspüren konnte, wertvolle schriftliche und telefonische Auskünfte erteilt. Ihnen gilt mein herzlicher Dank für alle selbstlose Unterstützung dieses Forschungsprojektes.

Von den Menschen auf dieser Seite des Ozeans, die mir geholfen haben, seien besonders die Heimatfreunde Bebelsheim genannt. Ihr Zweiter Vorsitzender Jürgen Nagel sowie Lothar Fischer und weitere Mitarbeiter sind nicht müde geworden, Augenzeugenberichte zu sammeln und zu protokollieren. Zu Dank verpflichtet bin ich auch den Mitarbeitern des Heimatvereins Bliesmengen-Bo1chen sowie Heribert Ochs aus Wittersheim. Ohne das durch sie zur Verfügung gestellte Material wäre alles nur eine halbe Sache gewesen. Nicht zuletzt sei Werner

¹Erstmals veröffentlicht in Saarpfalz. Blätter für Geschichte und Volkskunde, 1998/2, S. 34 - 57.

Eckel aus Limbach gedankt, einem Vorreiter der Luftkriegsforschung im Saarland. Er hat immer bereitwillig Anfragen beantwortet und wichtige Tipps gegeben.

Ich freue mich, dass der folgende Aufsatz nun dank des Interesses der Redaktion der "Saarpfalz-Blätter" in gedruckter Form einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann. Zu wünschen wäre, dass es einmal gelingt, alle Abstürze, die sich im Saarpfalz-Kreis abgepielt haben, auch Abstürze von Jagdflugzeugen, in ähnlicher Form zu dokumentieren.

Es sei nicht verschwiegen, dass bei den Recherchen, die sich auf mündliche Berichte über ein Ereignis konzentrierten, das sich vor mehr als fünf Jahrzehnten zugetragen hat, Widersprüche aufgetreten sind. Im vorliegenden Falle sind davon aber nur einige Details am Rande tangiert, so dass wir uns doch ein recht gutes Bild von dem Geschehen machen können.

Die Hintergründe

Der 13. September 1944, ein Mittwoch, ist ein schöner Spätsommertag. Der Wind weht nur schwach, die Temperatur ist mit 20° C mild, keine Wolken sind am Himmel zu sehen. Doch idyllische Gefühle wollen, trotz der angenehmen Witterung, bei den Mschen nicht aufkommen. Tagtäglich kommen riesige alliierte Bomberformationen nach Deutschland, um über den Städten ihre todbringende Fracht abzuladen. An jenem 13. September 1944 sitzen 11.000 junge Amerikaner von der 8. US-Luftflotte in den Maschinen und fliegen Industriebetriebe in Hessen, Württemberg, Thüringen und der Pfalz an. Sie tun dies in dem Bemühen, den 2. Weltkrieg und die Unterdrückung Europas durch die NS-Herrschaft zu verkürzen. An jenem Tag kommen sie mit 1.026 schweren Bombern sowie 603 Jagdflugzeugen, die den Begleitschutz der Bomber bilden. Es sind 74 "Fliegende Festungen" dieser riesigen Streitmacht, aus der 3. Bomberdivision, die in unser engeres Gebiet eindringen. Die deutschen Luftbeobachtungsstationen melden folgenden Kurs dieser Formation:

<i>09.47 Uhr</i>	<i>Verdun</i>
<i>10.00 Uhr</i>	<i>Nancy</i>
<i>10.10 Uhr</i>	<i>südlich Saarbrücken</i>
<i>10.13 Uhr</i>	<i>Pirmasens</i>
<i>10.23 Uhr</i>	<i>Landau</i>
<i>10.39 Uhr</i>	<i>Edenkoben</i>

Jetzt ist klar, wohin diese Amerikaner unterwegs sind: zu dem kriegswichtigen Werk der LG. Farbenindustrie AG in Ludwigshafen. Aus Richtung Süden und Südwesten greifen sie es an und werfen vier Bombenteppiche ab.

Im Abstand von jeweils 1 Minute regnet es zwischen 10.40 und 10.43 Uhr 350 Sprengbomben und 20 Flüssigkeitsbrandbomben auf die Industriestadt am Rhein. Obwohl dieser Angriff durch die örtliche Luftschutzleitung nur als "*mittelschwer*" eingestuft wird, ist es der schwerste, dem der große Industriebetrieb bis dahin ausgesetzt gewesen ist. Etwa 100 Sprengbomben und alle Flüssigkeitsbrandbomben verfehlen ihr Ziel und fallen auf die benachbarten Stadtteile Nord und Friesenheim. Zu beklagen sind 9 Tote und 34 Verletzte. 1.000 Ludwigshafener Einwohner sind obdachlos. Der Sachschaden bei der I.G. Farbenindustrie AG wird auf 55 Millionen Reichsmark geschätzt. Das Werk ist für mehrere Wochen lahmgelegt.

Die Dunbar-Besatzung und ihre "Fliegende Festung"

Bei der Führungsmaschine der angreifenden Formation handelte es sich um einen Bomber des Typs B 17 G ("Fliegende Festung"). Er wurde durch den Piloten Robert S. Dunbar befehligt und hatte eine Besatzung an Bord, die der militärischen Elite zuzurechnen war. Diese Männer gehörten der 96. Bombergruppe und der 413. Bomberstaffel an, die in Snetterton Heath in England stationiert war.

Dunbar und seine Leute hatten bereits folgende 18 Einsätze hinter sich:

1.	05.06.1944	<i>Cherbourg</i>
2.	06.06.1944	<i>Normandie</i>
3.	08.06.1944	<i>Tours-la-Riche, Frankr.</i>
4.	11.06.1944	<i>Pontaubault, Frankr.</i>
5.	12.06.1944	<i>Roye/Amy, Frankr.</i>
6.	20.06.1944	<i>Rothensee bei Magdeburg</i>
7.	21.06.1944	<i>Basdorf bei Berlin</i>
8.	22.06.1944	<i>Gennevilliers, Frankreich</i>
9.	29.06.1944	<i>Wittenberg</i>
10.	07.07.1944	<i>Bohlen, Deutschland</i>
11.	08.07.1944	<i>Limey/Barentin, Frankr.</i>
12.	11.07.1944	<i>München</i>
13.	14.07.1944	<i>Südfrankreich</i>
14.	19.07.1944	<i>Schweinfurt</i>
15.	28.07.1944	<i>Leuna/Merseburg</i>
16.	07.08.1944	<i>Lefre, Frankreich</i>
17.	05.09.1944	<i>Stuttgart</i>
18.	10.09.1944	<i>Nürnberg</i>

Schon bald war man höheren Ortes auf die besonderen Fähigkeiten der Männer um Oberleutnant Dunbar aufmerksam geworden. John Krempasky hatte sich als ausgezeichneter Navigator bewährt, Arthur Upshaw war ein zielgenauer Bombenschütze, und Robert Dunbar selbst hatte sich als besonnener Pilot für wichtigere Aufgaben qualifiziert. Erstmals am 7. Juli 1944, nach ihrem neunten Einsatz, durfte die Dunbar-Besatzung eine Formation anführen. Ihre Maschine war mit Radar zur Bodenerkennung ausgerüstet. Diese hervorgehobene Position hatte zwangsläufig einige Umbesetzungen zur Folge: Copilot Ken Waters mußte sich als Beobachter in den Heckstand begeben und regelmäßig den Zustand der Formation an den Formationskommandanten melden, der an seiner Stelle neben dem Piloten im Copilotensitz saß. Navigiert wurde die Maschine jeweils noch zusätzlich durch einen speziell ausgebildeten Radarfunker.

Dem extremen Stress und den nervenzehrenden Belastungen waren auf Dauer nicht alle von Dunbars Männern gewachsen. Heckschütze Lazur bekam zunehmend schwere mentale Probleme, wurde für die Fliegerei untauglich und musste zum Bodendienst versetzt werden. Dort wurde er dann als Flakschütze eingesetzt. Lazur war für Dunbar ohnehin entbehrlich, weil ja inzwischen der Copilot in Lazurs Position im Heck mitfliegen mußte. Auch andere Änderungen mußten vorgenommen werden. Kugelturmschütze Hyde wurde anderweitig gebraucht und zu einer anderen Besatzung versetzt. Auch er wurde in der Regel nicht mehr von Dunbar benötigt, da in den Führungsmaschinen der Kugelturm meistens durch eine Radarausrüstung ersetzt wurde. Schließlich meldete sich Copilot Ken Waters freiwillig zu einem geheimen militärischen Projekt, bei dem ferngesteuerte Flugzeuge, die bis zum Rand mit Bomben vollgepackt waren, zu ausgewählten militärischen Zielen geschickt wurden. Er wurde durch einen anderen Copiloten ersetzt. Als Radarfunker wurden der Dunbar-Besatzung abwechselnd Leutnant Gates und Leutnant Sacks zugeteilt.

Formationskommandant am 13. September 1944 war Major Mitchell J. Mulholland. Er war zunächst in Westover in den Vereinigten Staaten als B-17-Pilot ausgebildet worden und erst im August 1944 mit dem britischen Truppentransporter "Aquitania" zusammen mit 7.000 Mann in England angekommen. Dort wurde ihm als neuer Staffelkommandant der Befehl über die 848. Bomberstaffel in der 490. Bombergruppe auf dem Stützpunkt Eye übergeben. An jenem 13. September 1944 flog er erstmals mit der Dunbar-Besatzung.

Die Dunbar-Besatzung am 13. September 1944

Funktion	Name/Dienstgrad	Bemerkungen
Pilot	Robert S. Dunbar 1st Lt.	* 1921; später wohnhaft Charleston, South Carolina
Formationskommandant	Mitchell J. Mulholland Major	* 28.12.1918, Jersey City, + Juni 1996, Becket, Massachusetts
Copilot Heckschütze	Woodruff W. Goble 2nd Lt.	* 26.08.1920 + 18.05.1988, Debary, Florida
Radarfunker	John R. Sacks 2nd Lt..	* 28.08.1924, Kansas City, Missouri, später wohnhaft Mason, Ohio
Bombenschütze	Arthur M. Upshaw 1st Lt.	* 14.2.1921; später wohnhaft Advance, North Carolina, + 2000
Kugelturmschütze	Thomas H. Boardman T/Sgt.	* 1920, später wohnhaft Sikeston, Missouri
oberer Rumpfturmschütze	Carl Kennedy T/Sgt.	verstorben
Seitenschütze	Kenneth J. Crast T/Sgt.	06.05.1924; später wohnhaft Pennellville, New York
Seitenschütze	Arthur D. Dennis S/Sgt.	* 21.10.1919 + 17.08.2006, Molalla, Oregon

Bei dem Bomber, mit dem die Dunbar-Besatzung am 13. September 1944 von Snetterton Heath zunächst zum Stützpunkt in Eye fliegen mußte, handelte es sich um die Fliegende Festung des Typs B 17 G mit der Seriennummer 42-97993. Diese Maschine war Ende April 1944 von den Vega-Werken in Burbank in Kalifornien an die amerikanischen Luftstreitkräfte ausgeliefert worden und Mitte Juli 1944 in England eingetroffen. Der Bomber war mit Radarfunk ausgerüstet.

