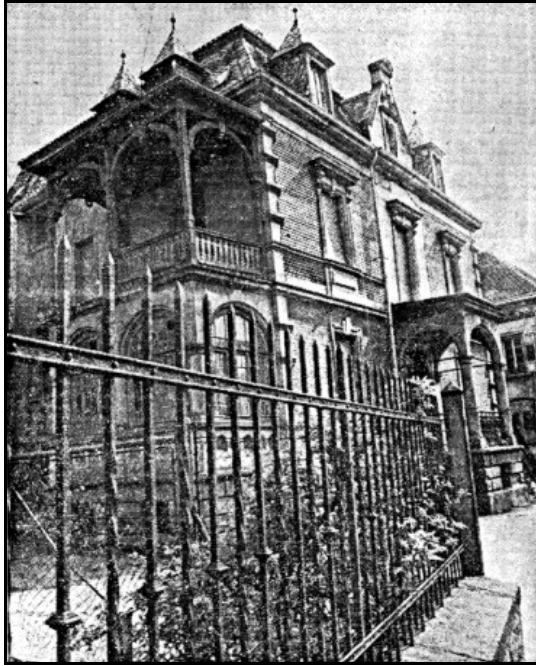


## **Die Fliegende Festung bei Bubach im Ostertal**

### **Teil 4**

#### **Verhör in Kusel: Stöße, Schläge und Gebrüll**



*In diesem Gebäude in Kusel (Ecke Trierer Str./Gartenstr.) befand sich im Zweiten Weltkrieg die Kuseler Gendarmerie.*

( Foto: Renate Zimmer, Kusel)

In der Kreisstadt Kusel kam der Transport gegen 20 Uhr an. Der Zivilist lieferte die Gefangenen am Polizeigebäude ab, das sich damals in der Trierer Str. 54 befand. Öfter sahen die Kuseler, wie dort durch das schwere Eisentor gefangene Flieger eingeliefert und zum Teil im durch ein Eisengitter umzäunten Hof festgehalten wurden. Der Kuseler Bezirkshauptmann der Gendarmerie, Eicher, hatte in dem Gebäude auch seine Dienstwohnung. Sein Gendarmeriebezirk umfasste im Zweiten Weltkrieg neben dem Kreis Kusel (mit dem Bezirk Waldmohr) auch den Kreis Rockenhausen. Bis zum Frühjahr 1944 übergab Eicher die Gefangenen der Fliegerhorstkommandantur Lachen-Speyerdorf bei Neustadt a. d. W., die auch die Aufräumarbeiten an den Absturzstellen durchführte. Auch das Kommando des Flughafenbereiches 34/XII Metz wurde zeitweise hierzu herangezogen. Später existierte eine Regelung, wonach gefangene Besatzungsmitglieder der Kommandantur des Truppenübungsplatzes Baumholder überstellt werden sollten, wie es ja auch im Falle der „Toonerville Trolley“-Leute geschah

Ein seltsames „Verhör“ folgte auf der Gendarmerie, an dem sich vermutlich auch der Bezirkshauptmann der Gendarmerie, EICHER, beteiligte. Ed McKENZIE erinnert sich:

Wir rollten zu einem Halt in einem größeren Ort, neben ein Haus, das wie ein örtliches Verwaltungsgebäude aussah. Es war jetzt ziemlich dunkel, als wir „Raus!“ aus dem Auto befohlen und in eine Reihe neben einer Steintreppe geschoben wurden. Als ich nach oben blickte, konnte ich innen eine bloße Glühbirne brennen und im Eingang einige Leute stehen sehen.

Dann erschienen einige Polizisten in grünen Uniformen mit Polizeihelmen und Gewehren in der Hand. Das war das erste uniformierte Personal, das wir zu sehen bekamen, und ich war entsprechend beeindruckt. Aber Sergeant Hamilton war dies offensichtlich nicht. Als einer von ihnen ihn von hinten anschubste, drehte er sich schnell um und begann die Faust zu heben. Sofort wurde er mit dem Gewehrkolben zu Boden geschlagen. Auch in unsere Richtung wurden einige Schläge ausgeteilt, nur für den Fall, dass wir Probleme haben sollten, ihr völlige Autorität über uns anzuerkennen. Solche Probleme hatten wir natürlich nicht. Bald wurden wir angewiesen, unsere Ausrüstung aus dem Fahrzeug zu ziehen und auf dem Boden neben den Treppenstufen aufzustapeln. Als wir damit fertig wurden, flüsterte ich Bill zu: „Was zum Teufel ist nur mit dir los?“ Während er noch nach Atem rang, keuchte er, es sei nur eine schlechte Angewohnheit von ihm, die er habe ausprobieren müssen, die er aber ab sofort lassen wolle. Es war möglicherweise gut, dass er diese Lektion so frühzeitig erteilt bekam, bevor er sich selbst oder uns alle ums Leben brachte.

Wir wurden die Treppe hinauf und in ein Zimmer geführt, das mich an die Amtsstube der Stadtverwaltung in meiner kleinen Heimatstadt erinnerte. Hinter einem Tisch saßen drei Männer, die eine Art Uniform an hatten, aber allem Anschein nach kein militärische. Sie sprachen miteinander, wobei sie in den Papieren wühlten, die mit uns zusammen eingetroffen waren. Die sechs oder acht Polizisten waren hereingekommen und standen in einer Reihe hinter unserem Rücken in Rührt-euch-Stellung mit den Gewehrkolben auf dem Boden. Bald konzentrierte sich die ganze Aufmerksamkeit im Raum auf uns vier Amerikaner.

Wir standen ihnen gegenüber, und sie brüllten uns an, was scheinbar kein Ende nehmen wollte, obwohl wir keinerlei Reaktion zeigten. Ich betete um etwas, das das Ganze unterbrechen sollte. Ich fragte mich, was zuerst nachgeben würde: meine zum Bersten volle Blase oder meine schwachen Knie. Es war klar, dass wir über unseren Einsatz verhört wurden und über die anderen Männer, die vielleicht bei uns gewesen waren. Die Fragesteller wurden jeden Augenblick wütender und roter im Gesicht wegen unserer anscheinenden Sturheit, was aber schlichtweg nur fehlendes Verstehen war. Sie meinten wohl, dass, wenn sie nur laut genug schrien, wir eher geneigt seien, sie zu verstehen und zu antworten, aber es funktionierte nicht. Die einzige Ermutigung, die wir aus alledem entnahmen, war, dass vielleicht einige von der Besatzung tatsächlich der Gefangennahme entgangen waren und noch frei herumliefen. Ich hatte Angst, irgendetwas von meinen begrenzten Deutschkenntnissen erkennen zu lassen, sogar nur zu sagen: „*Ich verstehe nicht.*“ Ich war mir sicher, dass dies dann die ganze Aufmerksamkeit auf mich gelenkt hätte, und wenn sie mir noch einen Schubser oder Stoß in den Unterleib geben würden, würde ich wie eine Wassermelone aufplatzen. Meine intensive Anstrengung, eine ruhige und keine feindliche Haltung an den Tag zu legen, sah vielleicht eher wie Trotz aus. Als mich einer der Fragesteller zurückstieß, versetzte mir der Polizist hinter mir mit der Faust oder mit dem Ellbogen einen Schlag in die Nierengegend, und ich krümmte mich wegen der Schmerzen in meinem Unterleib.

Jetzt schien es mir, dass ich mich mitteilen musste, um zu überleben. Indem ich jeden erdenklichen Begriff für „urinieren“ gebrauchte, der mir einfiel, außerdem Zeichensprache, die vermutlich obszön erschien, stieß ich schließlich auf ein Wort, das gewöhnlich in den Armeen beider Länder verwendet wird: „*Pissen*“ hatte überraschte Blicke des Verstehens zur Folge und vielleicht auch Erleichterung, dass endlich einer mit ihnen sprach. In barschem Ton wurde einem Polizisten ein Befehl zugerufen, der mich dann vor sich her durch eine Tür hinter dem Tisch stieß. Er trat hinter mir herein und machte die Tür zu. In dem trüben Licht konnte ich sehen, dass es eine Toilette mit zwei nebeneinanderliegenden Löchern war, und obwohl er mir dicht auf den Fersen stand, konnte ich schließlich die lebenswichtige Funktion in Gang setzen, auf die ich seit dem frühen Morgen in England hatte warten müssen.

