

## **Jagdfliegerabstürze im Kreis Kusel am 11. Februar 1944** ***Die Abstürze von Kenneth Martin, Andreas Reißle und Richard McDonald***<sup>1</sup>

von Klaus Zimmer

### **Das Tagesgeschehen**

Der 11. Februar 1944 war ein bitterkalter klarer Wintertag. Die Amerikaner schickten damals vergleichsweise wenig Bomber nach Deutschland. "Nur" rund 200 Maschinen flogen damals ein, um hauptsächlich Frankfurt zu bombardieren. Einige davon erreichten die Stadt am Main nicht und suchten sich Gelegenheitsziele, Ludwigshafen und Saarbrücken. Mit von der Partie waren über 600 Jagdmaschinen, die den Begleitschutz der Streitmacht bildeten, darunter 38 Mustangs der in Boxted in England stationierten 354. US-Jagdgruppe aus der 9. US-Luftflotte. Diese Gruppe verlor zwei Maschinen, beide im Kreis Kusel, und zwar die ihres Kommandeurs und Anführers Colonel Kenneth R. Martin und die seines Flügelmannes, Leutnant Richard McDonald. Dass Colonel Martin, der ein willkommener "Gast" für die deutschen Verhöroffiziere war, vom Himmel heruntergeholt wurde, war dem deutschen Unteroffizier Andreas Reißle von der II./JG 11 zu verdanken, der ebenfalls in unserem Gebiet abstürzte. McDonald wurde durch Major Günther Specht, ebenfalls von der II./JG 11 abgeschossen. Doch davon später mehr. Anscheinend wurde auch Oberleutnant Philipp von der 3./NJG 102 der gleiche Abschuss anerkannt, so dass er möglicherweise das gemeinsame Werk von Specht und Philipp war.

Aus der Sicht des **Einsatzberichtes der 354. Jagdgruppe** spielte sich folgendes ab:

*"Um 10.55 Uhr überflog die Gruppe die Küste über der Insel Walcheren bei 9000 m und hielt Kurs bis 11.40 Uhr. Bis 12.25 Uhr wurden die Bomber im Zielgebiet unterstützt. Der Küstenüberflug auf dem Rückweg erfolgte nördlich Ostende um 13.45 Uhr auf 6000 m. Über dem Ziel war die Flak intensiv und genau. Sie zielte sowohl auf unsere Jagdflugzeuge als auch unsere Bomber. Von Köln zum Zielgebiet und darüber hinaus bis zum Verlassen der Bomber war der Widerstand des Feindes sehr heftig und konzentriert. Zahlreiche Me 410 und Me 210 und alle andere Typen feindlicher Maschinen wurden gesichtet. Colonel Martin, der eine Formation anführte, wurde nördlich des Ziels durch acht Me 410 angegriffen und kollidierte frontal mit einem feindlichen Jagdflugzeug. Unmittelbar davor war sein Flügelmann, Leutnant Richard McDonald, von hinten angegriffen worden und abgestürzt. Aus keiner der beiden Maschinen wurde ein Fallschirm beobachtet. Im Zielgebiet befanden sich mehr als 100 feindliche Jagdflugzeuge."*

Der **Lehrer Jakob Klein** aus Niederalben notierte am 12. Februar 1944 in sein Tagebuch: *"Kinder sagen, in Oberalben sei gestern ein feindliches Flugzeug bei einem Luftkampf abgestürzt. Es stecke im Boden. Der Flieger sei bei Ehweiler mit dem Fallschirm gelandet und gefangen genommen worden."* Als im Jahr 1992 in Oberalben beim Bau einer Teichkläranlage Baggerarbeiten durchgeführt wurden, kam dieses Wrack zum Vorschein. Der Schrott wurde durch die Arbeitsgruppe Vermisstenforschung unter Leitung von Uwe Benkel und Otto Schmitt geborgen und ausgewertet. Von zentraler Bedeutung war ein Maschinengewehr, auf dem noch die Seriennummer entziffert werden konnte. Mit Hilfe dieser Nummer konnte die Maschine einwandfrei identifiziert werden: es war die von Leutnant Richard McDonald. Der Verfasser spürte ihn in Massachusetts in den USA auf und besuchte ihn im Sommer 1997 in seinem Haus am Atlantik. Dabei konnte er ihm im Namen der Arbeitsgruppe Vermisstenfor-

---

<sup>1</sup>Erstmals veröffentlicht in *Westricher Heimatblätter*, Sept. 2000, S. 159 - 173.

schung eine Videocassette von der Ausgrabung sowie im Namen der Verbandsgemeinde Kusel eine Wappenplakette übergeben, worüber auch die lokale Presse in den USA berichtete.

Noch ein anderer Tagebucheintrag spiegelt die Abstürze vom 11. Februar 1944 wider. Der **Pfarrer Robert Leonhard Weber** aus Lambsborn notierte:

*“Angriff auf Ludwigshafen und Frankfurt. Gegen 12.00 Uhr Heimkehr von Bechhofen. Als ich in der Nähe der Höckerlinie war, sah ich ein Flugzeug im Norden kurven. Unweit davon stand ein Stern von der Größe des Jupiter. Ein Stern am lichten Tag? Nein, es war ein Fallschirm, der, von der Sonne beschienen, golden leuchtete! Ich visierte den ‘Stern’ durch Bäume an und sah jetzt, daß er sich bewegte. Die Bewegung nahm zu. Er schwebte in nordwestlicher Richtung davon, an Höhe verlierend. Der Pilot, ein amerikanischer Offizier, kam bei der Mohrmühle herunter. Arm gebrochen. Bein verletzt. Kam ins Lazarett nach Landstuhl [richtig: Homburg]. Ein deutscher Jäger landete mit dem Fallschirm bei Brücken. Zwei Flugzeuge stürzten bei Steinbach (am Glan) und Nanzweiler ab.”*

Pfarrer Weber, ein scharfsinniger Beobachter, hatte den Absturz von Colonel Martin gesehen und schloss auch den seines Kontrahenten, Unteroffizier Andreas Reißle, mit in sein Tagebuch ein.

Die Akteure des 11. Februar 1944 sind hier noch einmal zusammenfassend aufgeführt:

Name	Kenneth R. Martin	Andreas Reißle	Richard McDonald	Günther Specht
Rang	Colonel	Unteroffizier	Lieutenant	Major
Einheit	354. FG	II./JG 11	354. FG	II./JG 11
Flugzeugtyp	P 51 (Mustang)	Me 109	P 51 (Mustang)	Me 109
Absturzort	Nanzweiler	Liebsthal	Oberalben	-----
Landeort	Mohrmühle	Brücken	Ehweiler	-----

### **Unteroffizier Andreas Reißle und Colonel Kenneth Martin**

Dank der emsigen Nachforschungen von Hans Sandmeyer aus Waldmohr wissen wir über einen der deutschen Protagonisten jenes 11. Februar 1944 recht gut Bescheid. **Unteroffizier Andreas Reißle** wurde 1932 in Anhorn, Kreis Wangen/Allgäu, in Württemberg geboren und arbeitete vor dem Krieg in einer Käserei. Im Oktober 1941 wurde er zum Militär einberufen und zunächst der 1. Batterie der schweren Artillerie-Ersatz-Abteilung 61 zugewiesen. Aus seinem Wehrpass geht sein weiterer Werdegang hervor:

04.01.1942: 3./Fliegeranwärter-Bataillon Seyring

02.03.1942: Flugzeugführerschule 114 Wien 23

21.04.1943: 1./Jagdgeschwader 104

21.10.1943: Jagdgruppe Süd, 2. Staffel (Luftverteidigung der Küste im Bereich der Luftflotte 3)

09.01.1944: II./JG 11, 4. Staffel (Einsatz gegen England in der Deutschen Bucht)

12.02.1944: 3./Frontflieger-Sanitätsgruppe Quedlinburg

01.03.1944: Eisernes Kreuz 2. Klasse

03.03.1944: Nahkampfabzeichen in Schwarz

01.06.1944: II./JG 11, 4. Staffel

04.07.1944: gefallen im Luftkampf bei Dreux (Frankreich)

Auch über Reißbles Kontrahenten, **Colonel Kenneth R. Martin**, wissen wir recht gut Bescheid, zumal über sein Wirken auch in mehreren amerikanischen Büchern berichtet wird. Er wurde 1916 in der Gegend von Kansas City geboren und trat 1937 nach Absolvieren eines College der amerikanischen Marine bei. Da es ihm dort nicht sonderlich gut gefiel, wechselte er zur Luftwaffe und wurde zunächst der 1. Jagdgruppe zugeteilt. Im November 1942 wurde er mit der Aufstellung der 354. Jagdgruppe betraut, die er von Grund auf zu einer schlagkräftigen Truppe zusammenschweißte. Zunächst war die Einheit mit Maschinen des Typs P 39 (Airacobra) ausgerüstet, wurde aber schon bald, im Herbst 1943 nach ihrer Verlegung nach England, als erste Gruppe auf die neuen P-51-Maschinen (Mustang) umgestellt. Damals wurde nach und nach die neue 9. US-Luftflotte gebildet, die die Sonderaufgabe haben sollte, im Rahmen der taktischen Kriegsführung alliierte Bodentruppen bei einer Invasion auf dem europäischen Festland zu unterstützen. Martins 354. Jagdgruppe war die erste Gruppe und damit die Keimzelle der neuen Einheit.