Seinen Namen "Fliegende Festung" erhielt dieser Flugzeugtyp von seiner schweren Bewaffnung zur Rundumverteidigung gegen feindliche Jagdflugzeuge. Hierzu dienten eine Reihe von Maschinengewehren des Kalibers 12,7 mm, die an verschiedenen Stellen des Bombers platziert waren. Die Version G hatte serienmäßig zusätzlich einen Waffenturm unter dem Bug, den sogenannten Kinnurm. In der Dunbar-Maschine waren folgende 10 MGs vorhanden: 2 MGs im Kinnurm unter dem Bug (Zwillings-MG); 2 MGs im oberen Rumpfturm hinter dem Cockpit (Zwillings-MG); 1 MG auf der rechten hinteren Rumpfseite; 1 MG auf der linken hinteren Rumpfseite; 2 MGs im Heckturm (Zwillings-MG); 2 MGs im Kugelturm unter dem Rumpf (Zwillings-MG). Der Kinnurm war unbesetzt und wurde durch den Bombenschützen hydraulisch per Fernbedienung mitversehen. Der obere Rumpfturm war hydraulisch über zwei

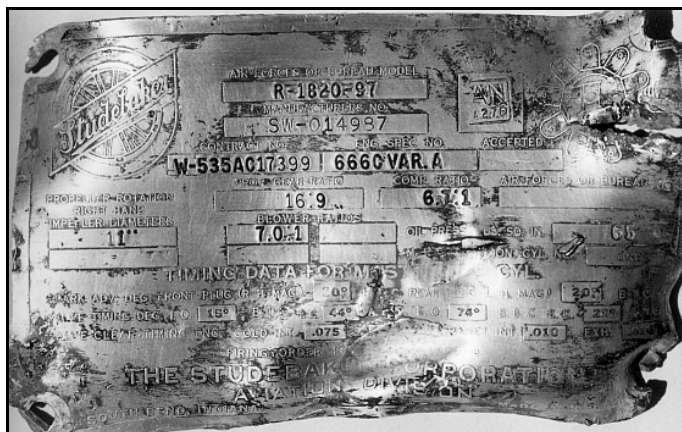


Abb. 2: Typenschild des Motors Nr. 1 der Bebelzheimer Fliegenden Festung (Foto: Horst Hein)

E-Motoren um 3600 drehbar. Alle MGs wurden hydraulisch bedient. Lediglich die Seiten-MGs wurden manuell verschwenkt und ausgelöst.

Die 10 Besatzungsmitglieder trugen dick gefütterte und über Steckverbindungen elektrisch beheizte Lederanzüge, Handschuhe und Stiefel, um einen Schutz gegen die in 7.000 bis 8.000 m Höhe herrschenden eisigen Temperaturen von -300 bis -400 C zu besitzen.

Im Falle der Explosionsgefahr oder der Manövrierunfähigkeit des Flugzeuges konnte die Besatzung an verschiedenen

Stellen hinausgelangen, um mit dem Fallschirm abzuspringen: durch die Bodenluke unter dem Bug, den Bombenschacht, die Haupteinstiegsluke hinter dem Fenster des rechten Seitenschützen, die Fenster der Seitenschützen oder die Luke unter dem Heck. Die Luken konnten durch drehbare Handgriffe geöffnet und abgeworfen werden.

Ursprünglich waren die Fliegenden Festungen mit einem Tarnanstrich versehen, den man aber ab Anfang 1944 wegen seines geringen Wertes und hohen Gewichtes wegließ. Ab diesem Zeitpunkt sahen die schweren Bomber metallisch glänzend aus. Vom Typ G wurden 8.680 Stück hergestellt, und zwar 4.035 in den Boeing-Werken, 2.395 bei Douglas und 2.250 bei Vega.

Die Spannweite der B 17 G betrug 32 m, die Länge 23 m. Die Fliegende Festung war mit 4 Motoren mit je 1.200 PS ausgerüstet, die von links nach rechts durchnummeriert wurden. Die bei den linken Motoren wurden als Nr. 1 und 2, die beiden rechten als Nr. 3 und 4 bezeichnet. Die Einsatzreichweite dieses Bombers betrug 5.500 km. In 7.800 m Höhe konnte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 500 km/h geflogen werden. Zusammen mit den Zusatztanks betrug die mitgenommene Treibstoffmenge 13.600 l.

Der letzte Flug der Dunbar.Besatzung

Zwischen den amerikanischen Besatzungen herrschte ein regelrechter Wettbewerb, bei dem es darum ging, die meisten Kriegsanleihen zu kaufen. Und auf der Station Snetterton Heath, wo die 96. Bombergruppe stationiert war, hatte im August 1944 die Dunbar-Besatzung den Rekord aufgestellt. Als Belohnung sollte sie nun ab dem 13. September eine Woche Sonderurlaub erhalten. Doch daraus wurde nichts. Mitten in der Nacht, um 2 Uhr, wurde sie geweckt und mußte zur 490. Bombergruppe nach Eye fliegen. Diese Gruppe war innerhalb eines Monats von B-24-Bombern (Liberator) auf B-17-Bomber (Fliegende Festung) umgerüstet worden und sollte nun erstmals das 93. Kampfgeschwader anführen. Wegen ihrer großen Erfahrung wurde der Dunbar-Besatzung die verantwortungsvolle Aufgabe übertragen, an die 490. Bombergruppe ausgeliehen zu werden, weil letztere nur geringe Erfahrung mit B-17-Bombern hatte. Und so kam es schließlich, so erinnert sich Radarfunker Sacks heute noch, dass er nicht nur seinen Urlaub, sondern auch seine 100 Dollar Anleihe nie mehr zurückbekam. In Eye trafen sie in jener Nacht dann auch erstmals Major Mitchell Mulholland. Seine Aufgabe als Formationskommandant sollte es zum Beispiel sein, den Bomberstrom zusammenzuhalten, einen eventuellen zweiten Zielflug zu befehlen oder die Bomber gegebenenfalls zu einem Sekundär- oder Gelegenheitsziel zu dirigieren. Auch Copilot Woodruff Goble flog bei diesem



Der Bomber des Piloten Dunbar während des Angriffes auf Ludwigshafen mit rauchendem Motor Nr. 1.

Einsatz erstmals mit der Dunbar-Besatzung. Start, Gruppenformation und Flug bis nach Ludwigshafen verliefen ohne Zwischenfälle. Doch als das Kampfgeschwader zum Zielflug ansetzte, exakt um 10.38 Uhr, begann die Flakgruppe Mannheim aus allen Rohren zu feuern. Pilot Dunbar weiß heute noch genau, dass es 4 Batterien mit je 4 oder 5 Geschützen speziell auf sein Flugzeug abgesehen hatten. Mit ihren Flakgranaten nahmen sie die Führungsmaschine regelrecht in die Zange, ohne sie jedoch zunächst zu treffen. Ausweichmanöver waren in dieser Phase unmöglich, weil beim Zielflug der Bombenschütze die Maschine steuern und auf geradem Kurs

halten mußte. Unmittelbar nach dem Ausklinken der Bomben riss Dunbar, wie vorgesehen, das Flugzeug nach links herüber, allerdings mit dem unerwünschten Resultat, daß sie jetzt einer Flakbatterie genau vor die Rohre flogen.

Kenneth Crast hat schon im Oktober 1945 seine Erinnerungen niedergeschrieben, damals bereits mit etwas Abstand, was wir aus dem stellenweise ironischen Ton schließen können:

"Als wir die Türen des Bombenschachtes öffneten, ertönte das schöne Ballern der Flak. Gleichzeitig wurde Motor Nr. 2 getroffen und durch unseren Piloten auf Segelstellung gebracht. Die Flakgeschosse sausten uns nur so um die Ohren, und es war einer jener Tage, an dem überall rotes Zeug durch die Gegend flog. Während des Zielfluges nahmen sie uns ganz schön auseinander und schossen die Sauerstoffversorgung im hinteren Teil unserer Maschine kaputt. Ein haarscharfer Treffer in der Funkkabine legte das Funkgerät und, so glaube ich, auch den Radarfunk lahm. Der alte Boardman wurde von Flaksplittern durchsiebt, Sacks bekam einige in den rechten Arm und ins Bein, ich wurde im Brustkorb getroffen, und Dennis bekam eine Ladung ins Hinterteil. Ich zog meinen Fliegeranzug aus, und Boardman kam nach hinten und stürzte sich gierig auf eine Sauerstoffflasche, um sie zu verschlingen. Beim Ausklinken der Bomben wurde Motor Nr. 1 getroffen und gab den Geist auf, die Steuerung für das Höhen- und das Seitenruder auf der linken Seite knallte in der Maschine auf den Boden und hinterließ ein Loch im Dach (Das Loch ist nicht heruntergefallen!). Wir trudelten nach links unten, und ich glaube, dass Dunbar ein Ausweichmanöver flog. Jedenfalls waren wir bald so tief, dass wir sowieso keine Sauerstoffanlage mehr brauchten. Bei 12.000 Fuß (3.500 m) fingen wir uns wieder und machten uns Richtung Metz in Frankreich aus dem Staub. Unterwegs machten wir noch manchen Spaß, reparierten die Kabel so gut wir konnten und waren guter Zuversicht, daß wir es nach Hause schaffen würden."