Als ich herauskam, wurden die anderen hineingeführt, jeweils immer nur einer. Als ich wieder in der Reihe stand, wurden mir meine Handverletzungen bewusst. Ich hatte viele kleine Einschnitte, und ich konnte einige kleine Materialsplinter sehen, die sich in das Fleisch hineingebohrt hatten. Aber solange ich es vermied, die Hand zur Faust zu ballen, war es nicht schmerzhaft, und die Gefahr war nicht groß, dass ich so gedankenlos sein würde, dies zu tun. Wir blieben dort noch mindestens eine weitere Stunde lang stehen. Leute kamen herein, musterten uns, wühlten in Papieren, machten Bemerkungen und gingen wieder. Plötzlich kam ein Offizier des deutschen Militärs, und alles wurde sehr still. Es wurde als „Herr Hauptmann“ angesprochen, ein Hauptmann in der sauberen graublauen Uniform der Luftwaffe, dem Gegenstück der Luftstreitkräfte unserer Armee.

„*Hello, English soldiers*“, sagte der Hauptmann. „*For you the war is over.*“ Diese Feststellung sollten wir noch oft in den vor uns liegenden Wochen zu hören bekommen. Weil wir bis dahin stets als „*Engländer*“ und „*New Yorker*“ titulierte worden waren, aber noch nicht als „*Amerikaner*“, nickten wir lediglich, um die Begrüßung zu entgegennen. Nachdem wir so lange kein

Englisch mehr zu Ohren bekommen hatten, war es jedoch sehr erfreulich zu hören, wie dieser nett aussehende und lächelnde Hauptmann uns in unserer Muttersprache anredete. Ich bin mir sicher, dass er aus unserem Gesichtsausdruck unsere Erleichterung ablesen konnte.

Er sagte weiter, dass wir jetzt in den „guten Händen der Luftwaffe“ seien und dass wir mit dem Verständnis von „*Fliegerkollegen*“ behandelt würden. Ich war mir bewusst, dass Feldmarschall Hermann Göring im Ersten Weltkrieg ein erstklassiger Jagdflieger gewesen war, und ich hatte über die gegenseitige Rücksicht gelesen, mit der die Flieger beider Seiten sich behandelt hatten. Jeder Amerikaner wußte, dass Göring jetzt der Chef der Luftwaffe war. Die Erläuterungen des Hauptmanns besagten auch, dass er den Befehl hatte, dafür zu sorgen, dass wir nicht erschossen, aufgehängt oder totgeschlagen würden, zumindest nicht, solange wir für solche Handlungen keinen Anlass gaben.

Er drehte sich um und begann eine lange Diskussion mit den Funktionären, die für etwa zwei oder drei Stunden Fragen an uns gerichtet hatten, ohne eine Antwort zu bekommen. Sie nahmen unsere Papiere vom Tisch und überprüften sie, wedelten damit in der Luft und reichten sie herum. Nachdem jeder seine Einträge gemacht hatte, steckte sie der Hauptmann in seine Feldbluse und verschwand.

### **Transport nach Baumholder: In den guten Händen der Luftwaffe**

Eine Station, mit der die Gefangenen gewöhnlich auch Bekanntschaft machten, war der Keller des Kuseler Rathauses. Auch Ed McKenzie und seine Kameraden wurden für kurze Zeit nach ihrem „Verhör“ auf der Gendarmerie dorthin verfrachtet, bevor sie durch die Wehrmacht aus Baumholder abgeholt wurden. Man stieß sie in das dunkle Verlies hinein, wobei der verletzte Ed Kolber die Treppe hinunterfiel. McKenzie und Blaylock identifizierten bei ihrem Besuch im Mai 1996 den rechten Kellerraum als den, in den man sie 1944 gesteckt hatte. John Blaylock erinnert sich, dass sie am Verlies noch ein hartes und schimmeliges Stück Brot bekamen. Es sei kaum essbar gewesen, doch der Hunger habe es ihm schließlich hineingetrieben, erzählte Blaylock bei der Besichtigung im Mai 1996. Eine andere Besatzung, die am 29. Januar 1944 mit 8 Mitgliedern im Rathauskeller über Nacht „zu Gast“ war und im August 1996 die Stätte besuchte, war im Raum links daneben. Von dort führte damals noch eine Tür in einen kleinen Nebenraum. Diese Öffnung zum Nebenraum ist heute zugemauert. Dort befinden sich jetzt Heizöltanks.

Gegen 23 Uhr war der wenig angenehme Aufenthalt der vier Männer in Kusel beendet. Sie wurden zurück zur Gendarmerie geführt, wo ein Lastwagen der Wehrmacht sie abholte und zum Truppenstandort Baumholder brachte, wo eine Sammelstelle für gefangengenommene Flugzeugbesatzungen eingerichtet war. Dort trafen sie gegen 23.45 Uhr ein.

Ed McKENZIE berichtet über diese Phase:

Wir wurden zur Tür hinaus nach draußen in die Dunkelheit geschoben. Als wir unseren Weg zur Steintreppe hinunter tasteten, stolperten wir über den Stapel aus Fallschirmen, Helmen, Jacken, Sauerstoffmasken und Schutzbrillen. Man signalisierte uns, alles aufzuheben und auf der Ladefläche eines wartenden Militärfahrzeuges zu verstauen, einem Lastwagen ähnlich wie der „Six-by“ unserer Armee.

Wir erhielten Knuffe mit Gewehrläufen, und unter „*Auf, auf!*“- Rufen kletterten wir über die Heckklappe. Zuletzt kletterten noch zwei Soldaten hinterher, von denen sich je einer an das Ende einer der Bänke setzte, und eine Plane wurde über die Öffnung heruntergezogen. Der Gedanke, auf einen Fluchtversuch vorbereitet zu sein, war nicht stark genug, um mich vor dem

Einschlafen zu bewahren. Jeder von uns viere war bereits weit über den Punkt der reinen Erschöpfung hinaus.

Geräusche, die von draußen hereindrangten, rissen mich aus dem Schlaf. Es war mir klar, dass wir angehalten wurden. Die Plane wurde nach oben geworfen, der Schein von Taschenlampen fiel auf unsere Gesichter, Kommandos wurden uns zugerufen. Offenbar waren es Anweisungen zum Hinausklettern und zum Aufstellen in einer Reihe. Als ich hinuntersprang, spürte ich eine Oberfläche aus Kieselsteinen und konnte erkennen, dass wir uns in einer Art Hof zwischen zwei großen steinernen Gebäuden befanden. Es waren keine Lichter zu sehen, außer denen der Taschenlampen, die von Männern in dunklen Uniformen hin und her bewegt wurden.

Jetzt wurde es mir bewusst, dass die Deutschen, wie die Briten, wegen der ständigen Gefahr von Nachtangriffen strenge Verdunkelungsvorschriften befolgten. Obwohl wir Amerikaner unsere Einsätze nur am Tage flogen, griffen die britischen Bomber bei Nacht an. Ich vermutete, dass wir in einem Zielgebiet waren und dachte: „*Vielleicht ist der Krieg für mich noch NICHT vorbei.*“

### **Gefangennahme der anderen Besatzungsmitglieder**

Pilot Dick ANTHONY und Copilot Ray RANEY hatten, als sich auf dem Bumberg Leute der Absturzstelle näherten und als sie Motorräder hörten, das Weite gesucht. Sie liefen, um Deckung zu haben, mehrere Stunden durch den Wald, wobei sie versuchten, eine westliche Richtung einzuschlagen. So hofften sie, sich nach Frankreich durchzuschlagen zu können, um dort bei der französischen Widerstandsbewegung, der Résistance, unterzutauchen, in der Hoffnung, wieder den eigenen Truppen übergeben zu werden. Als die Dunkelheit hereinbrach, legten sie sich unter den Bäumen schlafen. Bei Tagesanbruch gingen sie weiter; bis sie schließlich erschöpft, hungrig und durstig waren. Nun verließen sie das Waldgebiet, um herauszu finden, wo sie sich befanden. Sie wurden sogleich von einem Bauern festgenommen, der sie beim Arm packte und andere Bauern herbeirief.