Zunächst musste sich die 354. Jagdgruppe allerdings noch am Begleitschutz der schweren Bomber beteiligen. Bis zu seinem Abschuss brachte es Martin dabei auf 17 Feindflüge und bekam 5 ½ Abschüsse anerkannt. Ein Zeitgenosse, **James H. Howard**, charakterisiert ihn so:

*“Martin war ein ruhiger, besonnener Mann von mittlerer Größe und durchschnittlichem Körperbau. [...] Seine Kameraden nannten ihn ‘Sleeper’ [‘Schläfer’] und nahmen ihn wegen seiner spießigen Moralvorstellungen oft auf den Arm. Martins junges Alter täuschte über seine Reife und Entschlusskraft hinweg. Er war nicht aus der Ruhe zu bringen, und alle mochten seinen zurückhaltenden Führungsstil. Er besaß den gleichen Ehrgeiz zum Kampfeinsatz wie seine Männer. Er rauchte nie, kaute aber stattdessen an einer nicht angezündeten Zigarette. Zur Ablenkung trank er ab und zu ein Bier mit den Piloten. Was mir bei unserem ersten Zusammentreffen besonders auffiel, war, dass er mir so aufmerksam zuhörte. Ich habe dann später immer darauf geachtet, was ich in seiner Gegenwart sagte.”*

Dass der Aufbau der 9. Luftflotte den Deutschen nicht verborgen bleiben konnte, ist verständlich, ebenso, dass man sich brennend für deren Struktur, Ausrüstung und Aufgabe interessierte. Am 11. Februar 1944 ging dann den Deutschen mit Martin endlich der lange erwartete dicke Fisch ins Netz. Wegen seiner eminenten Bedeutung—er war der ranghöchste Offizier der US-Luftwaffe, der bis dahin gefangen genommen worden war—behandelte man den Colonel dann entsprechend. Auch davon später mehr.

## Die Luftkämpfe

Am 11. Februar 1944 zogen sich die heftigen Luftkämpfe deutscher Jagdmaschinen mit dem amerikanischen Begleitschutz bis in unsere Gegend hin. Über das Geschehen liegen mehrere Berichte vor. **Oberleutnant Glendon J. Buer** von der 354. Jagdgruppe zum Beispiel hat nach dem Einsatz folgenden ausführlichen und anschaulichen Bericht abgefasst:

*“Ich flog Nr. 4 in Colonel Martins Formation bei Einsatz nach Frankfurt am 11. Februar 1944. Kurz nachdem wir Köln überflogen hatten, wurden wir um 11.15 Uhr von acht FW 190 aus der 11-Uhr-Position angegriffen. Wir stellten uns ihrem Angriff und versuchten, nachdem wir unsere Zusatztanks abgeworfen hatten, sie von hinten zu packen. Ihre Geschwindigkeit war aber zu groß, deshalb kamen wir nicht an sie heran. Leutnant Gross verlor bei unserem ersten Versuch an Fahrt und verlor den Kontakt zu*

unserer Formation, deshalb rückte ich in die Position Nr. 3. Dann flogen wir weiter Richtung Treffpunkt. Unterwegs stieß Leutnant Simmons zu unserer Formation hinzu und übernahm die Position Nr. 4. Wir gaben uns gegenseitig Deckung und erreichten um 11.40 Uhr den Treffpunkt. Colonel Martin flog nahe an den Bombern auf der rechten Seite beim ersten und zweiten Element. Da keine andere Formation in unserer Nähe war, sorgte ich für Deckung rechts von Colonel Martin und seiner Nr. 2, Leutnant McDonald.

Etwa um 11.55 Uhr sah ich 12 oder mehr Kondensstreifen über uns aus Richtung 3 Uhr kommen, unmittelbar als das erste Bomberelement nahe Koblenz aus Südkurs ging. Wir begannen sofort einen schnellen Aufstieg, um an Höhe zu gewinnen und diese Kondensstreifen zu erreichen. Bei 7500 m stürzten sich sechs oder acht JU 88 von oben auf uns und die Bomber. Wir wandten uns ihnen zu und flogen sie von hinten an, sie ließen sich aber spiralförmig nach unten fallen. Zwei Me 109 versuchten, Leutnant Simmons anzufliegen, doch er flog eine Rolle, u sie loszuwerden. Colonel Martin und sein Flügelmann verfolgten weiter die JU 88., und ich gab ihnen Deckung, bis sie aus 3000 m wieder steil nach oben stiegen.

Wir flogen in engen Spiralen bis auf eine Höhe von 6000 m, wo wir auf zwei Me 410 stießen. Wir gerieten in eine Kurbelei mit ihnen, und ich feuerte einige Stöße, während ich steil und frontal angriff. Ich konnte aber keine Auswirkungen sehen, weil meine Windschutzscheibe mit Öl verschmiert war. Zwei weitere Me 410 verwickelten uns in Kämpfe, und ich feuerte einige weitere Schüsse mit dem Deflektor ab, ebenfalls ohne sichtbares Resultat. Auf 3600 m lösten wir uns und gingen in engen Spiralen bis auf 6000 m nach oben.

Gerade als wir wieder in einen horizontalen Flug übergangen, driftete ich nach links ab und übernahm die Deckung von Colonel Martin und Leutnant McDonald. Eine FW 190 [richtig: Me 109] vollführte eine halbe Rolle nach rechts, während Leutnant McDonald nach links abschmierte und steil nach unten ging. Mehr konnte ich nicht beobachten, weil Colonel Martin einen flachen Boben nach links flog. All dies geschah etwa um 12.20 Uhr.

Ich gab Colonel Martin weiterhin Deckung, und wir machten uns auf den Weg in Richtung auf die Gegend, wohin die Bomber geflogen waren. Gegen 12.22 Uhr stürzte sich frontal eine Me 410 [richtig: Me 109] von unten auf uns, und wir tauchten ab, um sie ebenfalls frontal anzufliegen. Colonel Martin hielt frontal auf sie zu, und ich sah, wie beide feuerten. Ich schaute nach hinten, um das Heck des Colonels zu sichern und sah in diesem Augenblick einen hellen Blitz. Die Me 410 [richtig: Me 109] war ein einziger Feuerball, und Colonel Martins Maschine überschlug sich mehrfach, aber offenbar ohne zu brennen oder zu rauchen. Alles, was von der Me 410 [richtig: Me 109] übrig blieb, war eine schwarze Rauchwolke in der Luft.

Dann sah ich, wie sich mir von hinten eine FW 190 näherte. Deshalb zog ich nach oben und schüttelte sie ab. Bei 8400 m flog ich wieder waagrecht. Da mein Sauerstoffvorrat zur Neige ging und keine Bomber oder eigene Jäger mehr zu sehen waren, macht ich mich um 12.30 Uhr auf den Heimweg. Auf dem ganzen Weg sah ich weder eigene noch feindliche Flugzeuge. Bei Dieppe überflog ich auf 4500 m die Küste."

Soweit der Bericht von Glendon Buer über die Abstürze von Martin, Reißle und McDonald.

## Absturz und Gefangennahme von Colonel Kenneth Martin

Auch Colonel Martin selbst hat nach dem Krieg verschiedentlich über diesen heftigen Kampf berichtet. Er hat auch dem Verfasser dankenswerter Weise telefonisch und schriftlich hierüber Auskunft erteilt. Nicht unerwähnt bleiben soll in diesem Zusammenhang das Engagement von Hans Sandmeyer aus Waldmohr, der auch viel zur Informationsbeschaffung beigetragen hat. Martin meint, sein Gegner, Unteroffizier Andreas Reißle, habe ihn bewusst gerammt, weil ihm die Munition ausgegangen sei. Martin selbst hatte sich damals in den Kopf gesetzt, nie einem Deutschen auszuweichen. So kam es zwangsläufig zu jenem folgenschweren Frontalzusammenstoß über dem Kreis Kusel. **William Ong**, ein Freund Martins, beschreibt die Ereignisse so:



Colonel Kenneth Martin im Jahr 1943/44 (Foto: Richard McDonald)

*“Das schnelle und heftige Wendemanöver der Me 109, gefolgt von dem überstürzten Angriff von oben und dem roten Aufflackern der Bordkanonen am Bug, erinnerten Martin an einen Tag in den Bergen von Texas. Mit kühler, emotionsloser Berechnung folgerte er, dass der Deutsche keinen Deut von seinem Kurs abweichen würde. Er musste ihn mit seinen Bordkanonen ausschalten, bevor sie aufeinander stießen, genauso wie er damals in Texas eine Schlange erledigt hatte, die sich auf ihn gestürzt hatte. Kurz sah er noch in seinem Visier die Me 109 und feuerte eine Salve ab, während gleichzeitig der Deutsche auf ihn schoss.*