Als die Flaktreffer die Maschine in Schwierigkeiten brachten, war es genau 10.43 Uhr. **John Sacks** beschreibt in einem Brief an den Autor den Schaden so:

"Gerade als wir die Bomben abgeworfen hatten und eine scharfe Linkskurve flogen, wurde die Maschine durch drei oder vier Treffer erschüttert und geriet ins Taumeln. Motor Nr. 1 geriet außer Kontrolle und konnte nicht auf Segelstellung gebracht werden. Nr. 2 war auch getroffen, verlor Öl und wurde auf Segelstellung gebracht, bevor die Ölversorgung erschöpft war. Es war eine Schwäche der B 17, dass keine Not-Ölversor-

gung vorhanden war. Motor Nr. 3 war beschädigt, womöglich entwich auch noch Treibstoff, und er lief nur mit halber Kraft. Motor Nr. 4 lief auf vollen Touren. Einige Steuerungskabel waren kaputtgeschossen und sowohl die Bordsprechanlage als auch das Sauerstoffsystem waren ausgefallen. Die Türen des Bombenschachtes waren beschädigt, und eine ließ sich nicht mehr schließen. Flak hatte die Funkausrüstung getroffen."

Es gelang Kenneth Crast, der als Flugingenieur ausgebildet war, zusammen mit Arthur Dennis, die Steuerungskabel zumindest notdürftig zusammenzuflicken. Das hatte zur Folge, dass sich der Höhenverlust deutlich verringerte. Boardman wurde an eine Notsauerstoffflasche angeschlossen. Zum Glück operierten in dem nun durchflogenen Gebiet keine deutschen Jäger, so dass von dieser Seite keine Gefahr drohte. Noch war die Maschine, obwohl sie nur mit 1 Y2 Motoren flog, unter Kontrolle. Doch schon bald tauchten neue Probleme auf. Als sich das Flugzeug gegen 11 Uhr dem Bliesgau näherte, fing der nur mit halber Kraft laufende Motor Nr. 3 Feuer, wobei die Flammen bis zum Heck züngelten. Da die Feuerlöscher zugunsten der Radarausrüstung ausgebaut worden waren, gab es nur noch eines: so schnell wie möglich abspringen.

Kenneth Crast erlebte diese Augenblicke so:

"Wir hatten uns in der Nähe des hinteren Rades im Rumpf versammelt, hatten eine tolle Zeit zusammen und erzählten uns, wie schön es gewesen war, der Flak ein Schnippchen zu schlagen. Da ging die kleine Alarmklingel los. Ich für meinen Teil schnappte mir meinen Fallschirm. Boardman und Dennis warfen die Ausstiegs Luke ab. Wir wussten noch nicht, dass Motor Nr. 3 praktisch ausgefallen war und in Flammen stand. Kennedy machte noch den Witz, der Motor würde wie ein Ford-Modell T knallen und krachen. Doch dann schlugen schon die Flammen bis hinter die Funkerkabine. Der alte Boardman schaute hinunter und bemerkte mit seinem trockenen Humor, er werde nicht springen. Ich tat so, als wolle ich ihn hinauschieben. Nach ihm sprang ich selbst, danach Dennis, danach Sacks."

Bevor Sacks hinausprang, schrie er noch dem ganz hinten im Heck sitzenden Copiloten Goble zu, er solle aussteigen und zeigte auf seinen Fallschirm und die offene Luke. Doch Goble, der auf seinem einsamen Posten nicht viel von den Problemen mitbekommen hatte, begriff nicht, was Sacks meinte und harrete auf seinem Platz aus. Ganz vorne benutzten der obere Rumpfturmschütze Kennedy, Navigator Krempasky und Bombenschütze Upshaw den Bugausstieg. Dort sprang auch Pilot Dunbar hinaus. Als Vorletzter verließ Formationskommandant Mulholland bei 1.000 m Höhe, nur wenige Augenblicke vor dem Aufprall, die brennende Maschine. Copilot Goble bekam dann schließlich doch noch mit, was los war und sprang, kurz nach Mulholland, im letzten Augenblick hinten hinaus. So kam es, dass sich die Bevölkerung des Saarlandes, so vermerkt Mulholland in seinem in Kriegsgefangenschaft verfassten Tagebuch *"vorübergehend um 10 Einwohner erhöhte."*

Der Absturz bei Bebelsheim

Als sich der angeschlagene Bomber gegen 11 Uhr näherte, wurde dies von zahlreichen Leuten aus Wittersheim, Bebelsheim und Bliesmengen-Bolchen mit Bangen beobachtet. Stellvertretend sei hier die Schilderung von **Wemer Eicker** aus Bebelsheim zitiert:

"Am 13. September 1944, vormittags gegen 11 Uhr, kamen die amerikanischen Bomberverbände von ihrem Einsatz zurück. Normalerweise flogen die Maschinen alle in etwa der gleichen Höhe. Ich stand vor meinem Elternhaus und beobachtete, was sich

in der Luft abspielte. Plötzlich bemerkte ich einen Bomber, der in ungewöhnlich niedriger Höhe alleine angefliegen kam, von Osten nach Westen. Kurz darauf sah ich, daß Feuer aus der Maschine heraus loderte. Es dauerte nicht lange, bis ich den ersten Insassen am Fallschirm hängen sah. Kurz danach kam der zweite, dann folgten noch sieben oder acht andere Männer. Der Bomber hatte bedeutend an Höhe verloren. Er drehte jetzt eine Linkskurve über dem Neurieder Berg. Mit einem dröhnenden Geräusch schwebte die Maschine, eine graue Rauchfahne hinter sich herziehend, langsam aus Richtung Rubenheim/Erweiler-Ehlingen im Wellenflug heran. Sie flog über den Käsaackerwald, Heidenkopf, Bildersberg und Schäfersberg. Dann fiel der brennende Motor Nr. 3 ab und knallte als glühender Feuerball in einen Acker neben dem Karstweg bei Bliesmengen-Bolchen. Plötzlich drehte der Bomber nach links ab, zog - immer mehr an Höhe verlierend - eine 180°-Schleife über Bliesschweyen und Bliesmengen-Bolchen und nahm Kurs zurück, genau auf Bebelsheim zu. Zum Glück blieben alle Orte von einer Katastrophe verschont, denn das Flugzeug raste im Gleitflug über den Neurieder Berg auf "Thinnesjokobs" Wäldchen zu, etwa 500 m südlich von Bebelsheim, rechts der Straße nach Habkirchen, gelegen. Dort rasierte es noch einige Tannenwipfel ab und zerschellte dann mit einem lauten Knall und einer riesigen Rauchwolke hangabwärts in diesem Wäldchen.



Abb. 4: Kleinteile aus dem Bomberwrack: Navigatorzirkel, Offiziersbalken, Münzen, Uniformknöpfe, Abzeichen des Bombenschützen Arthur Upshaw, Patronenhülsen
(Foto: Klaus Zimmer).

An der Absturzstelle war es nicht un gefährlich, da in den brennenden Trümmern ständig Munition explodier te. Zwei Zeitzeugen aus Bliesmen gen-Bolchen, **Hans Lagaly** und **Os wald Bachmann**, beschreiben die Szenerie folgendermaßen:

"Der abgefallene Bombermotor ist mit tig zwischen Karstweg und großer He cke, etwa 50 m nordöstlich der Waag wiese auf Bliesmengen-Bolcher Ge markung, aufgeschlagen. Der dreiflü gelige Propeller lag ostwärts gerichtet, wobei ein Flügel auf den Motor zurück gebogen worden war. Unterhalb der Absturzstelle bei Bebelsheim lag im Chausseegraben das abgerissene Fahrgestell mit Doppelreifen. Der zwei te Doppelreifen unter der linken Trag fläche, die eine lange Pflügspur hinter lassen hatte, steckte tief im Boden. Die

Motoren waren schwarz, und ihre Ummantelung war teilweise mit anderen Teilen verschmolzen. Die zerknautschte Kuppel ließ noch ein Bordwaffen-MG erkennen. Ebenso sah man ein MG im Mittelteil des Rumpfes, der weit aufgerissen auseinander klaffte."

Alle möglichen anderen Gegenstände lagen in der Gegend herum: so zum Beispiel ein Schlauchboot, brennende Treibstofftanks, Proviant, Munition, eine Leuchtpistole, ein Navigator-Zirkel, eine Ledertasche (Fluchtbeutel) mit Landkarten aus Seide, Kompassen und französischem Geld, eine Fliegerkappe, Reste von einer verbrannten Offiziersuniform mit Offiziers abzeichen und Flügelspanne.

Nach dem Krieg wurde das Wrack vom Schrotthandel ausgeschlachtet. Tausende von inter essanten Kleinteilen verblieben an Ort und Stelle, wurden dann teilweise von Leuten aufge-

sammelt, gereinigt und bis heute aufbewahrt. Die umfangreichste Sammlung hierzu besitzt Horst Hein in Bliesmengen-Bolchen. Sie dürfte weit und breit ihresgleichen suchen.

Bombenschütze **Arthur Upshaw** weiß noch 53 Jahre nach dem Geschehen folgende Details in einem Brief an den Autor zu berichten:

"Ich hatte am 13. September 1944 meine Ausgehuniform in einem Beutel in der Maschine deponiert, weil ich gleich nach diesem Einsatz meinen Bruder auf der benachbarten Station besuchen wollte. Auf dem Foto mit den Fundstücken, das Sie mir geschickt haben, erkenne ich meine Bombenschützen-Flügelspange, die ich auf der rechten Brustseite trug. Ferner sind britische Münzen und Knöpfe von meiner Uniform abgebildet. Bei dem kleinen Silberbalken handelt es sich um mein Oberleutnant-Abzeichen, das entweder auf jeder Schulter oder am rechten Hemdkragen getragen wurde."

Einen großen Teil der spärlichen schriftlichen Unterlagen zu diesem Flugzeugabsturz verdanken wir übrigens der Tatsache, daß die Amerikaner nach dem Krieg Untersuchungen nach dem Verbleib von Arthur Upshaw anstellten. Es stellte sich aber bald heraus, daß eine Verwechslung mit seinem Bruder vorlag, der bei einem Absturz bei Berlin gefallen war.