Dieser Vorgang spielte sich in der Nähe von **Höchen** ab und hat seinen Niederschlag in den damaligen Polizeiakten gefunden (Bericht des Gendarmerei-Postens Höcherberg/Höchen vom 25.04.1944, heute im Stadtarchiv Bexbach). Demnach handelte es sich bei dem erwähnten Bauern, der die beiden aufgriff, um Wilhelm Sorg aus Höchen, wohnhaft Brunnenstraße 6. Dieser gab zu Protokoll:

*“Am 25. April 1944 gegen 9.00 Uhr war ich mit Feldarbeiten in Höchen beschäftigt, als ich in dem nahen Friedhofwäldchen zwei verdächtige Personen bemerkte. Zur Rede gestellt, bückte sich einer der beiden Fremden und ergriff einen Stein, offenbar, um sich damit zur Wehr zu setzen. Ich schrie ihn laut an und rief auch sehr laut nach einem Nachbarn, welcher 200 m entfernt an seinem Acker stand. Nun ließ dieser den Stein fallen, und die beiden Fremden begaben sich auf meine Aufforderung unter meiner Führung zum Gendarmerei-Posten in Höchen.”*

Anthony berichtet, der Mann habe sie zuerst zu seinem Bauernhof geführt, sich dann noch rasiert und sich noch umgezogen, während die anderen sie bewachten hätten.

Der Meister der Gendarmerie des Höcher Polizeipostens, Weißmann, notierte auch in einem Bericht, was bei den Gefangenen gefunden wurde:

*“Bei den beiden Festgenommenen handelt es sich angeblich um amerikanische Flieger mit folgenden Namen, laut Angaben auf ihren Erkennungsmarken:*

- 1. Ray C. Raney, O-808590 T-41-3 A*
- 2. Richard P. Anthony, O-808493 T-42-3 AB*

*Weitere Angaben wurden verweigert. Außer einem reichlichen Geldbetrag in englischer und französischer Währung waren sie mit Lebensmitteln, bestehend aus Schokolade und Tabletten sowie mit Zigaretten und sonstigen Gebrauchsgegenständen gut versorgt. Trotz eingehender Suche wurden die Fallschirme und Waffen pp. nicht gefunden. Die Einlieferung in die Militär-Arrestanstalt der Wehrmachts-Kommandantur in Homburg erfolgte mit den vorgefundenen Sachen am 25. 4. 1944 um 11. 45 Uhr die Bekleidung der Festgenommenen bestand aus braunen Halbschuhen, langen Zivilhosen und aus einer Lederweste mit Reißverschluß. Beide trugen dunkle Hemden mit Selbstbinder und hatten keine Kopfbedeckung. Die sichtbaren Fliegerabzeichen waren an den Lederjacken entfernt.”*

Anthony und Raney wurden zu Fuß nach Homburg zur Wehrmachtskommandantur gebracht. Vom dortigen Militär wurden sie schließlich in einen Zug gesteckt, der sie nach Oberursel bei Frankfurt ins Offizierslager (Oflag) Luft 3 brachte.

Die MG-Schützen Irving BLANK und Charles FIELDS sowie der Bombenschütze und Navigator William DePAOLI waren nach dem Sturzflug mit dem Fallschirm abgesprungen. Einer von ihnen, aller Wahrscheinlichkeit nach DePAOLI, sprang bei **Herchweiler** und vermutlich landete am Feldweg vom Herchweiler Brunnen nach Selchenbach, ca. 250 m oberhalb der letzten Häuser. Es gab sofort einen Menschenaufbruch. Auch feindselige Stimmen wurden laut. Der Fallschirmspringer wurde dann im Spritzenhaus festgesetzt und kam danach ebenfalls nach Baumholder.

Noch am gleichen Nachmittag war Fred SEYLER mit dem Fahrrad auf dem Nachhauseweg von Selchenbach nach Frohnhofen. Als er das **Krottelbacher Loch** passierte, hörte er jemanden laut in Englisch rufen. Die Stimme kam vermutlich von einem der zwei restlichen Amerikaner; vermutlich von BLANK oder FIELDS. Sie wurden beide zwei Tage später, am 26. April 1944, in der Nähe von Krottelbach in der Flur „Erschbach“ am Rande des Krottelbacher Loches („Hoch Stubb“) festgenommen, nur einige Kilometer von der Absturzstelle entfernt. Als man sie bemerkte, machten die Bauern mit Gabeln und ähnlichen Geräten regelrecht Jagd auf sie, bis sie schließlich verhaftet wurden. Einer der Bewacher war Rudolf WAGNER aus Niederselchenbach, der die beiden Amerikaner mit seinem Karren nach **Herschweiler-Pettersheim** transportierte. Dort wurden sie im Keller des Bürgermeistersamts eingesperrt, wo sie die Dorfbewohner durch ein kleines vergittertes Fenster wie Affen im Zoo anstarrten. Es muss sich um Irving BLANK und Charles FIELDS gehandelt haben. Denn Irving BLANK, Sohn jüdischer Eltern aus New York, berichtet, er und Fields seien durch drei Bauern gefangengenommen worden. Einer habe ein Gewehr dabei gehabt, und die drei hätten diskutiert, ob sie sie erschießen sollten. Sie seien dann durch einen kleinen Ort geführt worden, wo die Leute sie begafft hätten, und seien dort in eine Art Zelle gesteckt worden. All das deckt sich mit den Aussagen der deutschen Augenzeugen, bei dem Ort muss es sich also tatsächlich um Herschweiler-Pettersheim und bei den Gefangenen um BLANK und FIELDS gehandelt haben.

Später brachte der Konker Ortsgruppenleiter Jakob GERLACH die beiden von Herschweiler-Pettersheim mit einem Auto der Marke DKW nach Konken. Neben Gerlach saß einer der

amerika-nischen Soldaten, hinten rechts ein Gendarm und links neben ihm der zweite Amerikaner. Die Soldaten trugen beide sandbraune Khaki-Uniformen. Der Wagen hielt vor dem Gasthaus Gerlach an, und der Ortsgruppenleiter ging ins Haus hinein. Im hinteren Teil des Wagens studierten der Polizist und der Amerikaner eine auf ihren Knien liegende Landkarte. Walter BLOHN und Karl MÜLLER, zwei Jungen, gingen zum Auto hin. Karl MÜLLER, der schon einige Jahre eine weiterführende Schule besucht hatte, kam zum Auto und sprach die Amerikaner in Englisch an. Darauf antwortete der, der vorne saß, in Deutsch: „Junge, sprich nur Deutsch.“ Obwohl sich Pilot Dick Anthony nicht daran erinnern kann, dass unter seinen Männern einer war; der etwas Deutsch konnte, deutet doch einiges darauf hin. Am ehesten könnte es sich dabei um Irving BLANK gehandelt haben, der heute noch beim Department of Veterans Affairs unter dem deutsch klingenden Namen Erwin BLANK (ausdrücklich ohne amerikanischen Mittelbuchstaben) registriert ist. Die beiden Soldaten im Auto machten durchaus keinen verängstigten oder besorgten Eindruck, sondern waren gelöst und aufgeschlossen. Schließlich fuhr der Wagen in Richtung Kusel weg.

In der Nähe der Stelle, wo die beiden aufgefunden worden waren, entdeckten die Leute einen Fallschirm, dessen Stoff sie zur Kleideranfertigung verwendeten.