*Keines der beiden Flugzeuge war ein gutes Ziel. Beide besaßen nur dünne Tragflächen und den kleinen vorderen Teil des Motors. Dazu kam noch, dass auf 7500 m beide Jagdflugzeuge in eine Turbulenz in der milden klaren Luft geraten waren, die die Maschinen auf und ab springen ließ wie ein Stein, der flach auf die Wasseroberfläche geworfen wird. Keiner der beiden Schützen hatte getroffen.*

*All das ereignete sich nur in einer sehr kurzen Zeit, denn die erreichte Spitzengeschwindigkeit der beiden Flugzeuge belief sich auf etwa 300 m pro Sekunde. Martins letzter Gedanke galt nicht seiner Frau Mildred, seinen Kindern oder sich selbst, sondern dem, was Colonel Blakeslee einmal deutlich mit bissigen Worten bemerkt hatte: ‘Wir weichen niemals zurück!’ Die Me 109 hatte ihn jetzt beinahe erreicht. Ein gelbes Hakenkreuz leuchtete auf ihrem Rumpf. Ihre Kanonen spieen Rauch und Flammen. In diesen letzten Augenblicken klammerte sich Martin an den Feuerknopf und dachte nur noch an die Worte von Blakeslee.*

*Die Me 109 und die Mustang prallten so heftig aufeinander, dass einem Kameraden, der dies alles beobachtete, das Blut in den Adern gefror. Er sah, wie Martins linke Tragfläche wegbrach, sich durch das Kabinendach bohrte und die Hälfte des Seitenleitwerks und des Höhenruders wegriss. Bei der Me 109 wurde die linke Tragfläche vom Rumpf getrennt. Die Wracks der beiden Flugzeuge begannen ihren langen Sturz nach unten. [...]*

*Der Teil von Martins Tragfläche, der mit gewaltiger Wucht abgerissen worden war, raste wie ein Geschoss durch den oberen Teil seiner Kabine, bevor er das Seitenleitwerk abschnitt. Die ausgefranzten Kanten der herumfliegenden Metallteile hätten den Piloten geköpft, wenn sie sich nur einige Zentimeter tiefer befunden hätten. So wurden Martins Fliegerhaube und seine Haare weggerissen. Der Aufprall auf seinen Schädel beschädigte den Knochen und schlug Martin bewusstlos. Die Heftigkeit des Zusammenpralls hatte auch den Verschluss seines Sicherheitsgurtes gelöst oder den Gurt aus seiner Befestigung gerissen.*

*Auf 7500 m wurde er hinausgeschleudert. Sein Körper schoss waagrecht aus dem Cockpit, wie eine Kugel aus einem Gewehr. Als seine Flugbahn durch den Luft-*



widerstand abgebremst wurde, bekam die Schwerkraft die Oberhand, und er stürzte Hals über Kopf in die Tiefe, bis sich der Fall bei einer bestimmten Endgeschwindigkeit stabilisierte. Ohne Helm und ohne Sonnenbrille brachte ihn der kühle und frische Luftzug wieder zu Bewusstsein. Als er wieder klar denken konnte und ihm bewusst wurde, dass er aus seiner Maschine hinauskatapultiert worden war, war sein erster Gedanke, die Reißleine seines Fallschirms zu ziehen. Nach seiner Schätzung befand er sich jetzt 5400 m über der Erde. Mit seiner linken Hand versuchte er, den Ring der Reißleine in seiner rechten Tasche zu erreichen, konnte aber den Arm nicht bewegen. Er schaute ihn sich an und sah, dass er gebrochen sein musste. Im Ärmel seiner Lederjacke befand sich eine deutliche Ausbeulung zwischen dem Handgelenk und dem Ellbogen. Auch das Handgelenk war wohl gebrochen, weil die Hand in spitzem Winkel abstand. Er sah immer verschwommener. Er nahm an, dass dies von Feuchtigkeit herrührte, die sich bei seinem schnellen Fall bildete. Als er aber seine Augen mit der rechten Hand rieb, um sie zu reinigen, war sie rot mit Blut verschmiert. Schnell wischte er sich die Hand an seiner Jacke ab und rieb sich noch einmal die Augen, nur um festzustellen, dass sie wieder mit Blut verschmiert war. Er wurde von Panik erfasst wie von einer Meereswelle. Mit äußerster Konzentration und seiner ganzen Willenskraft stemmte er sich dagegen. Es war noch Zeit, aber nicht mehr viel, um den Fallschirm zu öffnen.

Er fiel jetzt fast senkrecht, mit den Füßen nach unten. Er überdachte seine Situation. Seine Handschuhe und ein Schuh waren weg. Sein Fallschirmgurtwerk lag noch fest am Körper an. Mit seiner rechten Hand konnte er das intakte Fallschirmpack auf seiner Sitzfläche fühlen. Der Ring musste noch in seinem Schlitz stecken. Er schaute nach unten und sah seine Schwimmweste voll aufgeblasen und sich an seiner Hüfte wölben. Irgendwie hatte sich das Ventil an der Kartusche mit Kohlendioxid geöffnet und die Weste aufgebläht. Irgendwo darunter befand sich der Ring.

Mit der Handfläche tastete Martin die Stelle unterhalb seiner Hüfte ab. In seinen gefrorenen Fingern hatte er kein Gefühl. Doch er fand den Ring sogleich. Er griff mit den Fingern durch die Schlaufe, umfasste sie mit seiner Faust und zog das Fallschirmdach aus seiner Verpackung heraus. Aus 900 m Höhe konnte Martin am Rande des Horizontes dicke Rauchschwaden sehen, die aus den Ruinen einer brennenden Stadt emporstiegen. [vermutlich Saarbrücken, das durch 19 Bomber angegriffen worden war].

Bei 600 m war die Fallgeschwindigkeit ganz gut abzuschätzen. Er flog über eine Eisenbahnlinie hinweg [Eisenbahnlinie Kaiserslautern - Homburg oder Schönenberg-Kübelberg - Homburg] und näherte sich einem großen Feld am Rande eines dicht bewaldeten Gebiets. Für einen Augenblick hoffte er, in dem Wald zu landen und bis zum Einbruch der Dunkelheit unentdeckt zu bleiben. Diese Hoffnung zerstreute sich aber, als er mehrere kleine Figuren in Richtung seines vermutlichen Landeplatzes eilen sah. Es wurde ihm bewusst, dass er immer noch die Waffen bei sich trug, mit denen die amerikanischen Jägerpiloten ausgerüstet waren. Eine Pistole vom Kaliber 0,45 hing an einer Schnur an seinem Hals, und ein schweres Messer steckte in einer Scheide in einem Bein seines Fliegeranzugs."

Zu besonderem Dank verpflichtet ist der Verfasser **Willi Kratz** aus Dittweiler, der entscheidend mit zur Aufklärung dieses Falles beigetragen hat, indem er dem Verfasser zahlreiche Kontakte zu Augenzeugen vermittelte, in deren Erinnerung das Geschehen vom 11. Februar 1944 lebendig geblieben ist. Demnach stürzte Martins Mustang in ein Waldstück bei Nanzweiler. Bekannt ist auch die Stelle, wo Martin mit dem Fallschirm landete. Es handelt sich um ein Gebiet etwa 500 m entfernt von der Mohrmühle, Gemeinde Waldmohr, das damals freies Feld und von einem abschüssigen Wiesengelände und Wald (Kuhwald) umgeben war.. Heute befindet sich dort das Waldmohrer Gewerbegebiet. Martin lag samt Fallschirm mit gebrochenen Knochen seitlich auf dem Boden, wobei er sich mit einem Arm abstützte. Er selbst berichtete dem Verfasser, er habe 5 Knochenbrüche erlitten. Die Leute, die ihn umringt hätten,

hätten ihn umsichtig und behutsam behandelt und nach einer etwa halbstündigen Fahrt in einem Krankenhaus abgeliefert. Bei letzterem handelte es sich um das Lazarett in Homburg, das sich auf dem Gebiet der heutigen Universitätsklinik befand. Martin hatte offenbar nicht mitbekommen, dass zu der Gruppe, die sich um ihn bildete, auch einige sehr wütende Leute stießen. Sie wurden aber durch einen Arzt aus Waldmohr, der sich um den Verletzten kümmerte, in die Schranken gewiesen.