Gelandet bei Wittersheim: Kenneth J. Crast und John F. Krempasky

Die ersten Fallschirmspringer, Seitenschütze Kenneth Crast und Navigator John Krempasky, landeten südöstlich von Wittersheim "In der Acht", oberhalb der "Steinerbrücke", Richtung Käsackerwald. Die Gegend befindet sich auf halber Strecke zwischen Wittersheim und Bebelshausen rechterhand der Straße. **Crast** schildert seine Erlebnisse folgendermaßen:

"Wir sprangen alle aus dem Flugzeug hinaus, und alle Fallschirme öffneten sich ohne Probleme. Die Maschine schlug brennend an einem Abhang auf dem Boden auf, explodierte und hinterließ eine große Rauchwolke. Wir dachten, wir seien über Frankreich. Es gelang mir gerade noch, einem großen abgestorbenen Baum unterhalb des Kammes eines hohen Hügels auszuweichen. Als ich dort auf dem Boden aufgekommen war, dachte ich: 'So, jetzt haben wir's hinter uns!'. Doch die Ernüchterung ließ nicht lange auf sich warten. Als ich mich auf die Beine geschafft und mein Fallschirmgurtwerk abgelegt hatte, kam ein etwa 50 Jahre alter Zivilist in Jägerkleidung und mit einem Schrotgewehr auf mich zu und sprach mich aus einer Entfernung von lediglich 10 Metern an. Doch ich ignorierte ihn einfach."

Krempasky war oben auf dem Kamm des Hügels gelandet, und ich ging mitten durch die Gruppe von Zivilisten hindurch, die sich inzwischen angesammelt hatte, um zu ihm zu gelangen. Er hatte sich den Fuß verstaucht, hatte keine Schuhe an, und seine Fliegerstiefel waren beim Absprung weggefliegen. Ich gab ihm meine Stiefel, weil ich zusätzlich noch Schuhe trug. Jetzt umringten uns etwa ein Dutzend Zivilisten, die alle mit irgendeiner Waffe ausgerüstet waren, mit Knüppeln und Sensen. Wir ignorierten sie einfach, weil wir der Meinung waren, wir befänden uns im befreiten Teil Frankreichs.

Wir gingen über einen Feldweg den Berg hinunter auf eine kleine Landstraße zu. (Anm: Verbindungsstraße Bebelshausen - Wittersheim). Doch da wurde uns klar, dass wir uns in der Höhle des Löwen befanden. Als wir nahe an der Straße waren, kamen bewaffnete deutsche Soldaten mit ernsten Mienen aus dem Gebüsch zu unserer Rechten. Jetzt waren wir Kriegsgefangene. Auf der Landstraße mussten wir mit erhobenen Händen stehen, und sie durchsuchten uns. Wir hatten keine Waffen dabei. Das Militär wurde aber aufgeregt, als sie in meiner unteren rechten Jackentasche einen

Klumpen fühlten. Während sie mir ein Maschinengewehr vor die Nase hielten, entdeckten sie - einen Milky- Way-Schokoriegel."

Crast und Krempasky wurden danach durch die aus Zivilisten und Soldaten bestehende Menschenmenge nach links Richtung Wittersheim geführt und am Ortseingang beim Anwesen Willi Bartscherer festgehalten. **Winfried Eisler** berichtet:

"Ich erinnere mich, dass die beiden Gefangenen noch nicht alt waren. Sie trugen dunkle Lederkombinationen. Einer, ein dunkler Typ, war mittelgroß. Er machte an seiner Kleidung einen Reißverschluss auf, zog einen Kamm hervor und kämmte sich." Im übrigen war ein solches Verhalten nach einem Fallschirmabsprung über Feindesland nicht untypisch, es war ein Zeichen von Nervosität. Walter Hoffmann ergänzt: "Sie wurden u.a. von einer Frau mit einer Pistole bewacht. Ein Jugendlicher schlug einem der beiden, als er in die Tasche griff, mit einem Handschuh des Soldaten ins Gesicht "

Nach einiger Zeit kam ein Fahrzeug der Wehrmacht aus Richtung Aßweiler, vermutlich von der Militärkommandantur St. Ingbert, und brachte Crast und Krempasky in den Nachbarort Bebelsheim. Daran erinnert sich auch noch **Kenneth Crast**:

"Ein großes altes Cabriolet kam, und Krempasky und ich wurden zu einer kleinen Amtsstube gefahren. Im Büro hing ein Bild von Adolf Hitler an der Wand. Nach einigem Hin und Her landeten wir hinter dem Gebäude in einem früheren Hühnerstall, wo man uns etwa eine Stunde lang einsperrte. Unsere Gürtel und Schuhe hatte man uns abgenommen."

Bei der Amtsstube handelte es sich wahrscheinlich um das Büro des Bebelsheimer Gendarmen Bambach am Ortsausgang Richtung Habkirchen. Während die beiden in ihrer unwirtlichen Behausung verharren, wurden nach und nach auch ihre Kameraden aufgelesen.

Johanna Bartscherer aus Bebelsheim sah an jenem Tag einen Fallschirm bei der Rohrklamm niedergehen, den sie sich nachmittags holte und aus dem sie Blusen und Nähgarn fertigte. Das könnte der von Crast gewesen sein.

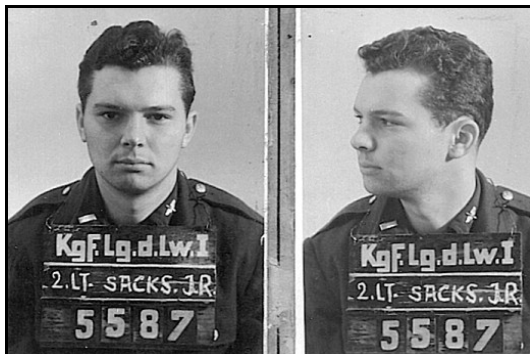
Gelandet bei Bebelsheim:

John R. Sacks, Robert S. Dunbar, Arthur D. Dennis und Thomas H. Boardman

Radarfunke John Sacks und Pilot Robert Dunbar landeten mit ihren Fallschirmen nur etwa 200 m voneinander entfernt am Rande des Käsackerwaldes, in der Nähe der Höhe 348 (Nonnenberg), jeweils bei einem mit jungen Hecken bewachsenen Areal. **Sacks** berichtet in einem Brief an den Autor folgendes:

"Da ich keinerlei Erfahrung mit dem Fallschirmabsprung hatte, hatten die nächsten Minuten einige Überraschungen auf Lager. Zunächst war es wegen des Luftsoiges recht schwierig, aus der Ausstiegsluke hinauszugelangen. Außerdem wurde ich beinahe vom Seitenleitwerk erfasst. Als sich der Schirm abrupt öffnete, war es mir, als ob ich durch die Beingurte in zwei Stücke gerissen würde. Meine mit Reißverschluss befestigten Stiefel flogen mir von den Füßen weg. Es gab einen gewaltigen Ruck, und ich schwang wie ein Pendel von Seite zu Seite und fürchtete, ich könne über den Schirm geschleudert werden. Als das Hin- und Herpendeln nachließ, blähte sich der Fallschirm und verlangsamte so meine Fallgeschwindigkeit. Dann fiel er aber in sich zusammen, ich sauste wieder nach unten, und dann blähte er sich wieder. Das wiederholte sich mehrmals. Als sich der Boden näherte, lag ich mit dem Rücken zur Erde in der Luft,

konnte also mein Landegebiet unter mir nicht sehen. Allerdings war es klar, dass ich mich auf einen Wald zubewegte. Ich zog die Beine in die Hocke und krachte durch Äste und Zweige, bis der Schirm nicht mehr dem Loch, das meinen Fall verursachte, folgen konnte und ich in der Luft baumelte. Leutnant Dunbar war in einem Acker nur 200 m von mir heruntergekommen. Ich lief zu ihm hin und mußte feststellen, daß er sich vermutlich das Fußgelenk gebrochen hatte. Ich half ihm aufzustehen, legte meinen Arm um seine Schulter, und wir wollten uns im angrenzenden Wald verstecken. Aber schon bald sahen wir, wie in der Feme ein Wehrmachtssoldat auf uns zukam. Leutnant Dunbar war nicht in der Lage wegzuhumpeln. Der Soldat hatte ein Gewehr, und wir waren unbewaffnet. Flucht war also zwecklos."



Radarfunker John R. Sacks. Bild aus der Gefangenenkartei des Stalag Luft I in Barth/Ostsee
(im Besitz von John R. Sacks)

Sacks ließ Dunbar, der so hart auf dem Boden aufgekommen war, dass er nicht einmal stehen konnte, an dessen Landeort zurück und ging bergabwärts, um sich den herbeieilenden Leuten zu ergeben.

Bei dem Wehrmachtssoldaten handelte es sich um **Ignatz Merz** aus Bebelnheim, der sich heute noch gut an die Ereignisse des 13. September 1944 erinnert. Er war in Saarburg in Lothringen stationiert und zusammen mit anderen Soldaten nach Bitsch unterwegs gewesen, um dort Textilien und Uniformen abzuholen. Da er und seine Kameraden aus der näheren Umgebung stammten, waren sie übereingekommen, zuerst nach Saargemünd zu

fahren, um sich dann zu Hause selbst etwas "Sonderurlaub" zu genehmigen. Merz war also mit dem Zug von Saargemünd nach Reinheim gefahren und nach einem Fußmarsch gegen 10 Uhr zu Hause eingetroffen:

"Ich hatte gerade etwas gegessen, als ich ein Brummen hörte. Ich ging nach draußen auf die Straße und sah den ziemlich tief fliegenden Bomber, der eine dicke schwarze Rauchfahne hinter sich herzog. Als Angehöriger der Wehrmacht war mir klar, dass die Besatzung abspringen würde und man sie gefangennehmen mußte. Deshalb ging ich sofort zu meinem Onkel Heinrich Merz, der ganz in der Nähe wohnte, um mir seinen Karabiner auszuleihen. Mein Onkel war bei der Landwacht und hatte deshalb dieses Gewehr. Aber er wollte mir seinen Karabiner nicht geben. Deshalb begab ich mich zum Haus von Luitpold Ruppert, der auch Mitglied der Landwacht war. Er war nicht zu Hause. Seine Frau Maria gab mir das Gewehr, allerdings ohne Munition. Dann eilte ich über die Brücke beim Haus Bartscherer Richtung Käsacker, wo ich vermutete, dass einer von der Flugzeugbesatzung gelandet sein könnte. Am Nonnenberg, etwa 200 m vom Wald entfernt, traf ich auf einen der Abgesprungenen (Anm.: John Sacks). Er war etwa 50 m von mir weg und hob die Hände. Mit dem Gewehr im Anschlag ging ich auf ihn zu. Er hielt mir eine Blechschachtel hin. Da ich durch meinen steifen Arm behindert war und ich das Gewehr nicht aus der Hand legen wollte, obwohl es nicht geladen war, konnte ich die Schachtel nicht nehmen, um nachzusehen, was sich darin befand."