### Das Ende der TOONERVILLE TROLLEY

Von nah und fern kamen Menschen in Scharen, um das ungewöhnliche Gefährt auf dem Buberg aus der Nähe zu bestaunen. Etwa drei Stunden lang, also bis ca. 18.00 Uhr; war dies uneingeschränkt möglich. Ganz Schlaue rückten mit Fässern und Schläuchen an, um etwas von dem begehrten Treibstoff abzapfen. Kinder kletterten auf und in der Maschine herum, was nicht ungefährlich war. Edmund KAISER aus Konken zum Beispiel hantierte im oberen Rumpfturm am Zwilling-MG herum, wobei sich einige Schüsse lösten. Doch dann machte die Bubacher Landwacht diesem ungeordneten Treiben ein Ende.



*Bewachung der TOONERVILLE TROLLEY durch die Bubacher Landwacht: Eduard Schäfer; Ernst Büttner; Adam Schneider (mit weißer Armbinde und geschultertem Gewehr).*

*(Foto: Irma Morgenstern, Bubach)*

Angeführt von Adam SCHNEIDER, der mit geschultertem Gewehr und weißer Armbinde ausgerüstet war, sperrte sie die Landesteile im Umkreis von 50 m mit zwei parallelen, an Holzpflocken befestigten Drähten ab. Eine ganz besondere Idee hatte die Kuseler Kreisleitung der NSDAP. Noch am Nachmittag des 24. April organisierte sie einen Bus, mit dem sie Leute aus Kusel und Umgebung auf den Buberg karrte. Unterwegs, zum Beispiel in Konken, wurden weitere Schaulustige aufgegriffen. Unter den „Bombertouristen“ befand sich auch Kreisleitungsmitglied Dr. Krebs, Zahnarzt in Kusel und Kreisamtsleiter der NSV, der Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt. Gegen 18 Uhr traf der Bus an Ort und Stelle ein. Was man konkret mit dieser Propagandaaktion bezwecken wollte, ist nicht bekannt.

Die Aufräumungskommandos, die Flugzeugwracks entfernen mussten, wurden damals durch das zuständige Luftgaukommando XII Wiesbaden geschickt. Bis die Luftwaffenleute eintrafen, wurden die Absturzstellen stets durch die Landwacht abgesperrt. Bevor die Luftwaffe den



Inspektion der rechten Tragfläche der TOONERVILLE TROLLEY. (Foto: Karl-Heinz Bützler; Neunkirchen)

Abtransport von den Absturzstellen in die Wege leitete, vergingen manchmal einige Tage, manchmal verstrich mehr als eine Woche.

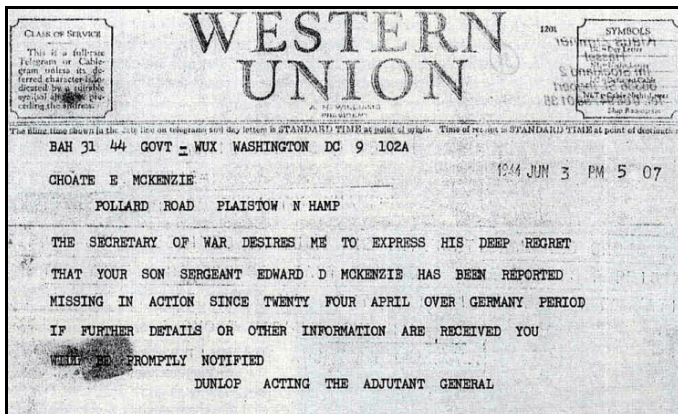
Die Sperrzone um die Bubacher B 17 existierte drei Tage lang, wobei die Maschine Tag und Nacht durch die Landwacht der umliegenden Orte bewacht wurde. Experten der Luftwaffe trafen schließlich ein und demontierten das noch brauchbare technische Gerät. Die MG-Munition wurde, da sie für deutsche Gewehre nicht verwendbar

war; an Ort und Stelle mit Hilfe der vorhandenen MGs verschossen. Danach wurde die Sperre wieder aufgehoben. Die silbrigen Metallteile glänzten in der Sonne, was weithin, z.B. bis Werschweiler, sichtbar war. Als dann eine Luftmine in der Nähe abgeworfen wurde, interpretierten dies die Leute als Versuch der Amerikaner; die Maschine zu zerstören, um sie nicht in Feindeshand fallen zu lassen.

Nach 10 Tagen begann eine Spezialeinheit der Luftwaffe damit, die Fliegende Festung auseinander zu bauen. Die demontierten Teile wurden zum Bahnhof Niederkirchen gebracht und dort gestapelt. Auch von dort wurden bei Sonnenschein die Lichtreflexionen erzeugt. Dies rief in der Bevölkerung Unmut hervor; weil man befürchtete, dass dadurch feindliche Bomber angezogen werden könnten.

Endlich, nach ca. zwei Monaten, also Ende Juni 1944, trafen drei leere Güterwaggons ein, in denen alles verstaut wurde. An einem Tag gegen 18 Uhr wurden sie an einen Zug Richtung Ottweiler angehängt und abtransportiert. Im letzten Waggon befanden sich die Fässer, in die der Rest des Treibstoffs, vermutlich noch mehrere 1000 l, abgefüllt worden war.

Was geschah mit den Flugzeugteilen? Es gab eine deutsche Einheit, die 1. Staffel des Kampfgeschwaders 200 (1./KG 200), die erbeutete Feindflugzeuge, auch Fliegende Festungen, wieder in Dienst stellte und weiterverwendete. Da die TOONERVILLE TROLLEY relativ unbeschädigt geblieben war; wäre es möglich gewesen, sie wieder zusammenzubauen. Ob dies aber der Fall war; ist unbekannt. Wahrscheinlicher ist es wohl, dass sie der Leichtmetallverarbeitung zugeführt wurde.



Telegramm des Kriegsministeriums an Edward McKenzies Vater (Fotokopie: Edward D. McKenzie, Conway New Hampshire)

### Vermisst

Am Tag nach dem Angriff wurde auf der US-Luftwaffenstation 109 in Podington mit Hilfe eines Formblattes ein Vermisstenbericht angefertigt. Demnach hatten die eigenen Verbände die Maschine bei klarer und ruhiger Witterung letztmals um 15.07 Uhr „bei Kaiserslautern“ mit zwei brennenden Motoren gesehen. Als Grund für den Verlust des Flugzeuges wird feindlicher Jägerbeschuss angegeben. Es folgen die Seriennummern der 13 MGs sowie Funktion, Name, Dienstgrad und

Dienstnummer der 10 Vermissten. Weiter hatten die eigenen Verbände nichts beobachtet. Von Fallschirmspringern oder einer Notlandung war nichts bekannt. So heißt es auch am Schluss des Dokuments, das von 1st Lieutenant William M. Sage, dem Statistikoffizier; unterzeichnet ist: „Keine endgültige Nachricht vorhanden.“ Das Ereignis wurde als 4150. Abschuss einer amerikanischen Maschine im 2. Weltkrieg (von 12.000) während des 315. US-Angriffes auf Deutschland (von 1000) registriert.