**William Ong** schreibt:

*“Die ersten Leute waren jetzt zu einer recht ansehnlichen Gruppe angewachsen und schauten hinauf auf die lädierte Figur, die in ihrem Fallschirm hing und von oben auf sie herabschwebte. Sie erlagen der üblichen Illusion, dass ein Fallschirm beim Annähern an den Boden seine Geschwindigkeit erhöht, und die Menge wogte hin und her, wobei sie Martins Landeplatz abschätzte. Noch 30 m, dann 20, dann 10, und er landete sanft bei fast völliger Windstille. Eigentlich erwartete er, mit voller Körperkontrolle die Erde zu berühren, weil der Schirm nicht durch den Wind weggezogen wurde. Stattdessen knickte ein Bein wie ein Strohalm ab, und er sackte unbeholfen zu Boden.*

*Martin wurde von einer Gruppe aus älteren Leuten, Kindern und einem Soldaten umringt. Trotz seiner Schmerzen fielen ihm ihre eigenartigen Mienen und die völlige Stille auf, mit der sie die ausgestreckt auf dem Boden liegende Figur anstarrten. In einigen der Gesichter glaubte er einen Anflug von Gutmütigkeit und Mitleid zu bemerken. Sein verschwommener Eindruck traf auch zu, denn in diesem Augenblick hatten diese Menschen tatsächlich Mitleid mit ihm. Das Blut von seiner schweren Kopfwunde lief durch seine Haare und über die Augenbrauen und tropfte von den Wangen und vom Kinn herunter. Sein Gesicht war übersät mit knallroten Flecken, die daher rührten, dass heißes Öl die Haut versengt hatte. Der linke Arm war gebrochen, und der Unterarm stand vom Oberarm ab. Die linke Hand baumelte am Handgelenk. Das linke Bein und mehrere Knochen des rechten Fußes waren gebrochen. Seine Augen waren rote Kleckse, weil hunderte von Blutäderchen durch den Wind zerplatzt waren.*

*Ein Art kam mit einem Auto. Unter seinen Anweisungen legten mehrere Männer Martin auf den Rücksitz. Mit einem Soldaten auf dem Sitz neben sich fuhr der Arzt in ein kleines Dorf in der Nähe [Waldmohr]. Er ging in seine Praxis und kam schon bald mit einer Morphiumspritze zurück, die er Martin in den Arm verabreichte. Eine Stunde später hielten sie vor einem kleinen Krankenhaus in einem größeren Ort [Homburg] an.”*

Im Homburger Lazarett spielte sich dann eine denkwürdige Szene ab, die auch immer wieder gerne von Zeitzeugen erzählt wird. Martin erinnert sich, vor dem Eingang zum Krankenhaus habe ihm das medizinische Personal per Zeichensprache signalisiert, im 3. Stock liege derjenige, der für seinen Absturz verantwortlich sei (Unteroffizier Andreas Reißle). Sie hätten ihn dann gefragt, ob sie ihn zu ihm bringen sollten, worauf er genickt habe. So sei es zu einer kurzen Begegnung mit seinem Kontrahenten gekommen, der ganz übel zugerichtet gewesen sei. Zeitzeugen ergänzen noch, der Amerikaner habe sich anerkennend über Reißles Tapferkeit geäußert und seinem Wunsch Ausdruck gegeben, ihn nach dem Krieg wieder zu treffen.

**William Ong** schildert diese Episode so:

*“Martin wurde auf eine Trage gelegt und nach oben getragen. Vor einem kleinen Zimmer blieben die Träger stehen, und einer sagte in gebrochenem Englisch: ‘Other pilot.’ Sie trugen ihn in dieses Zimmer hinein. Ein junger Mann lag im Bett, dessen Gesicht—so berichtete Martin später—‘so aussah, als ob es durch den Fleischwolf gedreht worden sei.’ Einer der Männer sprach in schnellem Deutsch zu dem Verwundeten. Als er fertig war, streckte der Luftwaffenpilot Martin zaghaft die Hand entgegen, verzog aber, als er lächeln wollte, vor Schmerzen das Gesicht. Martin lächelte zurück und drehte sich um, so dass er seine rechte Hand ausstrecken konnte. Ihre Hände*

*berührten sich kurz, und sie schauten sich gegenseitig in die Augen. Dabei wünschte jeder still dem anderen eine gute Besserung. Späte erfuhr Martin, dass der deutsche Pilot ein Bein gebrochen und sich innere Verletzungen zugezogen hatte."*

Im Homburger Lazarett wurde Martin 3 Tage lang medizinisch versorgt. Das Personal, so betont er, habe alles, was ihm möglich war, getan, um ihm zu helfen und seine Schmerzen zu lindern. Die Krankenschwestern hätten ihn einfühlsam und freundlich behandelt. Dafür sei er zutiefst dankbar gewesen.

Zwei Monate später, am 7. April 1944, hörte der **militärische Geheimdienst der Amerikaner** eine weltweit zu empfangende Meldung einer englischsprachigen Propagandasendung der Deutschen ab, in der den Hörern folgendes mitgeteilt wurde:

*"Ich bin gerade von einem Krankenhausbesuch zurückgekehrt, wo ich einen langjährigen Freund [Andreas Reißle] besucht habe, der Jagdflieger ist. Ich traf ihn lächelnd im Bett sitzend an. Er erzählte mir, er habe den Befehl zum Angriff gehabt, als amerikanische Bomber über unser Land geflogen seien. Er flog die feindlichen Streitkräfte an, als er plötzlich eine feindliche Maschine aus einer Entfernung von 1 Meile auf sich zu rasen sah. Er war Pilot einer Me 109, und bei der Feindmaschine handelte es sich um eine Thunderbolt [richtig ist: Mustang]. Er wich nicht von seinem Kurs. Beide Flugzeuge feuerten aus allen Rohren aufeinander. Der deutsche Pilot erinnert sich, dass er sich abschnallte und, als er sich in der Luft befand, die Reißleine zog. Außer einem gebrochenen Arm hatte er sich keine Verletzungen zugezogen. Ich muss ihn wohl ungläubig angeschaut haben, denn er sagte, ich könne ja den Arzt fragen, falls ich ihm nicht glaube und mich zu Colonel Martin führen lassen, dem amerikanischen Jägerpiloten, der die gegnerische Maschine geflogen habe.*

*Ich begab mich also zu Colonel Martin, der auf einem Bett lag. An jenem Morgen hatte man ihm den Gips von seinem linken Oberarm entfernt, und er machte gerade Übungen mit seinen Fingern, die steif geworden waren. Außer dieser Verletzung hatte er nur noch das Bein gebrochen, das noch im Gips lag. Ansonsten war er bei guter Gesundheit. Ich gratulierte ihm dafür, dass er überlebt hatte. Lächelnd antwortete er mir, er habe nur herausfinden wollen, wer die besseren Nerven habe. Er meinte, seine Kameraden, die den Absturz beobachtet hätten, hielten ihn wohl jetzt für tot und bat mich, seiner Frau, Mrs. Martin, die Nachricht von seinem Überleben zukommen zu lassen. Sie wohne in 7500 East 75th, Kansas City, Missouri, USA. Dann ließ ich ihn beim Nachmittagskaffee bei zwei belegten Scheiben Weißbrot und einem Stück Kuchen zurück."*

Natürlich strotzte diese Radiomeldung nur so von unterschwelliger beschönigender Propaganda und stellt eine Mischung aus Lüge und Wahrheit dar. Natürlich war die Schilderung von Martins hervorragendem Gesundheitszustand und seinem an eine Kur erinnernden Aufenthalt in Deutschland pure Phantasie. Doch die Amerikaner wussten nun, dass der Kommandeur der 354. Jagdgruppe am Leben war. Und dies löste auf deren Basis in Boxted in England und natürlich auch bei Martins Frau Mildred in Kansas City große Freude und Erleichterung aus.

In Wirklichkeit musste Martin einen langen Leidensweg durchstehen. In Homburg war er notdürftig versorgt worden. Auf dem dortigen Bahnhof wurde er auf einer Trage durch das Fenster in ein Erste-Klasse-Abteil geschoben. Eine Stunde später musste er umsteigen. Seine Bewacher hievten ihn nun in einen offenen Gepäckwagen, der direkt hinter der Lokomotive angekuppelt war. Dort lag er während des Weitertransports auf seiner Trage, nur geschützt durch eine dünne Decke, in der zugigen, rauen und kalten Februarwitterung. Martin wurde zunächst in die Klinik Hohe Mark bei Oberursel gebracht und 6 Wochen lang hilflos in Einzelhaft eingesperrt. Endlich hatte die Deutschen einen Gefangenen in ihrer Hand, der über



Stärke, Struktur, Ausrüstung und Aufgaben der neuen 9. US-Luftflotte ausgezeichnet Bescheid wusste. Und dementsprechend behandelten sie ihn auch. Doch alle Tricks, etwas von ihm herauszubekommen waren erfolglos. Keine noch so beeindruckende Kenntnisse auf Seiten der Verhöroffiziere, keine ominöse Drohungen mit der Gestapo, keine verlockende Versprechungen und keine geschickt lancierte Hinweise auf seine Angehörigen zu Hause konnten Martin zum Sprechen bringen. Am 12. Tag kam eine Unterbrechung seiner Haft in der Hohen Mark. Man brachte ihn nach Frankfurt in eine größere Klinik zu Untersuchung. Endlich wurden seine Knochenbrüche geröntgt. Inzwischen war er so schwach geworden, dass er, als er von seiner Trage aufstehen musste, bewusstlos zusammenbrach. Als er wieder zu sich kam, lag er in einem Operationssaal, der ihn mit all seinen Instrumenten an eine Folterkammer erinnerte. Die um ihn herumstehenden Männer, medizinisches Personal und andere, sprachen kein Wort. Angst erfüllte ihn. Dann ergriff einer der Männer seinen Arm, und ein zweiter injizierte ihm langsam eine bernsteinfarbene Flüssigkeit, aber nur so viel, dass Martin gerade noch bei Bewusstsein blieb. In diesem halb bewusstlosen Zustand wurde sein Arm erneut gebrochen und gerichtet, was ihm starke Schmerzen verursachte. Währenddessen schleuderte einer der Männer ihm allerlei Fragen entgegen. Doch auch dieses "Verhör" blieb erfolglos. Trotz seines Zustandes blieb Martin standhaft und gab nichts von seinem Wissen preis.