Ein weiterer Hauptakteur an jenem Tag war **Artur Rödel** aus Wittersheim, jetzt wohnhaft Dudweiler, damals 16 Jahre alt. Er war 1944 HJ-Führer und trug am 13. September seine schwarze HJ-Uniform. Er erinnert sich folgendermaßen: Mit dem Fahrrad sei er zum Amt nach Bebelnheim unterwegs gewesen, wo sein Vater als Bürgermeister gearbeitet habe. Er habe gesehen, wie der rauchende Bomber Richtung Saarbrücker Berg (Nonnenberg) geflogen und wie einige der Insassen herausgesprungen seien. Von seinem Vater habe er sich dann dessen

Pistole ausgeliehen. Ein anderer Augenzeuge ist hingegen der Meinung, Rödel habe sich keine Pistole besorgt, sondern ein Jagdgewehr, das er beim damals in Bebelnheim wohnenden Bürgermeister von Saargemünd, Herm Foulle, geholt habe. Dann seien sie beide den Saarbrücker Berg hinaufgeeilt hin zum Käsacker Wald.

Als Ignatz Merz Sacks festgenommen hatte, wurde es ihm doch etwas mulmig, da er sich illegal zu Hause aufhielt und ein Verfahren wegen unerlaubten Entfernens von der Truppe zu befürchten hatte. Deshalb war er erleichtert, als er den bewaffneten Artur Rödel den Berg heraufkommen sah, ihm den Gefangenen übergeben und sich selbst zurückziehen konnte. Rödel ging zunächst mit Sacks zu dem hilflosen Piloten Dunbar, der schon mit erhobenen Händen auf sie wartete. **Artur Rödel** berichtet:

"Einer der Gefangenen war am Fuß verletzt, und sie unterhielten sich miteinander. Ich konnte mich etwas in Englisch mit ihnen verständigen und durchsuchte sie. Dabei fand ich Landkarten, Verbandszeug, Notverpflegung, einen Füllfederhalter und zwei kleine Pistolen. Der Füller war blau und hatte eine Kappe aus Perlmutter. Die Sachen, bei denen ich Sprengstoff vermutete, verstaute ich in meiner Uniformbluse. Danach ging ich mit den Gefangenen Richtung Dorf. Sie zögerten weiterzugehen, deshalb gab ich ihnen einen Stoß."

John Sacks erlebte diese Augenblicke so:

"Ich stützte Dunbar, und wir wurden unter Aufsicht eines 17- oder 18-jährigen zu einem Feldweg geführt. Dort trafen wir auf 10 bis 15 Bauern. Ich glaube, die Bauern stritten untereinander. Da ich die Sprache nicht verstand, konnte ich nicht ausmachen, ob es vielleicht darum ging, uns Schaden zuzufügen oder darum, ob Dunbar auf einen Wagen geladen und ins nahegelegene Dorf gefahren werden sollte. Plötzlich tauchte aus der Menge ein Mädchen auf, kam zu mir herüber, drehte sich um und stellte sich schützend vor mich. Bis zu diesem Tag wünsche ich mir, ich wüsste, was sich in dieser Situation wirklich abgespielt hat. Ich möchte diesem Mädchen danken. Nach einigen Minuten wurde Dunbar zu dem Wagen geführt, wir wurden aufgeladen und weiter gingen, ins Dorf hinein."

Bei dem Bauern, der seinen von zwei Pferden gezogenen Wagen für den Transport zur Verfügung stellte, handelte es sich um Emil Schneider, der ganz in der Nähe, bei Kaltmanns Hecke, Mist ausgefahren hatte. In der dortigen Umgebung kam auch Seitenschütze **Arthur D. Dennis** am Boden an. Dennis, der sich am Fuß verletzt hatte, erinnert sich an einen Mann mit Gewehr und einen Jugendlichen in schwarzer Uniform. Bei dem Mann mit Gewehr handelte es sich vermutlich um Andreas Lang, der, so berichtet Horst Wack, mit einem Gewehr ausgerüstet ebenfalls den Saarbrücker Berg hinaufgeeilt war. Dennis wurde, so erinnert er sich, zu einem Pferdewagen hingeführt und dort aufgeladen. Es handelte sich aller Wahrscheinlichkeit ebenfalls um den Wagen von Emil Schneider.

Kugelturmschütze **Thomas Boardman** hatte sich nach den Flaktreffern aus seiner Position unter dem Rumpf hinauf ins Flugzeug begeben. Als er durch die Ausstiegluke auf der rechten Seite abgesprungen war, purzelte er Hals über Kopf nach unten. Erst recht spät zog er die Reißleine, schwang noch drei oder vier Mal hin und her und landete dann schon in einem Acker. Er beobachtete noch, wie der verlassene Bomber eine Schleife flog, zurückkam, wie bei einer regulären Landung nach unten glitt und dann am Boden zerschellte und explodierte. Ein älterer Mann, so berichtet er, habe ihn gefragt, ob er eine Pistole bei sich trage, was er verneint habe. Bernhard Nagel berichtet von zwei älteren Einwohnern aus Bebelnheim, die am Saarbrücker Berg auf der Suche nach Fallschirmspringern waren. Der Mann, der Boardman nach der Pistole fragte, könnte einer der beiden gewesen sein.

Die seltsame Prozession mit den Amerikanern auf dem Pferdefuhrwerk bewegte sich den Saarbrücker Berg hinunter, dann durch die Dorfstraße hindurch in den unteren Teil von Bebelnheim. Rödel und einige andere Jungen liefen nebenher. Dunbar hatte das Hosenbein, das seinen verletzten Knöchel bedeckte, hochgezogen. Beim Anwesen Wittenmeier, jetzt Kaiserstraße 114, wurden die Gefangenen abgeladen und bewacht. Emil Schneider mußte sich noch den Vorwurf gefallen lassen, er habe den Amerikanern etwas zu essen gegeben, verteidigte sich aber mit den Worten: *"Werdet ihr erst einmal Soldaten, dann wisst ihr auch, wie es einem Gefangenen zumute ist."* Es sei nicht verschwiegen, dass die Augenzeugenberichte, was die Zahl der durch Emil Schneider transportierten Amerikaner betrifft, auseinander gehen. Die Angaben bewegen sich zwischen 2 und 5. Am wahrscheinlichsten ist, wie wir gesehen haben, 4.

Begehrte waren damals die Fallschirme wegen ihres Seidenstoffes. **Bernhard Nagel** aus Bebelnheim erinnert sich:

"Als Neunzehnjähriger hatte ich die Fallschirme im Kopf und machte mich beim Käsa-ckerwald auf die Suche. Der erste hing mir zu hoch im Baum (Anm.: der von Sacks). Bei dem zweiten (Anm.: der von Dunbar) hatte ich wenig Mühe, ihn zu bergen. Ich wickelte ihn zusammen und rannte voller Stolz zurück ins Dorf. Wir breiteten den Fallschirm über die Straße, und ich freute mich über diesen Fund."

Ein Zeitzeuge aus Bebelnheim, der namentlich nicht genannt werden will, war mit Artur Rödel den Saarbrücker Berg hinaufgelaufen. Den Fallschirm von Sacks holte er aus dem Baum, auch fand er zwei Fliegerstiefel, die vermutlich ebenfalls Sacks zuzuordnen sind. Er nahm alles mit nach Hause, durfte aber den Fallschirm nicht behalten. Die Stiefel sind später abhanden gekommen.

Gelandet auf dem Neuhof: Arthur M. Upshaw

Die Familie von Anni Schwarz geb. Fuhr wohnte 1944 auf dem Neuhof, wo ihr Vater als Schäfer tätig war. Am Tag des Absturzes hatte sie in Bebelnheim Besorgungen erledigt und sah auch die in der Luft hängenden Fallschirme. Einer der Amerikaner, so berichtete sie, landete beim Wasserbassin auf dem Neuhof und ging auf die zum Hof gehörige Feldscheune zu. Hofbesitzer Wilhelm Bachmann sprang währenddessen nervös auf dem Hofgelände herum und suchte sein Jagdgewehr. Bei dem unerwarteten "Gast" handelte es sich um den Bombenschützen **Arthur Upshaw**, der rückblickend folgendes berichtet:

"Ich landete in unmittelbarer Nähe eines allein stehenden Gehöftes, wobei ich mir etwas den Knöchel verdrehte, es war jedoch nichts Schlimmes. Der Bauer begrüßte mich mit einer doppelläufigen Schrotflinte. Ich weiß bis heute noch nicht, ob sie geladen war, war damals aber vorsichtig genug, das nicht herausfinden zu wollen. Der Besitzer des Hofes schickte einen jungen Mann weg, um im Dorf von meiner Ankunft Bescheid zu sagen. Dann erzeugte mir die Hausfrau eine besondere Freundlichkeit, die ich nie vergessen habe, allerdings zum Missfallen ihres Mannes: sie lud mich ein, mich hinzusetzen und reichte mir ein Butterbrot und ein Glas Milch. Da ich nicht wusste, wann ich wieder etwas zu essen bekommen würde, nahm ich das Angebot gerne an. Immer schon wollte ich nach dem Krieg wieder in diese Gegend zurückkehren, um diese Frau zu finden und mich bei ihr mit einem Geschenk aus den Vereinigten Staaten zu bedanken. Doch habe ich nie die Zeit dazu gefunden, und das bedauere ich jetzt. Nach einiger Zeit erschienen Soldaten mit einem Auto, luden mich ein und fuhren mich in das nahegelegene Dorf (Anm.: Bebelnheim), wo schon einige andere unserer Besatzungsfestgehalten wurden."

Gelandet bei Bliesmengen-Bolchen: Mitchell J. Mulholland und Woodruff W. Goble

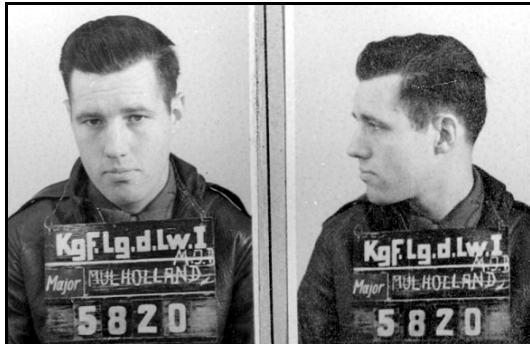


Abb. 7: Formationskommandant Mitchell J. Mulholland. Foto aus der Gefangenenkartei des Stalag Luft I in Barth
(im Besitz von Connie Mulholland).