Am 3. Mai 1944, also über eine Woche später; erhielt Ed McKENZIEs Vater vom Verteidigungsministerium per Telegramm die Mitteilung, dass sein Sohn vermisst wurde. Am 10. Mai veröffentlichte eine Lokalzeitung in New Hampshire folgende nachrufartige Meldung: „

*Erster Verlust für Plaistow, Sergeant Edward D. McKenzie, 19 Jahre alt, unterer Rumpfturmschütze auf einer Fliegenden Festung, Sohn von Choate und der verstorbenen Florence McKenzie geb. Davis, Pollard-Str., Plaistow, New Hampshire wird seit dem 24. April bei einem Einsatz über Deutschland vermisst. Er ist der erste Verlust in Plaistow von 141 Militärangehörigen. Sergeant McKenzie war weniger als 60 Tage in Übersee und weniger als 30 Tage im Einsatz gewesen. Es folgt das Telegramm: Der Verteidigungsminister bringt sein tiefes Bedauern zum Ausdruck, dass ihr Sohn, Sergeant Edward D. McKenzie, seit dem 24. April als vermisst bei einem Einsatz über Deutschland gemeldet ist. Falls weitere Einzelheiten verfügbar sind, werden Sie umgehend benachrichtigt.“*

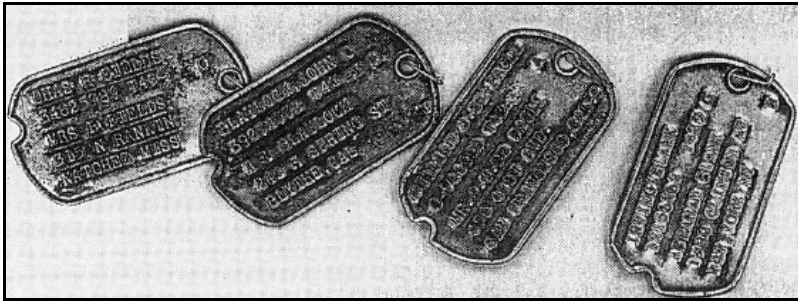
Sergeant McKenzie wurde in Plaistow geboren, besuchte die Pollard-Schule und absolvierte 1941 Haverhill High School. Für kurze Zeit war er im First National Store dieser Stadt angestellt, ebenso von dem Lebensmittelhändler J. M. Duston. Er trat am 1. April 1943 seinen Militärdienst an und wurde auf verschiedenen Luftwaffenstützpunkten in unserem Land ausgebildet. Bevor er nach Übersee abkommandiert wurde, war er auf dem Grenier-Flugplatz in Manchester, New Hampshire, stationiert. Sein Vater ist Mitglied des Schulausschusses, Geschäftsführer des First National Store und Hauptluftschutzwart in Plaistow."

## In Kriegsgefangenschaft

Ed McKenzie verbrachte die erste Nacht seiner Gefangenschaft in Baumholder in einer Zelle zusammen mit dem verletzten Ed Kolber, während er die folgende Nacht alleine in einer Zelle war. Dann, am 26. April 1944, wurde ein Gefangenentransport zusammengestellt, mit dem Blaylock, Hamilton, McKenzie, Kolber; Fields, Blank, Wildman und DePaoli zusammen mit 10 oder 12 weiteren amerikanischen Fliegern (Besatzung des Piloten Meacham, die ebenfalls am 24.04.1944 abgestürzt war) per Lastwagen und Bahn weggebracht wurden. Ed Kolber erinnert sich noch daran, dass er sich im Zug übergeben musste. Da der Wachposten ihm nicht erlaubte, seinen Kopf aus dem Zugfenster zu stecken, bekam dieser zur „Strafe“ alles auf die Beine. Auch auf dem Bahnhof in Frankfurt waren die Spuren des Luftkrieges zu sehen: ein Soldat baumelte mit seinem Fallschirm zwischen Himmel und Erde. Etwa am 28. April trafen sie im Dulag Luft in Oberursel bei Frankfurt ein. Seit ihrem Frühstück in England am 24. April, also vier Tage lang, hatten sie nichts mehr zu essen bekommen, lediglich Wasser hatte man ihnen zu trinken gegeben. Im Dulag gab es nun als „Begrüßung“ einen Suppenteller samt Löffel, mit denen sie sich an einem Bottich mit Rübensuppe in einer Schlange anstellen



*Durch die deutschen Behörden 1944 beschlagnahmte Fluchtfotos von MG-Schütze Charles R. Fields. (National Archives Washington, German Records, RG 242, KU 1620)*



Durch die deutschen Behörden 1944 beschlagnahmte Erkennungs-  
marken von Charles R. Fields, John C. Blaylock, William J. DePaoli,  
Irving Blank, Edward J. Kolber (zwei Exemplare), Chalmer D. Wild-  
man. (National Archives Washinciton. German Records, RG 242. KU  
1620)

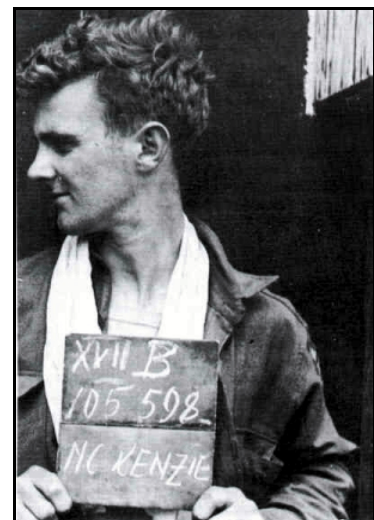


mussten. Zu diesem auch später angebotenen Standardessen  
bekamen sie noch eine Scheibe Schwarzbrot.

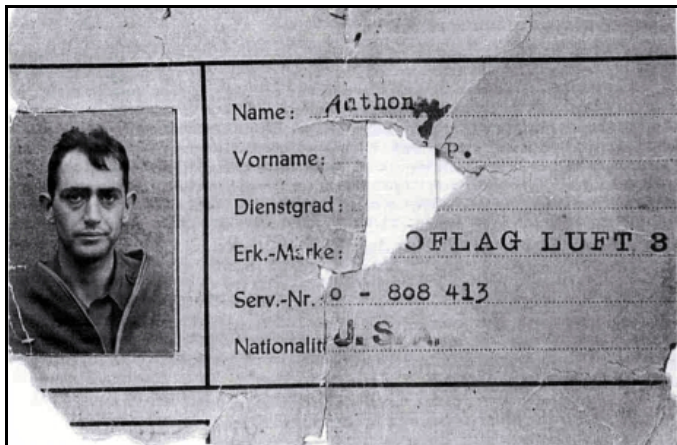
Kriegsgefangene Flieger wurden zunächst nach Frankfurt gebracht, entweder per Auto oder - was meistens der Fall war – per Zug. Von dort fuhr eine Straßenbahn direkt bis vor die Tore der Auswertestelle West nach Oberursel, 12 km nordwestlich von Frankfurt. Dort, im Verhörzentrum der Luftwaffe, versuchte man mit allerlei Kniffen und raffinierten psychologischen Tricks, den Gefangenen verwertbare Informationen zu entlocken. Eine beliebte Methode war, sie zunächst mit Daten zu beeindrucken. Die Amerikaner trugen alle fünf Passbilder bei sich, die sie in Zivil zeigten, und die der französische oder belgische Untergrund verwenden sollte, um damit gefälschte Papiere herzustellen. An den bei den Aufnahmen verwendeten Krawatten konnte die Auswertestelle sofort erkennen, welcher Fotograf das Bild gemacht hatte und in welcher Einheit jemand stationiert war. In Dossiers hatte man allerlei Informationen über die verschiedenen Bombergruppen und deren Stationen gesammelt, und zwar mit Hilfe von abgehörten Funkprüchen, alliierten Zeitungen und den Aussagen anderer Gefangener. Auch amerikanische Zigaretten, der Speiseplan der Flieger in England oder die neuesten Witze, die auf den verschiedenen Stationen kursierten, sollten die Kandidaten weichklopfen. Dann wurde ein Formular gezückt, in das der Verhöroffizier angeblich mindestens eine Information eintragen mußte, die beweisen sollte, dass der Gefangene tatsächlich ein Flieger und kein feindlicher Spion war. Der Eindruck, der Deutsche verfüge über Allwissenheit, wirkte oft. Und um möglichst bald ungeschoren von der Auswertestelle wegzukommen, tat man ihm häufig den Gefallen und erzählte, was er hören wollte, in der Annahme, er wisse sowieso schon alles. Mit diesen Informationen konnte der Vernehmungsoffizier dann die Dossiers anreichern und bei anderen verstärkt Eindruck schinden.

Auch rabiatere Methoden sollten die Informationsbeschaffung unterstützen. Da wurden Mikrofone in Zellen eingebaut oder mit hochgedrehter Heizung kräftig für Wärme gesorgt. Letzteres geschah zum Beispiel bei Ed McKenzie. John Blaylock erinnert sich, dass er kurz vor dem Einschlafen zum Verhör geschleppt wurde, sich dann wieder hinlegen durfte, dann erneut kurz vor dem Einschlafen aufgerüttelt und zum Verhör geführt wurde. Dies geschah mehrmals kurz hintereinander.