Während seiner Zeit in der Hohen Mark heilten seine Verletzungen langsam. Danach kam er in ein Krankenhaus für Kriegsgefangene in Obermaßfeld in Thüringen, wo seine Einzelhaft endlich aufgehoben wurde. Schließlich wurde Martin ins Stalag Luft III nach Sagan in Niederschlesien verlegt. Dieses wurde Anfang 1945 beim Nähern der Ostfront nach Nürnberg evakuiert. Von dort ging es per Fuß zu einem Lager in Moosburg an der Isar. Unterwegs gelang es Martin, zusammen mit vier anderen Gefangenen zu entkommen. Martin berichtet: *"Tagsüber versteckten wir uns in den Wäldern, und nachts marschierten wir. Unser Essen bestand aus rohen Kartoffeln. Wir mussten uns durch deutsche Panzertruppen hindurchschlagen, erreichten nach 120 Meilen und nach 12 Tagen die amerikanischen Linien und stießen bei Rotenburg ob der Tauber zu unserer 4. Infanteriedivision."*

Martin blieb nach dem Krieg bis 1951 bei der amerikanischen Luftwaffe und betätigte sich danach als Häusermakler. Im Juli 1997 schrieb er an den Verfasser:

*"Es tut mir leid, dass mein Kontrahent nicht mehr am Leben ist. Ich hatte gehofft, ihn einmal zu treffen. Ich muss sagen, dass meine Behandlung in Deutschland in Ordnung war, denn ich habe alles in guter Verfassung überlebt. Einige gute Leute auf beiden Seiten mussten Schweres durchmachen. Wenn Sie mal in die Gegend von Kansas City kommen, wäre es mir eine Ehre, mit Ihnen zusammenzutreffen. Sie können mich auch jederzeit anrufen."*

Kurz nachdem die Forschungsarbeiten zu diesem Beitrag abgeschlossen waren erreichte den Verfasser Anfang 1999 folgende Mitteilung von Martins Frau Mildred: *"Kenneth ist hingefallen, ist dabei mit dem Kopf aufgeschlagen und hat sich eine Gehirnblutung zugezogen. Eine Woche danach ist er verstorben."* Ein durch den Verfasser ins Auge gefasstes Zusammentreffen mit dem Colonel konnte leider nicht mehr realisiert werden.

## Der Absturz von Unteroffizier Andreas Reißle

Wie schon gesehen, hatte sich Unteroffizier Andreas Reißle beim Zusammenprall abgeschnallt, war dann hinausgeschleudert worden und zog die Reißleine seines Fallschirms. Zunächst schwebte er dann auf die Ortsmitte von Brücken zu, wurde aber durch einen Windstoß wieder angehoben und landete schließlich am Ortsausgang von Brücken linkerhand der Straße Richtung Schönenberg in einem Birnbaum. **Andreas Bauer** aus Brücken berichtet:

*“Ich sah, wie ein Flugzeug, eine Rauchfahne hinter sich herziehend, in Spiralen nach unten trudelte. Ein Pilot landete in einem Baum am Ortsrand von Brücken Richtung Schönenberg. Erregt schnapten sich einige Dorfbewohner Mistgabeln und Sensen und liefen dorthin, um den Amerikaner, wie sie meinten, festzunehmen. Doch zum Glück war auch Ludwig Dahl, Soldat auf Heimaturlaub, bei der Menge. Er erkannte sogleich, dass es sich nicht um einen Amerikaner, sondern um einen deutschen Jagdflieger handelte und hielt die Menge davon ab, auf den Mann loszugehen. Er hatte sich Verletzungen im Gesicht und einen Beinbruch zugezogen.”*



Unteroffizier Andreas Reißle (Foto: Ernst Schöllhorn, Leutkirch)

Die deutsche Luftwaffe führte übrigens im Laufe des Jahres 1944 für Piloten, die bei der Reichsverteidigung eingesetzt wurden, orangene Armbinden mit der schwarzen Aufschrift “Deutsche Luftwaffe” ein, um unliebsamen Verwechslungen vorzubeugen. Reißles Me 109 stürzte links am Ortsausgang von Liebsthal Richtung Quirnbach, vor dem Eingang zum heutigen Dorfgemeinschaftshaus, in den Wald. Der Motor steckte 3 m tief im Boden und wurde nach dem Krieg ausgebaggert. Eine Bordkanone fand man im Mai 1944 auf der Gemarkung Rehweiler.

*“Er rammte einen USA-Kommodore. Tollkühne Tat eines jungen Jagdfliegers. Fallschirm neben Fallschirm pendeln die beiden Gegner in die Tiefe”,* titelte **Kriegsberichterstatter Karl Klaus Krebs** 1944 in einem überregionalen Zeitungsbeitrag, in dem Reißles Luftsieg propagandistisch ausgeschlachtet wurde. Da solche Bericht über lokale Ereignisse Seltenheitswert besitzen, seien die Ausführungen von Krebs im folgenden wiedergegeben.

*“Es ist in den Mittagsstunden, und zwischen Erde und Sonne hat sich eine flimmernde Dunstschicht gebildet, die mehr noch als sonst äußerste Aufmerksamkeit fordert. Doch der Kommandeur hat die Pulks der viermotorigen Terrorbomber mit ihrem starken Jagdschutz rechtzeitig ausgemacht. Während andere Flugzeuge sich auf die Boeings stürzen, nimmt die Jagdgruppe den Kampf mit den Thunderbolts und Mustangs auf. Aus wilder Kurbelei rutscht dem Unteroffizier R. plötzlich die Me 109 weg, und als er sie schließlich aus dem Trudel wieder gefangen hat, sind die Kameraden längst irgendwo am Horizont in neue Luftkämpfe verwickelt. ...*

### Zwei gegen einen

*Jetzt mußt du doppelt aufpassen, sagt sich der junge Jagdflieger, denn kein Rottenflieger beobachtet mit. Er ist noch blutjung an Jahren und an Erfahrung. Das ist heute sein vierter Feindflug. Aber er hat sich gut eingeführt. Schon auf dem dritten Feindflug schoß er eine Thunderbolt ab, und heute? Na, man muß abwarten und aufpassen. Immer im Kreis wandern die Augen. Spähen nach oben und unten, nach den Seiten, nach vorn und nach hinten. Überall sehen sie zerfaserte Kondensstreifen, nirgends einen Feind. Oder doch? Der junge Jagdflieger kneift eben mal schnell die Augen zusammen und reißt sie ganz weit wieder auf. Dort vorn fliegen doch zwei? Richtig, zwei Mustangs—schnelle amerikanische Jagdflugzeuge. Die Yankees sind*

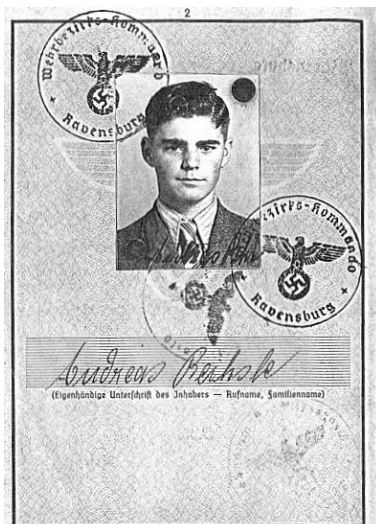
nicht minder aufmerksam. Auch sie haben den Deutschen erkannt und kurven sofort auf ihn ein. Das Kräfteverhältnis ist ungleich: zwei gegen einen. Und dieser eine verfügt noch nicht über eine in vielen Luftkämpfen erworbene Erfahrung. Aber er schlägt sich wacker. Bis ihm das Schicksal eine Chance gibt. Der eine Amerikaner überzieht in einer Steilkurve seine Mustang und schmiert über die rechte Flanke ab. Jetzt drauf, nun ist nur noch ein Gegner da. Der aber muß ein alter und erfahrener Hase sein. Er kurvt wie ein Besessener, so daß der Deutsche nicht ein einziges Mal in Schußposition kommt. Zwei, drei Minuten mögen schon vergangen sein, da kommt der Deutsche durch eine Gegenkurve plötzlich direkt von vorn auf den Amerikaner zu. In diesem Augenblick hemmen seine Waffen.

Ladehemmung—und ein Entschluss

Verflucht, murmelt der Unteroffizier, verflucht, was jetzt? Die Leuchtspur des Feindes flitzt über die Flächen der Kabine hinweg. Gleich müssen die Garben in der Me 109 sitzen. Scheinbar kann der Yankee besser fliegen als schießen. So daß unser Deutscher in Sekundenbruchteilen die Kraft zu einem heroischen Entschluss findet. Ich muß ihn rammen, denkt er. Wen ich ihn nicht abschießen kann, muß er eben auf andere Weise herunter. Und hält stur Kurs auf die Mustang. Motornase auf Motornase rasen die Messerschmidt und die Mustang aufeinander zu. Im letzten, aber wirklich im allerletzten Augenblick will der Amerikaner noch unter dem Deutschen durchdrücken, aber da tut es bereits einen fürchterlichen Krach. Flammen flackern, Flugzeugteile wirbeln durch die Luft ...