Wie schon erwähnt, sprangen Formationskommandant **Mulholland** und Copilot **Goble** erst kurz vor dem Aufprall des Bombers ab. Zeit zum Anlegen des Fallschirms hatte zumindest Mulholland keine mehr. Er schnappte ihn sich also, steckte ihn unter den Arm und sprang so hinaus. Erst als er draußen am Hinunterfallen war, befestigte er den Schirm an den Riemen und Schnallen des Gurtwerkes und zog die Reißleine. Mulholland und Goble landeten beide am Bildersberg in der Flur "Hinter Stangenwald". Dort war gerade der Bliesmengen-Bolcher Feldhüter und Gemeindediener Richard Langenbahn unterwegs, der sogleich mit einem Stock in der Hand auf sie zueilte. Mulholland sprach ihn in Französisch an und fragte: "*Lorraine? Lorraine?*", weil er wissen wollte, ob sie

schon in Frankreich waren. Doch Langenbahn entgegnete: "*Kaputt? Kommt mit!*" Anstandslos folgten ihm danach die vom Himmel gefallenen Flieger.

In Bliesmengen-Bolchen sahen die Leute, wie der Gemeindediener stolz seine "Beute" die Eschringer Straße entlang in die Ortsmitte führte. Die Amerikaner trugen ihre Fallschirme vor sich her und kauten unentwegt Kaugummi. Da das Geschehen einer Sensation gleichkam, bildete sich schon bald ein schaulustiger Pulk von etwa 30 Kindern und Jugendlichen, die hinterher liefen. Langenbahn ging mit ihnen zum Bürgermeisteramt, wo auch wütende Stimmen zu vernehmen waren. Eine wütende Frau schwang ein Küchenmesser und schrie unentwegt: "*Stecht sie ab!*" Am Eingang zum Amt wollte sich die Meute mit hineindrängen. Doch zum Schutz der Gefangenen wurde die Tür verschlossen. Was sich drinnen abspielte, wissen Marianne Fickinger, die damals auf dem Bürgermeisteramt beschäftigt war, und Edgar Schild, der mit hinein durfte, weil sein Freund dort arbeitete. Das Amt informierte verschiedene Behörden, zum Beispiel das Wehersatzkommando St. Ingbert und die Militärkommandantur Saargemünd. Der Dorfpolizist Franz Ball versuchte ein erstes Verhör, das aber an den sprachlichen Barrieren scheiterte. Dann rief man die alte Julie, eine gebürtige Französin, die in Frauenberg wohnte, zum Dolmetschen herbei. Von all dem berichtet auch Mitchell Mulholland in einem kurz vor seinem Tod im Juni 1996 aufgenommenen Video. Insbesondere erinnert er sich an den Satz der Dolmetscherin "*Pour vous la guerre est finie*" ("Für Sie ist der Krieg vorbei").

Nach etwa einer Stunde trafen gegen 15 Uhr dann deutsche Soldaten ein, die die Gefangenen abholten. Quasi zum Abschied wollten Mulholland und Goble den Leuten auf dem Amt noch Zigaretten und Schokolade geben. Doch die gaben ihnen zu verstehen, sie sollten das besser behalten, weil sie es wohl noch nötig haben würden. Wieder wurden die bei den durch die Eschringer Straße geführt, wobei diesmal die deutschen Soldaten die Fallschirme der amerikanischen Offiziere trugen. Die wütende Frau hatte sich immer noch nicht beruhigt, und als die Gruppe an ihrem Haus vorbei kam, rief sie, wieder mit einem Küchenmesser in der Hand: "*Schneidet ihnen die Hälse ab!*" Als Bewacher war auch Hermann Dier dabei, Soldat auf Heimaturlaub. Die beiden Gefangenen wurden zunächst nach Eschringen geführt. "*So begannen meine Reisen in Deutschland zusammen mit Copilot Goble und angeführt von verschiedenen Angehörigen der Wehrmacht, der Feldgendarmarie und der Luftwaffe*", vermerkt Mulholland in seinem Kriegstagebuch.

Zunächst entkommen: Carl Kennedy

Von Bebelsheim aus beobachtete am 13. September 1944 Helena Simon, wie einer der Fallschirmspringer, als er auf dem Boden angekommen war, seinen Schirm schnell in einer Hecke versteckte. Die Stelle befindet sich südwestlich des heutigen Vereinshauses des Hundesportvereins. Abends ging sie dorthin und holte sich das begehrte Objekt. Doch drei Tage später wurde ihr der Schirm wieder weggenommen.

Bei diesem Fallschirmspringer könnte es sich um den oberen Rumpfturmschützen Carl Kennedy gehandelt haben. Kennedy hatte sich seines Fallschirmes entledigt und in ein Gebüsch zurückgezogen, um dort die Fliegerkleidung auszuziehen. Da hörte er, wie sich Leute mit Hunden näherten. Er versteckte sich im Gebüsch und blieb dort ruhig sitzen. Plötzlich kam einer der Hunde zu ihm, schnüffelte an seinem Gesicht und verschwand wieder. Als die Leute weg waren und die Luft rein war, verließ er dieses Gebiet Richtung Osten, Richtung Front. Nach einem Tag wagte er sich aus dem bewaldeten Gebiet heraus und lief auf Wegen weiter. Dabei versuchte er, so harmlos wie möglich zu erscheinen und wie ein Bauer aus der Gegend auszusehen. Doch damit war es schnell vorbei. Eine Frau fuhr mit dem Fahrrad an ihm vorbei, kehrte dann aber um und fuhr wieder auf ihn zu. Etwas war dieser Frau an ihm aufgefallen, vermutlich seine schönen braunen Uniformschuhe. Schnell suchte er das Weite und lief in einen Wald. Dort wurde er aber geschnappt.

Abtransport und Gefangenschaft

Nachdem Sacks, Dunbar, Dennis, Boardman und Upshaw beim Hause Wittenmeier in Bebelsheim versammelt waren, wurden auch Crast und Krempasky aus ihrem zum Gefängnis umfunktionierten Hühnerstall entlassen. **Kenneth Crast** schreibt:

"Wir mussten etwa eine Stunde in einem Gefängnis ausharren. Dann gaben sie uns unsere Gürtel und Schuhe wieder und führten uns hinaus auf die Straße. Dort befanden sich bereits Dunbar, Upshaw, Boardman, Dennis und Sacks. Eine Menschenmenge, bestehend aus Zivilisten und einigen Soldaten, stand um uns herum. Die Zivilisten, vor allem die Frauen, verhielten sich recht unfreundlich gegen uns. Eine Frau machte Anstalten, mich anzuspucken, wagte sich dann aber doch nicht, als ich eine drohende Haltung einnahm. Ich glaube, dass die Anwesenheit des Militärs Schlimmeres verhütet hat."

Zunächst mussten die Amerikaner noch etwas warten, bis sie weitertransportiert wurden. Barbara Rödel aus Bebelsheim erinnert sich, die jungen Männer hätten auf der Treppe der Wirtschaft Schäfer gesessen, locker-leicht gelächelt und Zigaretten geraucht. Dann kamen Soldaten von der Fliegerhorstkommandantur Saargemünd. Wemer Eicker berichtet, ein Offizier habe einem Amerikaner einen Füller abgenommen, den Füller auf den Boden geworfen und sei dann darauf herumgetrampelt. Die Gefangenen wurden mit einem Lastwagen und mehreren Kübelwagen (Jeeps) zunächst zur Absturzstelle gebracht. **Pilot Dunbar** erlebte das so:

"Ich kletterte zusammen mit mehreren anderen von meiner Besatzung in das Fahrzeug. Keiner von uns wurde belästigt, obwohl ein Zivilist einen Schlagstock aus der Tasche zog und drohte, damit auf den Lastwagen zu kommen. Er wurde jedoch von anderen daran gehindert. Unterhalb der Absturzstelle bemerkte ich, dass mehrere Zivilisten hinauf zum Wrack gehen wollten. Ich versuchte, unsere Bewacher wegen der scharfen Munition, die sich noch an Bord befand, zu warnen. Sie hätte in der Gluthitze des Wracks noch explodieren und jemanden verletzen können. Doch keiner verstand, was ich sagte."



In dieses Wäldchen bei Bebelnheim stürzte der Bomber am 13. Sept. 1944.
(Foto: Klaus Zimmer)

Radarfunker Sacks beschreibt diese Szene wie folgt:

"Nach einer Stunde kam ein Fahrzeug der Wehrmacht mit einem Offizier und einem Fahrer. Der Offizier fragte in gutem Englisch nach der Größe unserer Besatzung. Wir wurden zur Absturzstelle gefahren und mussten uns dort etwa 100 m unterhalb des Wracks hinsetzen, während oben in den brennenden Trümmern Munition explodierte. Wir mußten dort längere Zeit ausharren, während das deutsche Militär offenbar auf der Suche nach noch flüchtigen Besatzungsmitgliedern war."

MG-Schütze Dennis hatte beim Absprung ebenfalls seine Fliegerstiefel verloren. Seine Schuhe hatte er im Flugzeug zurückgelassen, weswegen er jetzt an den Füßen nur noch Socken anhatte. Er war verständlicherweise erfreut, als er in der Nähe des Wracks in einer Wiese seine schönen braunen Schuhe unbeschädigt liegen sah. Sie waren beim Aufprall der Maschine auf dem Boden hinausgeschleudert worden. Er machte seine Bewacher darauf aufmerksam, und einer von ihnen holte die Schuhe und brachte sie ihm.

In dieses Wäldchen bei Bebelnheim stürzte der Bomber am 13. September 1944 (Foto: Klaus Zimmer).

Aus der Sicht von **Artur Rödel** spielte sich folgendes ab:

"An der Absturzstelle waren die Gefangenen alle versammelt. Sie wurden dort von Soldaten der Fliegerhorstkommandantur Saargemünd bewacht. Ein Oberleutnant ist mir noch in Erinnerung. Die Sachen, die ich den Gefangenen abgenommen hatte, übergab ich dem Offizier, der sie zum Teil den Leuten zurückgab. Eine Zeitlang habe ich mich dort noch aufgehalten, dann ging ich wieder zum Amt zu meinem Vater, holte mein Fahrrad und fuhr Richtung Wittersheim. Beim Barackenlager (heute Sportplatz) stellte ich fest, dass sich der Füller mit der Perlmutterkappe noch in meinem Besitz befand. Ich fuhr nochmals zurück zur Absturzstelle und gab den Füller bei dem Offizier ab. Dieser reichte ihn an den Eigentümer weiter. Der Gefangene machte eine Schreibprobe und gab ihn an den Offizier zurück mit dem Wunsch, dass ich ihn bekommen sollte. Dieser Füller befindet sich heute noch in meinem Besitz."