Der Aufenthalt in Oberursel betrug durchschnittlich zwischen 2



Edward McKenzie im Dulag  
Luft Oberursel, 1. Mai 1944.  
(Foto: Edward D. McKenzie,  
Conway, New Hampshire)



*Pilot Richard ABTHONY im Oflag Luft 3 in Oberursel im April 1944. Foto: Richard P. Anthony, Greeley, Colorado)*

Tagen und 4 Wochen. In Stoßzeiten, wenn die Menge der eingelieferten Soldaten answoll, war er wesentlich kürzer. Danach ging es für eine Übergangszeit ins Durchgangslager (Dulag) Luft nach Frankfurt-Mitte. Als dieses durch einen Luftangriff zerstört wurde, verlegte man das Dulag im Frühjahr 1944 nach Wetzlar-Klosterwald. Verletzte Gefangene wurden zunächst in die Klinik Hohe Mark bei Oberursel gebracht (sie existiert heute noch), auch Spezialkliniken wurden bisweilen bemüht. Und dann landeten alle in einem Gefangenenlager, einem Stalag (Stammlager).

Die Verhöre der Bubacher Besatzung im Dulag gestalteten sich, wie sie es schon erwartet hatten: man drohte ihnen Essens- und Wasserentzug an, auch die Verweigerung medizinischer Versorgung, falls sie keine Aussagen machen sollten. Die Drohungen wurden aber nicht wahrgemacht. Im Gegenteil: Ed KOLBER wurde von den anderen getrennt und nun endlich medizinisch behandelt. Eine Krankenschwester verständigte sich mit ihm per Zeichensprache. Sie zeigte auf den verletzten Arm und verzog das Gesicht zu einer Grimasse. Ed Kolber verstand, was sie meinte, und schüttelte den Kopf als Signal, dass er keine Schmerzen hatte. Dann forderte sie ihn auf, die Finger der Hand zu bewegen, was auch funktionierte. „Ah, gut!“, rief sie. Dann entfernte das medizinische Personal noch blaue Fäden von dem behebaren Anzug aus der Wunde und puderte die verletzte Stelle ein. Sie wurde mit Entwässerungsbandagen trockengelegt und verbunden.

Ed Kolber wurde für vier Wochen in ein Krankenhaus nach Schlitz in Hessen gebracht, wo er sich erholte. Ende Mai oder Anfang Juni 1944 kam er ins Stammlager (Stalag) Luft IV nach Kiefheide bei Belgard in Hinterpommern. Dort bekam er von einem britischen Arzt noch ein Stück des Geschosses herausoperiert, das in der Nähe eines Nerves steckengeblieben war. Heute verursacht ihm der Arm erfreulicherweise nur noch geringe Beschwerden.

Beim Verhör in Oberursel wiesen die Deutschen übrigens auf Blanks jüdische Abstammung hin - auf seiner Dienstmarke war ein „H“ für „Hebräisch“ eingestanz - und drohten ihm eine „Sonderbehandlung“ an, wenn er nicht aussagen würde. Doch die Drohung wurde nicht in die Tat umgesetzt.

Ed McKenzie, Bill Hamilton, Chalmer Wildman und John Blaylock und möglicherweise auch Charles Fields, Irving Blank und William DePaoli wurden nach etwa vier Wochen, Anfang Juni 1944, ins Stalag XVII B nach Krems in Niederösterreich verlegt.

Pilot Richard ANTHONY und Copilot RANEY wurden im Oflag Luft 3 in Oberursel fünf Tage lang bei Brot und Wasser in Einzelhaft gehalten und mehrmals täglich verhört, nie jedoch körperlich misshandelt. Am 30. April 1944 kamen sie in den neu eröffneten Westflügel des Stalag Luft III in Sagan in Niederschlesien, wo schließlich 2500 Mann gefangen waren.

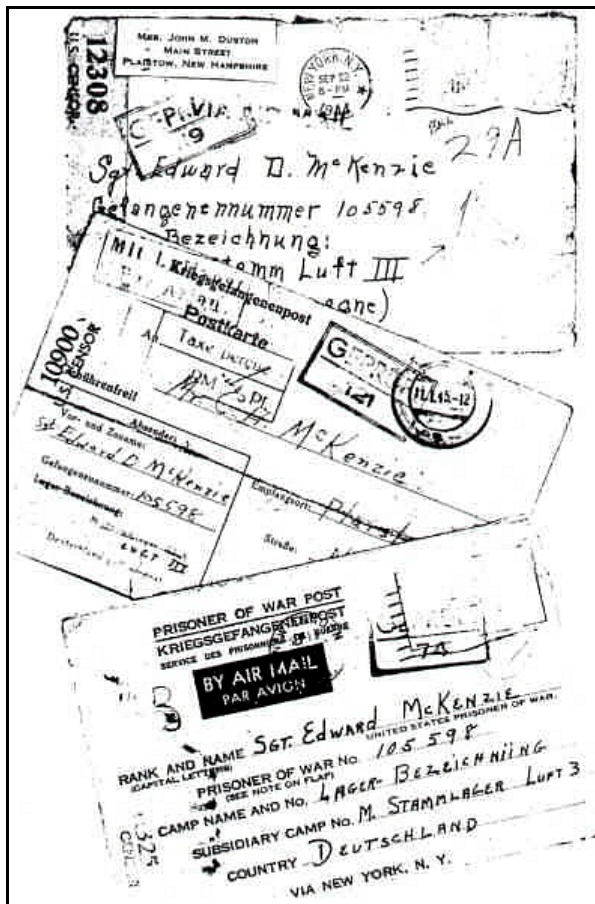
Besonders gut erinnert sich Dick Anthony an Weihnachten 1944. An Heiligabend hatte es leicht geschneit. Der Boden innerhalb des mit Stacheldraht eingezäunten Gebietes hinter den Wachtürmen war mit etwa 5 cm Schnee bedeckt, der durch schmutzige Militärstiefel hart und flach getreten worden war. Am Morgen des ersten Weihnachtstages war es kalt, sehr kalt. Der

kleine Sack Holz, den die Wachen verteilten, reichte zum Heizen nur für kurze Zeit. Deshalb machten die Gefangenen am frühen Morgen ein Feuer, um die Eiseskälte aus den Baracken zu vertreiben und taten das gleiche noch einmal am Abend, bevor sie in ihre Etagenbetten kletterten.

Geschenke gab es keine. Jedoch hatte das Rote Kreuz Lebensmittel geschickt. Das Weihnachtessen war etwas Besonderes: Frühstücksfleisch, Graupensuppe, rationierte Kekse, Pellkartoffeln und das schwere, mit Sägemehl aufgefüllte Brot, das es von den Deutschen gab. Das Rote Kreuz hatte auch Musikinstrumente geschickt, so dass einige der Gefangenen an jenem kalten Morgen Weihnachtslieder spielten. Einen Gottesdienst gab es nicht, jedoch sprach jeder für sich seine eigenen Gebete. Natürlich vermissten Dick Anthony und seine Kameraden das gute Essen, das es zu Hause gab: tagelang musste Dick an nichts anderes denken als an Ananastorte.

Abenteuerlich wurde es wieder, als in Deutschland die Fronten näherrückten und der Krieg zu Ende ging. Zuerst waren davon die Lager im Osten betroffen. Am 20. Januar 1945 um Mitternacht wurde beim Herannahen der Russen das Lager Sagan aufgelöst.

Dick ANTHONY, Ray RANEY und die anderen Insassen, zusammen 10.000, wurden evakuiert. Es begann ein sechstägiger Gewaltmarsch in einem bitterkalten Schneesturm und bei Temperaturen um den Gefrierpunkt, wobei die Männer darum kämpfen mussten, wach und am Leben zu bleiben. Viele starben unterwegs. Endlich, 100 km von Sagan, wurden die Gefangenen in einen Zug gesteckt, mit dem sie schließlich im überfüllten Stalag XIII D in Nürnberg landeten.