Wie er aus der Me 109 herausgekommen ist, weiß der Unteroffizier nicht zu sagen. Er erinnert sich nur, daß er plötzlich am Fallschirm hing und pendelnd der Erde zuschwebte. Neben ihm aber, nur ein paar Meter entfernt, hing der Fallschirm des Amerikaners. Ganz ohne Schaden geht es nicht ab. Beim Aufschlagen auf dem Boden bricht sich der Unteroffizier den Knöchel des rechten Fußes. Der Amerikaner hat mehr Pech. Er zieht sich einen komplizierten Unterschenkelbruch zu.

In einem Lazarett steht ihm die Fassungslosigkeit noch im Gesicht. Er ist ein alter und erfahrener Flieger, Oberst und Geschwaderkommodore in einem USA-Jagdverband. Der deutsche junge Jagdflieger hat ihm bewiesen, aus welchem Holz der Nachwuchs Deutschlands geschnitzt ist."



Wehrpass von Andreas Reißle

(Kopie: Hans Sandmeyer, Waldmohr)

I. Angaben zur Person	
1	Sammlen-name <i>Reißle</i>
2	Vornamen (Nachname unterstreichen) <i>Andreas</i>
3	Geburts-tag, -monat, -jahr <i>31. 1. 22.</i>
4	Geburtsort Dienstleistungs- bezirk (z. B. Kreis, Reg., Bezirk) <i>Homburg i. d. L.</i>
5	Staatsan- gehörigkeit (auch frühere) <i>L. A.</i>
6	Religion <i>Kath.</i>
7	Sammlen- stand <i>ledig</i>
8	Beruf nach Berufs- verzeichnis erlernter <i>Käsever-herstellung</i> ausgebildet <i>Nein</i>
9	Vater <i>Franz Reißle</i> (Nachname, Dienstnummer) Mutter <i>Maria Reißle</i> (Nachname, Dienstnummer) Eltern <i>Bauer Käsemacher</i>

Drei Wochen nach diesen Ereignissen wurde Reißle mit dem Eisernen Kreuz 2. Klasse und dem Nahkampfabzeichen in Schwarz ausgezeichnet.

Während er in Homburg im Krankenhaus lag, besuchten Marianne Kürzel und ihre Mutter aus Liebthal des öfteren Reißle, dessen Maschine ganz in der Nähe des Schulhauses, in dem sie wohnten, abgestürzt war. Dabei befreundete sich Marianne mit dem Jagdflieger. Später, als Reißle wieder einigermaßen hergestellt war, besuchte er die Familie in Liebthal. Schließlich stieß er nach einem Genesungsurlaub am 1. Juni 1944

wieder zu seiner Einheit, dem JG 11 und wurde der II. Gruppe und der 4. Staffel zugeteilt. Einen Monat später, am 4. Juli 1944, fiel Reißle auf einem Verlegungsflug bei Dreux in Frank-

reich und wurde auf dem dortigen Friedhof bestattet. Heute liegt er auf dem Soldatenfriedhof Champigny St. André (Block 16, Reihe 6) begraben. Marianne Berls geb. Kürzel wohnt heute in Kanada.

### Absturz und Gefangennahme von Leutnant Richard McDonald



Richard McDonald nach Gefangennahme. (Foto: Richard McDonald)

Wie schon gesehen, war Colonel Martins Flügelmann, **Leutnant Richard McDonald**, unmittelbar vor ihm von hinten angegriffen und abgeschossen worden. Verantwortlich dafür war **Major Günther Specht**, Kommandeur der II./JG 11, der Einheit von Andreas Reißle. Specht stammte aus Niederschlesien, war damals 29 Jahre alt und hatte bereits 1939 bei einem Luftkampf ein Auge verloren. Trotz mehrerer Verwundungen und größter Schmerzen blieb er bei der JG 11 weiter im Einsatz, bis er schließlich — inzwischen war er zum Geschwaderkommodore ernannt worden—am 1. Januar 1945 bei



Major Günther Specht

Asch in Belgien fiel. Abgeschossen wurde Specht durch den Amerikaner Melvin Paisley und dessen Flügelmann von der 390. Fighter Group. Wie Paisley dem Verfasser telefonisch mitteilte, fanden sie damals im Wrack der Maschine auch Spechts Brieftasche mit Familienbildern, welche sie den amerikanischen Behörden übergaben. Paisley sucht heute nach dem Verbleib dieser persönlichen Dinge, um sie—wenn möglich—den Familienangehörigen Spechts zurückzugeben. Specht brachte es auf insgesamt 34 Luftsiege, darunter waren 17 viermotorige Bomber. Für seine Abschüsse wurde ihm das Ritterkreuz verliehen. Leutnant Richard "Rich" McDonald stammt aus Scituate, gelegen am Atlantik im US-Bundesstaat Massachusetts. Im April 1942 tat er in die US-Luftwaffe ein, wurde nach England verlegt und flog die Mustangs "Scituate Liz" und "Plane Jane", bevor er am 11. Februar 1944 über dem Kreis Kusel abgeschossen wurde.

Auch an diesen Absturz erinnern sich heute noch etliche Augenzeugen in unserer Gegend. **Renate Gilcher** aus Blaubach zu Beispiel erzählt:

*"Um die Mittagszeit befand ich mich auf dem Weg nach Kusel, um dort den Nachmittagsunterricht der Mädchenoberschule zu besuchen. Als ich auf Höhe des Blaubacher Friedhofs angekommen war, sah ich ganz oben in der Luft plötzlich ein ganzes Knäuel von Jagdflugzeugen, die in einen bissigen Kampf verwickelt waren. Auf einmal ging eine der Maschinen heulend nach unten, fing sich kurz wieder und sackte dann endgültig ab. Über mir öffnete sich ein Fallschirm, der ständig von einem deutschen Jagdflugzeug umkreist wurde. Ich hatte furchtbare Angst davor, Zeuge zu werden wie der Deutsche den hilflosen Mann am Fallschirm abknallen würde. Doch das tat er zum Glück nicht. Dennoch war ich innerlich so aufgewühlt, dass ich nicht mehr in der Lage war, nach Kusel zur Schule zu gehen. und kehrte nach Hause zurück."*

Fritz Hübschen aus Kusel beobachtete den Luftkampf von Altenglan aus: *"Ein MG ratterte, und dann zog ein Flugzeug eine Rauchfahne hinter sich her und sackte ab."*

**Gottfried Gräfenstein** aus Rothselberg hielt sich zusammen mit seinen Mitschülern damals in der Berufsschule in Kusel auf. In einer Pause sahen sie folgendes:

*“Von ganz oben kam ein weißer Punkt, ein Fallschirm, herabgeschwebt. Er sank immer tiefer, und da bemerkten wir erst, mit welcher hoher Geschwindigkeit er doch abgetrieben wurde. Der Mann strampelte in den Gurten, schwebte über den Kuseler Kirchturm hinweg und landete irgendwo in Richtung Konken. Später wurde mit einem Auto gebracht und in einem Keller in der Nähe der heutigen Handelsschule eingesperrt. Er trug eine khakifarbene Uniform und darüber eine Fliegerjacke.”*

Nach Beendigung des Westfeldzuges tat sich lange nicht mehr viel in der Luft über unserer Gegend. Natürlich wurden die Bomberströme, die ins Innere Deutschlands flogen beobachtet. Doch erst Anfang 1944 wurden hier wieder größere Luftkämpfe registriert. Der Lehrer in Erdesbach nahm die Ereignisse des 11. Februar 1944 zum Anlass, die Schüler das Aufsatzschreiben üben zu lassen. Zwei dieser interessanten **Schulaufsätze**, die auch den Absturz von Richard McDonald beschreiben, wurden dem Autor durch Roland Geiger übermittelt und werden hier wiedergegeben.