An das Aussehen der amerikanischen Soldaten erinnert sich **Oswald Keipert** aus Bliesmengen-Bolchen:

"Am meisten imponierte ihre taktische Kleidung: sandfarbene Overalls aus sehr starkem Baumwollstoff mit aufgenähten Ledertaschen in Höhe der Oberschenkel, am Gesäß und an der Brust, unterm Kinn geschlossene Fliegerkappe mit harten Leder-Ohrschützern (vielleicht für Kopfhörer), Lederhandschuhe mit Stulpen. Am meisten wurde ihr Schuhwerk bestaunt und besprochen: bis zu den Knien reichende Springerstiefel aus feinem Leder mit elastischen Profilmummisohlen. Die jungen Männer machten einen niedergeschlagenen Eindruck, wussten sie doch nicht, was ihnen in Old Germany bevorstand."

Was den weiteren Weg der am 13. September 1944 bei Wittersheim und Bebelshem gefangengenommenen Flieger betrifft, so soll stellvertretend **John Sacks** zu Wort kommen:

"Ein Militärlastwagen brachte uns zu einem großen Haus in Saargemünd, das wie ein Hauptquartier aussah. Sie verhörten uns dort über unser Zielgebiet, die Zahl der Besatzungsmitglieder, die Nummer unserer Bombergruppe, unseren Stützpunkt usw. Kurz vor dem Sonnenuntergang wurden wir per Lastwagen nach Saarbrücken gebracht. Dort trennte man uns in zwei Gruppen. Dunbar, Krempasky, Upshaw und ich selbst, also die Offiziere, wurden in ein Eisenbahnabteil eingesperrt, vor dessen Tür eine Wache stand. Die anderen Männer sahen wir nicht wieder. Am nächsten Morgen, als der Tag anbrach, kamen wir auf dem schwer zerstörten Frankfurter Bahnhof an. Vier andere amerikanische Flieger kamen in unsere Gruppe hinzu, und wir wurden in einen Warteraum mit einem mit Kies bedeckten Boden geführt. Seite an Seite mußten wir uns in einer Reihe aufstellen. Uns gegenüber stellte sich eine gleich große Zahl deutscher Soldaten auf. Ein Offizier befahl ihnen, ihre Gewehre auf uns zu richten, als ob sie uns erschießen wollten. Ein Flieger, der nur noch ein Bein hatte und der neben mir stand, flüsterte mir zu, ich solle mir keine Sorgen machen, weil er diese Art der Einschüchterung schon einmal mitgemacht habe. Nach einigen Minuten, die mir wie eine Ewigkeit vorkamen, erhielten die Soldaten den Befehl, die Gewehre zu senken, sich umzudrehen und abzumarschieren. Wir wurden in eine kleine Straßenbahn geladen und in einen Vorort im Norden von Frankfurt gefahren. Alle außer Dunbar mußten aussteigen. Ich habe ihn nie mehr wiedergesehen. Mehrere Kilometer mußten wir dann zum Verhörzentrum nach Oberursel marschieren.

Ich wurde in einer Zelle eingesperrt, die 2 x 3 m groß war. Sie enthielt eine Pritsche und ein kleines vergittertes Fenster etwa 3 m vom Fußboden entfernt. Abends kamen zwei Wachen mit einem Eimer mit Suppe, die aus Roggen, Kartoffeln und Gemüse hergestellt worden war. Das war die beste Suppe, die ich jemals gegessen habe! Fünf Tage lang wurde ich zu verschiedenen Zeitpunkten verhört. Ein immer wiederkehrendes Thema war, dass die deutsche Regierung sicherstellen wolle, dass ich ein Militärangehöriger und kein verkleideter Zivilist sei. Falls ich ein Zivilist sein sollte, würde ich als Spion hingerichtet. Deshalb mußte ich ihnen meinen Heimatort nennen und angeben, wo ich ausgebildet worden sei, meine Position als Besatzungsmitglied, meine Luftwaffenbasis, die Flugorganisation, Zielgebiet, Sekundärziel, und vor allem: Informationen über die Radarausrüstung. Am nächsten Tag wurde ein anderer Amerikaner zu mir in die Zelle gesteckt, der über meinen Hintergrund mit mir reden wollte. Ich vermutete, dass er ein Spitzel war und weigerte mich, mit ihm zu sprechen. Nach zwei Stunden wurde er wieder weggeführt. Allmählich wurde ich von Verhör-offizieren mit immer höherem Dienstgrad ausgefragt. Am fünften Tag wurde ich schließlich zu einem Major geführt, der recht streng war. Weil ich ihm nicht stetig in die Augen schaute, drohte er mir, mir die Augen ausreißen zu lassen. Ich entgegnete, die deutschen Streitkräfte seien als die diszipliniertesten der Welt bekannt und dass ich sicher sei, die Anweisungen an deutsche Soldaten besagten, im Falle der Gefangennahme nur Name, Rang und Dienstnummer anzugeben. Ich verdeutlichte ihm, er solle meine Absicht respektieren, nur genau das anzugeben, was in der Genfer Konvention vorgesehen sei. Der Major blies einige Wölkchen von seiner Zigarette in die Luft, betätigte eine Klingel, um die Wache herbeizurufen und entließ mich. Das war das Ende des Verhörs.

Abends brachten sie mich zu einer Kasernenunterkunft des Dulags Luft (Durchgangslager Luft) nach Wetzlar, wo sich schon andere amerikanische und britische Flieger, die das Verhör hinter sich hatten, befanden. Jeder hatte nach dem Durchstehen dieser Angst das Bedürfnis zu reden. Ich erinnere mich an eine Diskussion, bei der einer das Verhalten des deutschen Militärs in Frage stellte. Ein Brite entgegnete plötzlich: 'Ich glaube, daß die Hunnen (die Deutschen) ein verdammt guter Feind sind!'

Das war vermutlich auch die richtige Beschreibung. Führt man sich im Gegensatz dazu die Brutalität der Japaner vor Augen, so war das eine Binsenweisheit."

Sacks, Upshaw und Krempasky wurden schließlich ins Stalag (Stammlager) Luft I in Barth an der Ostsee, zwischen Rostock und Stralsund, verfrachtet, wo sie im März 1945 von sowjetischen Truppen befreit wurden. Der am Fuß verletzte **Pilot Dunbar** landete am 14. September 1944 zunächst in der Klinik Hohe Mark bei Oberursel. Nur wenige Tage später wurde er in ein Hospital nach Oberrnaßfeld in Thüringen verlegt, danach ins Krankenhaus nach Meiningen. Nach seiner Genesung kam er ins Stalag Luft III nach Sagan in Niederschlesien. Im Januar 1945 wurde dieses Lager angesichts der sich nähernden Ostfront evakuiert. Die geschwächten Gefangenen mußten bei klirrender Kälte und in einem Jahrhundert-Schneesturm einen sechstägigen Gewaltmarsch hinter sich bringen. Nach 100 km ging es dann per Zug in das überfüllte und von Flöhen und Läusen heimgesuchte Stalag XIII D bei Nürnberg, das dann im April 1945 ebenfalls evakuiert wurde. Zu Fuß ging es in 10 Tagen bei schönem Frühlingwetter ins Stalag Luft VII A in Moosburg an der Isar (bei München). Am 29. April 1945 wurde Dunbar dort von den Truppen General Pattons befreit.

Die restlichen drei, die sich zunächst in der Ortsmitte von Bebelshaus befunden hatten, **Craat, Dennis und Boardman**, teilten ebenfalls ein gemeinsames Schicksal, das **Craat** so beschreibt:

"Boardman, Dennis und ich wurden ins Stalag Luft IV Großtychow/Kiefheide in Hinterpommern gebracht. Bis zum 6. Februar 1945 mussten wir dort ausharren. Als sich die Russen näherten, mußten wir abmarschieren, um ihnen nicht in die Hände zu fallen. (Das war natürlich eine Idee der Deutschen.) Unsere Regierung hatte uns angewiesen, keinen Fluchtversuch zu unternehmen. Wir mußten zwei Monate lang marschieren, vom 6. Februar bis zur ersten Aprilhälfte. Die Deutschen machten zwar Anstalten, uns wieder in ein Lager zu stecken, doch Patton stieß über Magdeburg weiter vor. Da waren wir im Weg, und deshalb mußten wir wieder marschieren. Diesmal existierte kein Befehl, keinen Fluchtversuch zu unternehmen. Am 21. April, als wir uns in Annaburg befanden, suchte ich zusammen mit einigen anderen das Weite. Doch das stellte sich bald als keine gute Idee heraus. Dreimal wären wir beinahe von den Deutschen entdeckt worden. Die Marschgruppe, zu der wir gehört hatten, fiel schließlich in amerikanische Hände. Wir, die wir entkommen waren, fielen den Russen in die Hände. Dennis und Boardman traf ich vor meiner Heimkehr in Frankreich wieder, ebenso Upshaw, Krempasky und Sacks."

Auch **Carl Kennedy** wurde ins Stalag Luft IV gebracht und mußte den monatelangen Marsch der Gefangenen mitmachen. Von ihm ist bekannt, daß er schließlich in Bitterfeld, vermutlich wegen eines gebrochenen Fingers, ins Krankenhaus eingeliefert wurde.

Über den weiteren Weg von **Mulholland und Goble** wissen wir dank des ausgezeichnet geführten Kriegstagebuches von **Mulholland** sehr gut Bescheid. Von Eschringen aus ging es per Lastwagen weiter nach Zweibrücken, dann mit einem anderen Lastwagen zum Luftwaffenstützpunkt Lachen-Speyerdorf bei Neustadt a. d. W., wo die beiden die erste Nacht verbrachten.