Kriegsgefangenenpost an und von Edward McKENZIE 1944/45 (Fotokopie: Edward D. McKENZIE, Conway, New Hampshire)

Zwei Monate mit Flächenbombardements, Hunger, Läusen, Wanzen und Flöhen zogen ins Land. Am 4. April 1945 begann die zweite Evakuierung. Zu Fuß erreichten die Kriegsgefangenen bei schönem Frühlingswetter 10 Tage später Stalag Luft VII A bei Moosburg an der Isar, nordöstlich von München. Die Befreiung kam im April 1945. Kanonen und Bomben hielten die Gefangenen die ganze Nacht über wach, deshalb wußten sie, dass etwas Wichtiges geschah. Am nächsten Morgen, dem 29. April, war das Lagergelände leer Niemand war mehr da. Die Wachen hatten sich einfach in der Nacht abgesetzt und die Gefangenen allein gelassen. Bald hörte man, wie eine Panzerkolonne durch die deutsche Landschaft rollte, die schließlich den Lagerzaun durchbrach.

Auf dem ersten Panzer saß General Patton, ein Anblick, den Dick Anthony nie mehr vergessen wird. Immer noch erinnert er sich an die Ereignisse an diesem „wichtigsten Tag“ in seinem Leben. Die Gefangenen wurden dann zum Lager „Lucky Strike“ in Frankreich geflogen und per Schiff nach New York gebracht. Der Anblick der Freiheitsstatue versetzte alle

in Hochstimmung, ein Anblick, der auch für Dick Anthony eine unvergessliche Erfahrung geblieben ist.

Bis Ende 1944 sei es in Kiefheide recht langweilig gewesen, berichtet Ed KOLBER. Dann habe man den Geschosslärm der deutschen und russischen schweren Artillerie hören können. Das Lager wurde evakuiert, und die Gefangenen mussten in Gruppen in verschiedene andere Lager marschieren. Ed Kolber gehörte zu den letzten, die aufbrachen. Im Zickzackkurs wurde zu Fuß die gesamte Strecke zwischen Kiefheide und Braunschweig bewältigt, sage und schreibe 600 km. Oft bombardierten und beschossen alliierte Flugzeuge die Straßen, auf denen der Treck sich bewegte. Schließlich übernachteten sie im Mai 1945 in einer Scheune, als britische Truppen kamen und die Wachen festnahmen. Die Gefangenschaft war zu Ende. Die Briten gaben Ed Kolber ein Auto mit dem Hinweis, damit nach Hildesheim zu fahren, was er auch tat. Von dort ging es per Flugzeug zum französischen Atlantikhafen Le Havre, wo er an Bord des Marinefrachters „Miami Robin“ ging. Mit diesem Schiff kam Ed Kolber am 15. Juni 1945 in den USA an.

Die Mitglieder der Anthony-Besatzung, die im Stalag XVII B in Krems in Niederösterreich gelandet waren, wurden Anfang April 1945 beim Nahen der Russen ebenfalls evakuiert. Etwa am 20. April, an einem trüben Tag mit Nieselregen, befand sich Ed McKENZIE zusammen mit seiner Gruppe, durchgefroren und erschöpft, in einem ländlichen Gebiet westlich von Linz. Der deutsche Marschkommandant führte sie von der Straße herunter in das Gelände eines Bauernhofes, wo sie sich zum Wärmen Feuer machen durften. Obwohl ihnen dies ausdrücklich verboten war, verwendeten sie hierzu, da kein anderes Brennmaterial da war, Äste von Obstbäumen und Pfosten von Zäunen. Auf der Suche nach etwas Essbarem entdeckte Ed McKENZIE in einem Feld eine bei der letzten Ernte vergessene Zuckerrübe, die er mit seiner Dienstmarke ausgrub. Da hielt plötzlich auf der Straße ein großes Auto an, und drei SS-Offiziere, die nach Wehrmachtsdeserteuren und Drückebergern suchten, sprangen unter lauten Kommandorufen heraus. Sie bahnten sich einen Weg durch die Gefangenen, wobei sie freigiebig Faustschläge, Tritte, Drohungen und Flüche verteilten und zornig Feuer austraten. Die deutschen Wachen waren in heller Aufregung, teilweise duckten sie sich eingeschüchtert hinter den Gefangenen, um den drei Schikanierern nicht aufzufallen. Da kamen sie direkt auf Ed McKENZIE mit seiner gestohlenen Zuckerrübe zu. Schnell ließ er diese vorne in seinen Hosen verschwinden und drückte die Knie zusammen, damit sie nicht weiter nach unten fallen sollte. Dann machte er zusammen mit den anderen den wütenden SS-Männern Platz, wobei er versuchte, seine Bewegungen so normal wie möglich zu gestalten und gleichzeitig die Zuckerrübe nicht zu verlieren. Die drei eilten vorbei, ohne Ed McKenzie zu belästigen. Als sie wieder abgebräust waren und Ed McKenzie seine Beute hervorholte, brachen alle in lautes Jubelgeschrei aus. Die Zuckerrübe wurde in Stücke zerteilt und unter alle aufgeteilt. Ihr Marsch endete schließlich nach 200 km im Staatsforst bei Braunau am Inn, wo sie durch amerikanische Panzertruppen befreit wurden.

## **Und nach dem Krieg**

Alle 10 Männer, die am 24. April 1944 bei Bubach landeten, haben den Krieg überlebt und sind wohlbehalten in die Heimat zurückgekehrt. Ihr Militärdienst war damit aber zunächst noch nicht beendet.

Pilot Dick ANTHONY konnte 3 Monate Urlaub in Missouri und Minnesota verbringen, wo er sich einem seiner Hobbys, dem Fischen, widmete. Dann folgte 1 Monat Dienst in Miami Beach, Florida, nach dem er aus dem Militär entlassen werden sollte. Doch er entschied sich, weiterhin als Pilot bei der Luftwaffe zu bleiben und wurde auf dem Luftwaffenstützpunkt Lowry bei Denver, Colorado, stationiert. Dienstliche Abordnungen erfolgten zur NATO nach Fontainebleau

in Frankreich, Neapel in Italien und 5 Jahre ins US-Luftwafenhauptquartier nach Washington. Im Jahr 1969 schied er im Alter von 48 Jahren aus dem Militärdienst aus und arbeitete bei einer öffentlichen Verwaltung. Dick Anthony lebte im Ruhestand in Greeley, Colorado und ist dort im Jahr 2006 gestorben

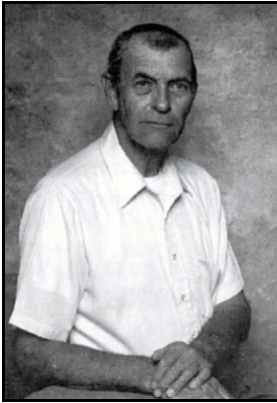
Copilot Ray RANEY blieb ebenfalls nach dem Krieg bei der Luftwaffe und machte 1950/51 den Korea-Krieg als Pilot mit. Er verließ später das Militär im Rang eines Majors, arbeitete danach für die Nationale Luftfahrtbehörde und betrieb dann eine gut gehende Schlosserei in Lubbock, Texas. In seiner Freizeit spielte er viermal die Woche Golf, veröffentlichte fünf Gedichtbände und malte mehrere Gemälde. Er starb im Jahr 1993.

Ed McKENZIE verbrachte nach seiner Gefangenschaft zunächst 1 Monat Heimaturlaub und wurde dann in New Jersey und Massachusetts noch bis Dezember 1945 dienstlich eingesetzt. Im Jahr 1949 wurde er Mitglied der Nationalgarde Luft in der 133. Jagdstaffel (P 47). Während des Korea-Krieges wurde er wieder einberufen und diente als Leiter der Waffenabteilung dieser Staffel. In seiner beruflichen Laufbahn war er zuletzt Geschäftsführer einer Mineralölgesellschaft. Ed McKenzie bekleidet zahlreiche Ämter im öffentlichen Leben. Außerdem ist er in leitender Funktion in Vereinen tätig als Historiker, Archäologe und Mineraloge. Er ist Gründer der „Grey Eagles“, einer Vereinigung von Schlachtfliegern des Zweiten Weltkrieges. Er lebt in Conway, New Hampshire.