### **Ein Luftkampf über unserem Dorf (von Erich Gildsorf)**

*Vor einigen Wochen kamen jeden Tag in der Mittagstunde die englischen Flieger. Immer standen wir, wenn es auch verboten ist, auf der Straße und schauten mit dem Fernglas, wenn wir gerade eins hatten, nach. Jeden Tag hofften wir, daß ein Luftkampf über unserem Dorf stattfindet oder ein Flieger in unserer Nähe abstürze. Am 11. Februar, mittags von 12 bis 1 Uhr, sollte unser Wunsch erfüllt werden. Wir standen gerade in der Lache, als wir das Gebrumm der Flieger hörten. Sehen konnten wir noch nichts.*

*Über uns war der Himmel blau, aber im Osten und Süden hatte sich eine dichte, undurchsehbare, lückenlose Wolkendecke gebildet. Diese beobachteten wir genau. "Dort kommen sie." Aus der Wolkendecke im Osten und Nordosten kamen sie heraus. Unzählige Pünktchen tanzten in dem blauen Firmament herum. Sie flogen in Richtung Baumholder. Wären die Kondensstreifen nicht gewesen, würden wir sie schlecht oder gar nicht gesehen haben. So aber konnten wir sie gut sehen und mit dem bloßen Auge verfolgen. Ungefähr über Erweiler teilten sie sich manöverisch und flogen in verschiedenen Richtungen gegen Frankfurt. Die Bombenflugzeuge wurden von dem Geleitschutz umflogen.*

*Die Hauptmacht war nach Süden geflogen, als einige andere Maschinen zu dem Rest stießen. Wir konnten nicht sehen, ob es deutsche Jäger waren oder feindliche Verstärkung. Jedenfalls sahen wir, daß einige der zugeflogenen Maschinen mit Leuchtmunition auf eine andere schossen. Gleich darauf verwandelte sich der Kondensstreifen in Rauch. Das Flugzeug mußte also getroffen sein. Von überall hörte man die Leute schreien. Wir beobachteten weiter. Auf einmal sahen wir etwas aus dem Flieger fallen. Wir glaubten schon an eine Bombe. Deswegen sprangen wir entsetzt in einen Hausgang. Lange hielten wir es aber nicht darin aus. Wir wollten sehen, was weiter mit dem Flugzeug werde. Als wir auf die Straße kamen, sahen wir einen Fallschirm so groß wie ein Kopf am Himmel stehen. Das Flugzeug selbst flog in einem Bogen, den Rauchstreifen hinter sich herziehend, um den Steinernen Mann. Über Oberalben soll er noch ein paarmal gekreist und dann in den Weg gestürzt sein. Als wir am anderen Tag hinauf kamen, sahen wir nur noch Munition und Blech im Weg herumliegen. Das andere war im Boden. Man sagte noch zum Spott, daß der, der noch im Flugzeug war, wieder heim gekommen sei.*

*Der Fallschirm, den wir sahen, gehörte dem Piloten, der aus dem Flugzeug gesprungen ist, um sich zu retten. Mit dem Fernglas konnten wir den Piloten gut sehen. Auf einmal kam ein deutscher Jäger und umkreiste ihn. Wir glaubten schon, daß der Pilot der Rottenkamerad des anderen sei. Als er ihn einige Male umflogen hatte, flog er wieder wackelnd ab. Er flog um den Flur, um im Tiefflug wieder die Straße herauf zu kommen, und hinter der Kipp zu verschwinden.*

*Um uns genau zu erkundigen, gingen wir auf die Suche nach dem abgestürzten Flieger. Wir wollten sehen, ob es ein Deutscher war oder nicht. Mit Hilfe einiger Leute fanden wir ihn zerschmettert in dem Weg. Der Pilot am Fallschirm wurde abgetrieben und in Ehweiler ge-*

fangen."

### **Der erste Luftkampf über unserem Ort (von Fritz Straß)**

*Schwere, trübe Wolken kamen von Westen her. Wir Buben erzählten untereinander, daß das richtiges Flugwetter sei, für die Terrorbomber. Wir spielten aber weiter. Auf einmal riefen zur gleichen Zeit einige: "Flieger!" Wir blieben alle stehen und starrten zum Himmel. Lange brauchten wir nicht zuzuwarten. Auf einmal kamen zur gleichen Zeit sechs Punkte zum Vorschein. Das Brummen wollte gar nicht aufhören. Immer neue Flieger kamen aus der Wolke. Schließlich konnten wir 87 zählen. Immer neue Staffeln flogen vorüber. Wir konnten sie fast nicht mehr zählen.*

*Als die letzten vorüber waren, trat wieder Ruhe ein. Aber nur für einige Minuten. Als die ersten auf dem Rückflug zum Vorschein kamen, ging der Spektakel erst los. Überall wo man hinschaute, waren Flieger. Die Frauen liefen in die Häuser vor Angst. Wir blieben aber neugierig stehen. Gegen Ulmet und Patersbach zu waren schon heftige Luftkämpfe im Gange. Man meinte, die Maschinen würden jeden Augenblick einander rammen. Auf einmal kamen zwei Me 109 im Tiefflug daher gebraust. Sie stiegen schnell immer höher. Nach einigen Minuten hatten sie die Höhe der feindlichen Flieger erreicht. Wie ein Habicht sich auf die Hühner stürzt, stürzten sich die Mes in einen feindlichen Verband. Wie verrückt geworden stoben die Feinde auseinander.*

*Jetzt begann eine wilde Kurbelei. Schon hatte eine Me einen feindlichen Begleiterschützer erfaßt, wie man durch das Fernrohr sehen konnte. Die Leuchtspur flog hin und her. Auf einmal fiel etwas aus dem Flugzeug. Es war der Pilot des feindlichen Zerstörers. Lange stand er am Himmel, bis ihn ein Windstoß nach Westen forttrieb. Auf einmal fing die Maschine sich langsam an zu drehen und stürzte ab. Jetzt begann es ruhiger zu werden. Die Flieger waren verschwunden, nur den Fallschirm sah man am Himmel als einen kleinen Punkt. Durch die Leute, die aus Oberalben kamen, konnte man erfahren, daß der Flieger bei ihrem Dorfe abgestürzt sei.*

*Das spielte sich am 11. Februar ab. Das war mein erster Luftkampf, den ich mit großer Aufmerksamkeit zusah. Jetzt erst kann ich mir vorstellen, was die Flieger mitmachen müssen.*

**"Rich" McDonald** wohnt heute immer noch in Scituate am Atlantik und wurde dort im Sommer 1997 vom Verfasser besucht. An jenem Freitagmorgen, dem 11. Februar 1944, wollte er sich auf ihrer Station gerade von seinen Kameraden verabschieden, um zu einem zehntägigen Erholungsurlaub in Schottland Richtung Edinburgh abzureisen. Doch da kam der Staffelführer, Major Bickel, auf ihn zu und teilte ihm überraschend mit: *"Tut mir leid, Mac, dein Urlaub ist gestrichen. Mach dich fertig. Eben hat Colonel Martin angerufen. Er will, dass du heute an seiner Seite fliegst. Er fand es gut, wie du ihm bei seinem letzten Einsatz Deckung gegeben hast."* Der Urlaub war damit futsch. Wegen technischer Probleme konnte McDonald an jenem Tag noch nicht einmal seine eigene Maschine, die "Plane Jane", fliegen, sondern bekam eine andere Mustang zugeteilt. Seinen Abschuss beschreibt er so:

*"Als die Me 109 mich traf und das Geschoss in meinem Motor explodierte, wurde meine Maschine so erschüttert, als ob ich gegen eine dicke Wand geflogen wäre, und ich wurde nach vorne gegen mein Fallschirmgurtwerk geworfen. Gleichzeitig füllte sich das Cockpit mit weißem Rauch von brennender Ethylenglycol-Kühlflüssigkeit. Von diesem Zeitpunkt an bis sich mein Fallschirm öffnete, konnte ich nichts um mich herum sehen. Als ich mein Flugzeug kurz danach in einer Kurve nach unten riss, hörte ich ein lautes Knacken und Knistern. Jetzt wusste ich, dass meine Maschine brannte. Die vielen Cockpitübungen mit verbundenen Augen, die wir in unserer Ausbildung hatten machen müssen, kamen mir jetzt zugute, und es gelang mir auszustiegen. Doch sogleich beging ich schon einen Fehler, weil ich nicht wartete, bis sich mein Fall auf die Endgeschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde abgebremst hatte, sondern zog sofort die Reißleine. Folglich öffnete sich mein Schirm bei fast der gleichen Geschwindigkeit, mit der meine abstürzende Maschine nach unten ging, schätzungsweise bei 350 Meilen pro Stunde.*



*Der Ruck bei der Öffnung riss daher zwei Streifen völlig aus dem Fallschirmdach und schlitzte vier oder fünf weitere Streifen auf. Als Folge kam ich etwas heftiger als üblich unten an.*

*Als sich mein Fallschirm öffnete, schaute ich mich nach meiner Maschine um, sah aber nur eine große Kugel aus schwarzem Rauch, 80 m seitlich von mir. Aus dieser schwarzen Kugel stürzten drei Flammenstreifen hinunter auf die Erde. Es handelte sich dabei wohl um meine drei Treibstofftanks, von denen je einer in den Tragflächen und einer im Rumpf angebracht gewesen war. Ich zog den Schluss, dass es wohl eine Explosion gegeben hatte und sich die drei Tanks dabei vom Flugzeuggerippe gelöst hatten. Ich war geschockt, als mir bewusst wurde, wie wenig Zeit vergangen war zwischen meinem Verlassen des Cockpits und dieser Explosion. Das heißt aber nicht, dass die Maschine völlig auseinanderfiel, und es ist gut möglich, dass man von unten sah, wie das Gerippe mit den Tragflächen spiralförmig zur Erde trudelte.*

*Kurz nachdem sich mein Fallschirm geöffnet hatte, kreiste mehrmals ein Me-109-Pilot [Major Specht] in engen Schleifen um mich herum und flog dann nach unten auf ein Dorf [Ehweiler] zu. Er zog sehr tief seine Schleifen über dem Dorf, bis die Einwohner—die sich offenbar wegen der Luftschuttsirenen in den Kellern aufgehalten hatten—herausgelaufen kamen und mich ausmachten. Dann flog der Deutsche weg. Da ich auf ein Dorf zuschwebte und es vermeiden wollte, dort zu landen, griff ich über mir eine handvoll der Fallschirmleinen und zog daran. Kurzzeitig glitt der Schirm zur Seite, fiel dann aber in sich zusammen, und ich raste einige Sekunden lang wie ein Stein nach unten, bevor er sich wieder aufblähte. Ich vermutete, dass ich zu schnell die Leinen angezogen hatte und versuchte es noch einmal, aber mit dem gleichen Ergebnis. Offenbar funktionierte das Manöver nicht mit einem Schirm, bei dem einige Streifen fehlten, und ich fand mich damit ab, in oder bei dem Dorf zu landen.”*

McDonalds Mustang stürzte bei Oberalben in einen Feldweg mit weichem Untergrund und steckte danach, abgesehen von einigen Blechfetzen, die an der Oberfläche lagen, ganz im Boden. Das Loch vom Aufprall wurde einfach wieder zugeschüttet. Do schlummerte dann das Wrack fast 50 Jahre im Boden, bis es dann im Jahr 1992 bei der Verlegung von Rohren für eine Teichkläranlage wieder auftauchte und von der Arbeitsgruppe Vermisstenforschung geborgen und identifiziert wurde.