"Dann fuhr uns die stark gebeutelte Reichsbahn über Ludwigshafen und Mainz nach Frankfurt. Nach einer Nacht in einem Raum unter dem Bahnhof (der laut unseren Wachen 'kaputt' war), ging es schließlich per Fuß und Straßenbahn zum Verhörzentrum nach Oberursel. Nach einer unangenehmen Woche in dieser Herberge wurden wir ins Dulag Luft nach Wetzlar verlegt. Der Verhöroffizier in Oberursel hatte als Mitarbeiter der amerikanischen Handelskammer acht Jahre lang in den USA gelebt und sprach in

ausgezeichnetem Englisch ganz offen und vertraulich mit Mulholland: 'Wie Sie sicher wissen, haben wir den Krieg verloren. Wenn er vorbei ist, wie werden uns die Amerikaner behandeln? Werden sie Rache üben?' Mulholland antwortete mit einer Gegenfrage: 'Was halten Sie von Hitler?' Darauf der Offizier: 'Sie müssen zugeben, dass jemand, der das, was Hitler für unser Land getan hat, der es aus dem Nichts aufgebaut hat, ein Genie sein muss. Aber wie alle Genies, ist er nur ein Mensch. Und wie alle Menschen, macht er Fehler. Der größte Fehler war, diesen Krieg überhaupt zu beginnen, ohne sicherzustellen, dass die Amerikaner nicht in ihn eintreten würden. Sie bombardieren unsere Industrie, während die Ihrige von uns unbehelligt bleiben muss. In dem Augenblick, als Amerika in den Krieg eintrat, wussten diejenigen von uns, die etwas Erfahrung hatten, dass es nur eine Frage der Zeit sein würde, bevor wir ihn verlieren würden.'"

Mulholland und Goble wurden, wie schon Crast, Upshaw und Sacks, ins Stalag Luft I nach Barth an der Ostsee verlegt. Dort, so berichtet Mulholland, befanden sich 2.000 britische und 7.000 amerikanische Offiziere. Gegen Ende des Krieges machten Gerüchte die Runde, Hitler habe befohlen, alle "Terrorflieger" erschießen zu lassen. Die Gefangenen trafen Vorkehrungen und machten der Lagerleitung klar, sie würden im Ernstfall einen Massenausbruch inszenieren, bei dem alle Wachen umgebracht würden. Tatsächlich fand man nach der Befreiung durch die Russen am 29. April 1945 eine Kopie dieses Befehls, auf der aber der Lagerkommandant handschriftlich "Unmöglich!" vermerkt hatte. Die Russen, die in Barth einrückten, waren meistens alkoholisiert und benahmen sich recht unzivilisiert. Zunächst wollten sie alle Befreiten mit Lastwagen nach Odessa am Schwarzen Meer verfrachten. Es brauchte viel Überzeugungskraft, sie davon abzubringen. Statt dessen flog dann die amerikanische Luftwaffe mit B-17-Bombern ein, die für eine Luftbrücke nach Frankreich sorgten und innerhalb von nur 2 Tagen alle 9.000 Soldaten ausflogen. In einem Bomber mussten jeweils 35 Männer stehen "wie die Sardinen in der Büchse". Unterwegs sah Mulholland das total zerstörte Ruhrgebiet: nur Trümmer soweit das Auge reichte. Nur einige Schornsteine standen hier und da noch. Zunächst ging es zum Lager "Lucky Strike" bei Le Havre und von dort nach 2 Tagen per Schiff der Handelsmarine mit 3.000 Anderen nach New York. "Zu keinem Zeitpunkt meiner Gefangenschaft wurden wir schlecht behandelt. Alles lief streng professionell ab", resümiert Mulholland.

Und nach dem Krieg

Pilot Dunbar blieb nach dem Krieg bei der Luftwaffe und ging nach 30 Jahren des Dienstes als Lieutenant Colonel in den Ruhestand. Er lebt heute in Charleston, South Carolina.

Formationskommandant Mulholland blieb nach dem Krieg zunächst ebenfalls bei der Luftwaffe. Im Korea-Krieg befehligte er einen Luftwaffenstützpunkt, danach lehrte er als Professor für Lufttaktik an einer Universität und war auf verschiedenen Stützpunkten in den USA stationiert. Nach 20 Jahren beendete er seine militärische Laufbahn und wurde Professor und Dekan der Historischen Fakultät an einem College. Er starb im Juni 1996.

Radarfunker Sacks betätigte sich hauptsächlich als Metallurgist und war in leitender Stellung in einem großen amerikanischen Stahlkonzern. Er lebt heute in Mason, Ohio.

Bombenschütze Upshaw gründete mit anderen zusammen eine Geflügelfirma, die zur größten in den USA emporstieg. Er wohnt in Advance, North Carolina.

Seitenschütze Crast blieb bei der Luftwaffe und war dort 40 Jahre tätig, zuletzt bei der Nationalgarde Luft im Staat New York. Im Jahr 1961 besuchte er wieder Saargemünd und wollte die Absturzstelle finden, konnte sich aber nicht mehr orientieren. Er lebt in Pennellville,

New York.

Copilot Goble starb 1989 in De Bary, Florida, **Navigator Krempasky** 1996 in Toms River, New Jersey. **Kugelturmschütze Boardman** wohnt in Sikeston, Missouri, **Seitenschütze Dennis** in Portland, Oregon. Der **obere Rumpfturmschütze Kennedy** ist inzwischen verstorben.

Am Ende unserer Betrachtungen soll stehen, was **John Sacks** in einem Brief an den Autor ausführt:

"Wenn wir die Geschichte der Kriege studieren, fällt uns auf, daß sie alle durch eine Handvoll egomanischer Führer am Leben gehalten werden. Sicherlich waren diese Männer geniale Führer mit Visionen, sie waren aber geistig verwirrt und ohne jegliche Moral oder Mitleid. Der Zweite Weltkrieg hat 55 Millionen Menschen das Leben gekostet und noch mehr wurden verwundet oder sind verhungert. Hitler, Mussolini, Stalin und Tojo standen gewiss im Zentrum dieser schurkenhaften Episode. Nach meiner Meinung haben auch Lloyd George (Großbritannien) und Clemenceau (Frankreich) einen Teil dazu beigetragen, dass die Saat für den Krieg ausgestreut wurde, indem sie für eine Fortsetzung des Embargos gegen Deutschland noch zwei Jahre lang nach dem Waffenstillstand von 1918 plädiert haben. Diese grausame Maßnahme hat zu hungern- den Menschen und Kindern geführt und Hitler eine großartige Plattform geliefert, die Leute auf seine Seite zu ziehen. Auch unser eigener Kongress handelte falsch, weil er nicht darauf bestand, das Embargo aufzuheben.

Die Menschen aller Nationen dürfen Politiker nicht als Helden verehren, sondern sollten sie als Führer kontrollieren, die dem Volk verantwortlich sind. Niemals dürfen wir es zulassen, dass Politiker zu Diktatoren aufsteigen. Wir müssen die Binsenweisheit beherzigen, dass 'Macht korrumpiert und absolute Macht absolut korrumpiert. Selbst in den Vereinigten Staaten hat es schon Anlaß gegeben, in dieser Hinsicht besorgt zu sein.

Meine beiden Urgroßväter sind in der Mitte des letzten Jahrhunderts von Deutschland in die USA ausgewandert. Vielleicht ist ihre Gegnerschaft zum Krieg an mich vererbt worden. Mein Urgroßvater Sacks ist, nachdem er in mehreren Kriegen gekämpft hatte, aus der preußischen Armee desertiert und nach Amerika emigriert. Der Krieg, die Luftschlachten und meine Erfahrung als Gefangener haben meinem Leben eine andere Wendung gegeben. Ich bin jedoch froh, zu den 38 % zu gehören, die den Abschuss über Deutschland überlebt haben. Zum Schluss möchte ich betonen, dass ich keinerlei Feindgefühle gegen die Deutschen wegen meiner Erfahrungen hege"

Benutzte Archivalien

National Archives H, College Park, Maryland, USA: RG 92, MACR 8842 und 8856.

Stadtarchiv Ludwigshafen: Schadensmeldung vom 13.09.1944.

Werksarchiv der BASF, Ludwigshafen: Schadensmeldung vom 13.09.1944.

Mitteilung des Werksluftschutzes vom 13.09.1944.

Benutzte Literatur

Andrews, Paul M., Adams, William H.: Heavy Bombers of the Mighty Eighth, 1995, S. 296. Freeman, Roger A.: The Mighty Eighth War Diary, London, 2. Auflage, 1990, S. 346.

Liste der befragten Zeitzeugen in den USA

Robert S. Dunbar, Charleston, South Carolina

Mitchell I. Mulholland (+), Becket, Massachusetts

John R. Sacks, Mason, Ohio

Arthur M. Upshaw, Advance, North Carolina
Thomas H. Boardman, Sikeston, Missouri
Kenneth I. Crast, Pennellville, New York

Liste der befragten Zeitzeugen in Deutschland

Abel Bernhard, Bebelnheim	Litzenburger Cäcilia, Bebelnheim
Abel Willi, Bebelnheim	Märker Siegfried, Bebelnheim
Bachmann Oswald, Bliesmengen-Bolchen	Mertz Ignaz, Bebelnheim
Badt Richard, Bebelnheim	Mieger Emilie, Bebelnheim
Bartscherer Johanna, Bebelnheim	Minig Edwin, Habkirchen
Bruch Reinhold, Wittersheim	Müller Egon, St. Ingbert
Dickel Hermine, Bebelnheim	Nagel Benno, Bebelnheim
Eicker Werner, Saarbrücken	Nagel Bernhard, Bebelnheim
Eisler Winfried, Bebelnheim	Nagel Erna, Bebelnheim
Ernst Günter, Aßweiler	Ochs Reinhard, Bebelnheim
Fickinger Marianne, Bliesmengen-Bolchen	Philipp Josef, Gersheim
Fischer Lothar, Bebelnheim	Rädel Artur, Dudweiler
Flieger Leni, Bliesmengen-Bolchen	Rädel Barbara, Wittersheim
Fuhr Fritz (+), Unterkirnach	Schäfer Lena (t), Bebelnheim
Haag Edgar und Haag Meta, Bebelnheim	Schild Edgar, Bliesmengen-Bolchen
Hähne Leo, Wittersheim	Schneider Alfons, Bebelnheim
Herter Willi, Bebelnheim	Schwarz Anni geb. Fuhr, Bebelnheim
Hoffmann Walter, Wittersheim	Sirnon Lena, Bebelnheim
Keipert Oswald, Wittersheim	Theis Reinhard, Bebelnheim
Kihl Edwin, Wittersheim	Wack Alois (t), Wellesweiler
Kohl Lenny, Bebelnheim	Wack Hermann, Bebelnheim
Lagaly Hans, Bebelnheim	Wack Horst, Bebelnheim
Lang Hugo, Bebelnheim	Zintel Hermine, Bebelnheim
Lauer Arnold, Habkirchen	