Ed KOLBER arbeitete nach dem Krieg hauptsächlich als Kfz-Mechaniker und lebt heute in Glendale, Arizona. Sein Großvater war übrigens in den 1870-er Jahren aus Landau in der Pfalz nach Amerika ausgewandert, also aus dem Gebiet, zu dem früher auch Bubach gehörte.

In Natchez, Mississippi, wurden die Verwandten (Bruder und Schwester) von Charles FIELDS gefunden. Fields war wie McKenzie, Blaylock und Wildman in Krems in Niederösterreich im Stalag XVII B gefangen. Schon dort tat er sich als Glücksspieler hervor, der Turniere organisierte. Nach dem Krieg machte er sein Hobby zu seinem Beruf. Auf einer seiner „Touren“ starb er 1958 in Havanna in Kuba an einem Herzanfall. Das unstete Leben habe er vom Vater geerbt, berichten die Verwandten.

John BLAYLOCK lebte in Calvin, Oklahoma auf einer Farm und starb dort im Jahr 2000. Chalmer WILDMAN starb 1990 (in Lancaster, Ohio), Bill HAMILTON 1993. William DePAOLI lebte in San Francisco, Irving BLANK in Florida.



*Copilot Ray RANEY im  
Jahr 1981.  
(Foto: Carolyn Raney,  
Lubbock, Texas)*

## **Ray C. Raney: Flieger und Poet**

Wie schon erwähnt, hat sich die lyrische Ader von Copilot Ray C. Raney in einer Reihe von Gedichtbänden niedergeschlagen. In den Texten verarbeitete er auch seine Kriegserlebnisse. Im folgenden sind einige Strophen zu dieser Thematik aus verschiedenen Gedichten zusammengestellt.

### **Fifty Years Ago**

*von Ray C. Raney*

Fifty years ago, or was it a bit more  
Kids of today, sure don't know the score  
When kids of yesterday, faced such a task  
Grew up overnight, in case you should ask

Oh, we were all heroes, in all of the press  
Facing the War, and its horrors, I guess  
But we all pressed on, a job we must do  
Friend, I was just as scared as were you

Machine guns and cannon, there in the air  
Knew I was right, and that kept me up there  
Yet, it was awful, sure there was fright  
Boys became men almost overnight

While many men of eighteen or twenty  
Went into combat, yes they saw plenty  
Wounded, captured or paid with their life  
Didn't flinch once, facing such strife

There is so much, I've been through  
Being shot at by folks, that I never knew  
I only bombed their factories, you see  
While they tried to shoot big holes in me

They shot my airplane out of the sky  
Didn't seem to care if I live or die  
A year and five days, a prisoner of war  
Folks said that's what I went overseas for

Ex-Prisoners of War; or so I have found  
Had all kinds of exercise, some underground  
Many meals missed, weight they all lost  
Serving our Country, regardless of cost!

Our Veterans Day Parade was very long  
But, we didn't face a very big throng  
There were more of us in the parade  
Than along the route, none in the shade  
Fifty years ago we Vets, then were news  
Now, nobody cares if we sing the blues!

*Zusammengestellt aus: Ray C. Raney, Half Wit and Wisdom V, Lubbock, Texas, 1993*

## Die Quellen

### Augenzeugen und Informanten

Walter Harth, Bubach  
Hans Kirsch, Selchenbach  
Anni Lensch, Bubach  
Irma Morgenstern, Bubach  
Werner Müller, Bubach  
Karl Hersemeyer, Namborn  
Werner Buschauer, Bubach  
Berthold Drumm, Herchweiler  
Ewald Schenkel, Marth  
Dieter Becker, Niederkirchen  
Horst Holzapfel, Fürth  
Ludwig Geis, Hoof  
Gertrud Harth, Selchenbach  
Karl Gerber, Frohnhofen  
Hans Ulrich, Langenbach  
Helmut Wern, Werschweiler  
Alwine Penna, Herschweiler-Pettersheim  
Edward J. Kolber; Glendale, Arizona, USA  
John C. Blaylock, Calvin, Oklahoma, USA  
Richard P Anthony, Greeley, Colorado, USA  
Irving Blank, Tamarac FL, USA  
Walter Harth, Bubach  
Harold E. Jansen, Den Haag  
Rudi Latterner, Mühlbach  
Michael Fields, Natchez MS, USA  
Renate Zimmer, Kusel

Reimund Benoist, Dörrenbach  
Ewald Neu, Pfeffelbach  
Rudolf Keller, Pfeffelbach  
Rudolf Hermann, Konken  
Walter Blohn, Konken  
Horst Zimmer, Bubach  
Karl-Heinz Bützler, Neunkirchen  
Werner Weisgerber, Balterweiler  
Fritz Später, Werschweiler  
Horst Holzapfel, Niederkirchen  
Karl Müller, Hoof  
Walter Guth, Hoof  
Fred Seyler, Frohnhofen  
Carolyn Raney, Lubbock, Texas, USA  
Walter Blohn, Konken  
Kurt König, Saal  
Emil Schneider, Oberkirchen  
Ralph Rosensteel, N. Versailles, Pennsylv., USA  
Edward D. McKenzie, Conway, NewHamps., USA  
Robert D. Elliott, Newbury Park, Californ., USA  
Richard Graff, Kusel John C. Blaylock, Calvin OK,  
Hans Berger, München  
William J. DePaoli, San Francisco CA, USA  
Werner Eckel, Limbach  
Ernst Schworm, Niederalben

### Fachliche Auskünfte

Werner Eckel, Limbach  
Roland Geiger, St. Wendel  
Jochen Hönig, St. Wendel  
Julius Scheid, St. Wendel  
Uwe Benkel, Kaiserslautern

Dieter Bettinger, Ottweiler  
Harold F. Jansen, Den Haag (NL)  
Kurt Mehner, Rinteln  
Sven Carlsen, Hamburg

### **Archivalien**

Kreisarchiv Kusel, A 269: Meldung der Gendarmeriestation Kusel vom 24.04.1944  
National Archives, Washington: Missing Air Crew Report 4150 (fiche 1468)  
Werksarchiv Dornier-Werke, Friedrichshafen: Unterlagen z. Bombardierung der Werksanlagen (1943 - 1945)  
Tagebuch Jakob Klein, Niederalben (Privatbesitz).

### **Literatur**

Andrews, Paul M., The Mighty Eighth Combat Chronology (zum Druck vorbereitetes Manuskript). Doherty, Robert E./Ward, Geoffrey D., Snetterton Falcons II. The 96th Bomb Group in World War II, Dallas TX (USA), 2. Aufl., 1996, S. 128 u. 132/133.  
Die großen Luftschlachten des Zweiten Weltkrieges, Klagenfurt, o. J.  
Die Wehrmachtsberichte 1939 - 1945, Bd. 3, Köln, o. J., S.88.  
Freeman, Roger A., The Mighty Eighth. A History of the U. S. Units, Men and Machines. A History of the US 8th Army Air Force, London, 4. Aufl., 1976.  
Freeman, Roger A., B-17 Fortress at War; London, 1977.  
Freeman, Roger A., The Mighty Eighth. War Diary, London, 2. Auflage, 1990, S.226.  
Mehner, Kurt, Hrsg., Die geheimen Tagesberichte der deutschen Wehrmachtsführung im Zweiten Weltkrieg 1939 - 1945, Bd. 10, Osnabrück, 1985.  
Peters, Mike, "One holiday when Spam was a treat," Greeley Tribune, 25.12.1989.  
Rodeike, Peter/Prien, Jochen, Jagdgeschwader 1 und 11. Teil 2: 1944, Eutin, o. J.  
Toliver, Raynond F., The Interrogator. The Story of Hanns Schärft, Luftwaffe's Master Interrogator, Fallbrook CA (USA), 1978.