Bei dem erwähnten Dorf, auf das McDonald zuschwebte, handelte es sich um Ehweiler. Auch in diesem Fall verdanke ich wieder Willi Kratz aus Dittweiler entscheidende Hinweise und Kontakte zu Augenzeugen. Sie sahen, wie Major Specht den abgeschossenen Amerikaner umkreiste und dabei zum Zeichen seines Luftsieges mit den Tragflächen wackelte. McDonald kam am Ortsrand von Ehweiler, zwischen dem Dorf und der Hasenmühle (“Am Kunzenrech” am Boden an. Einer der Ersten an Ort und Stelle war Adolf Rudig, der ihm die Pistole abnahm. Doch schon bald strömte das ganze Dorf sowie viele Leute aus den Nachbarorten hinzu, um den fremden Mann in Augenschein zu nehmen. Hans Sauter aus Albessen, Soldat auf Heimaturlaub, kam mit dem Motorrad und ausgerüstet mit einer Jagdflinte und übernahm das Kommando. Willi Kratz, damals wohnhaft in Konken, erinnert sich, der Amerikaner habe wegen der bitteren Kälte den Kragen seiner Jacke hochgezogen und habe mehrmals besorgt zum Himmel geschaut.

Bis heute haben sich Gerüchte über Misshandlungen gehalten. Doch nichts davon ist wahr. **McDonald** betont ausdrücklich, dass es keine gab. Er erinnert sich:

*“Beim harten Aufprall auf dem Boden riss die Tuchumhüllung des am Schirm befestigten aufblasbaren Rettungsbootes auf. (Als ich später durch ein Auto in Ehweiler abgeholt wurde, lag das gelbe Rettungsboot auf dem Rücksitz.) Ich war inmitten eines Getreidefeldes gelandet. Schon bald umringte mich die gesamte Dorfbewölkerung. Ein Dorfbewohner nahm mir meinen automatischen Colt vom Kaliber 45, den ich in einem Halfter an der Schulter trug, ab. Bald kam er aber mit einem anderen Einwohner zurück*

*und gab ihn mir wieder. Durch Gesten bedeutete er mir, er wolle wissen, wie die Waffe funktionierte. Das zeigte ich ihm, indem ich den oberen Teil des Laufes etwas nach hinten zog, wobei eine Ladung in Feuerposition gebracht wurde. Wenn dann mit dem Daumen der Sicherheitskopf nach oben bewegt wurde, war die Pistole feuerbereit. Danach gab ich ihm die Pistole zurück, und er steckte sie wieder in den Schulterhalfter, und mit einem Kopfnicken zum Zeichen des Dankes gingen er und sein Freund wieder quer über das Feld weg.“*

McDonald musste seinen weißen Fallschirm unter den Arm klemmen und wurde zu Haus des Adjunkten Adam Blind, Kuseler Straße 14, geführt. Vor dem Haus wechselte noch Otto Lensch einige Worte mit ihm, der im 1. Weltkrieg in britischer Gefangenschaft gewesen war (und von dort den Fußball in unsere Gegend gebracht hatte). Dann wurde McDonald ins Haus geführt, wo in der Küche gerade die frisch gemachte Wurst und der Speck von einer Hausschlachtung hingen. Anwesend war auch ein aus den USA zurückgekehrter Ehweiler Einwohner („de Onkel“), der dolmetschte. Der Amerikaner sei verwundert darüber gewesen, so erzählt man sich, dass die Wurst und das Fleisch für das ganze Dorf reichten, weil man ihnen gesagt habe, es herrsche Nahrungsmittelmangel in Deutschland. Als die draußen in der Kälte stehende Menge unruhig wurde, das sie auch den Gefangenen in Augenschein nehmen wollte, wurde McDonald in die Dorfmitte geführt, wo ihn alle bestaunen konnten. Nach etwa einer Stunde fuhr Ortsgruppenleiter Jakob Gerlach aus Konken mit seinem Wagen vor und brachte McDonald zunächst in sein Haus. Noch bis vor einigen Jahren verwahrte Gerlachs Sohn McDonalds zweischneidiges Messer mit einem Griff aus Hirschgeweih.

“**Rich**” McDonald erinnert sich heute noch an folgendes:

*“Nachdem ich kurze Zeit auf dem Feld gestanden hatte, wurde mir bedeutet, ich solle meinen Fallschirm auflesen, und dann wurde ich in der Dorfmitte in die Küche eines Hauses geführt, von dem ich annahm, dass es dem Dorfoberen gehörte. Neben dem Tisch saß ich dort auf einem Stuhl, während die Dorfbewohner die Eingangstür hereinkommen, um mich anzuschauen und durch die Küchentür wieder nach draußen gehen sollten. Doch meine Anwesenheit war eine größere Sensation als erwartet, so dass die Leute, wenn sie es einmal bis in die Küche geschafft hatten, sie sie nicht mehr verlassen wollten. All das führte zu einem Stau, wie in einer Sackgasse. Die Leute, die dringen waren, wollten nicht mehr hinausgehen und die, die draußen standen, forderten lautstark Einlass. Um bei diesem Volksauflauf die Situation zu retten, kam einer auf den Gedanken, mich nach draußen zu schaffen, wo ich mich in der Dorfmitte vor der Motorhaube eines Fahrzeuges hinstellen musste. Die Einwohner bildeten einen großen Halbkreis um mich herum, wobei die kleinen Kinder am nächsten zu mir standen und die Erwachsenen dahinter. Jeder schien mit dieser Regelung zufrieden zu sein. Zu diesem Zeitpunkt hatte ich noch meine volle Fliegerausrüstung an. Mein äußerer Anzug wurde mir erst später in Kusel abgenommen.“*

Auch an das erwähnte Messer erinnert sich McDonald noch:

*“Eigentlich handelte es sich um einen Dolch von 20 cm Länge, der außen an meinem linken Bein festgeschnallt war. Solche Messer waren standardmäßig durch die Firma Wilkinson in London für uns hergestellt worden, und die meisten Piloten unserer Gruppe trugen eins bei sich. Der Grund hierfür war eine reine Vorsichtsmaßnahme. Wir hatten alle ein aufblasbares Gummiboot an Bord, auf welchem wir in der Maschine saßen und das am Fallschirm befestigt war. Wenn sich nun, aus welchem Grund auch immer, das Rettungsboot aufblähte (was tatsächlich schon geschehen war), konnte das tödliche Folgen haben. Der Dolch war dort angebracht, wo wir ihn leicht erreichen und damit in das aufgeblasene Gummiboot stechen konnten.“*

McDonald wurde durch Jakob Gerlach zunächst bei der Kuseler Polizei abgeliefert. Er weiß heute noch, dass er unterwegs ein Straßenschild mit der Aufschrift "Kusel" sah. Mit Hilfe eines Jungen, der etwas Englisch sprach, versuchten die Polizisten ein Verhör, das aber nicht viel Ergebnisse zeitigte. Danach brachte die Polizei ihn in den Keller unter dem Rathaus und sperrte ihn dort ein. McDonald erinnert sich noch lebhaft an diesen unwirtlichen Ort:

*"Ich wurde eine Seitenstraße entlang geführt zu einer steinernen Grotte, die in den Berg hinein getrieben worden war. Der Eingang bestand aus zwei Türen. Die äußere Tür war überzogen mit einem Gitter aus Eisenstäben. Die innere Tür bestand nur aus Holz und einem Glasfenster darüber. In dem etwa 5 auf 6 m großen Raum gab es überhaupt kein Licht, lediglich die Strahlen durch das Eisengitter drangen herein. Am Boden waren zwei hölzerne Pritschen angeschraubt. Am Fuß- und am Kopfende waren jeweils an der Wand rostige Handfesseln angebracht. Glücklicherweise wurden sie bei mir nicht angewandt, und bei genauerem Hinsehen schien es, dass sie schon lange nicht mehr verwendet worden waren. Das einzige Bettzeug bestand aus einem sehr muffig riechenden ausgestopften Sack."*

Bei den "Handfesseln" handelte es sich vermutlich um Vorrichtungen, die einmal dazu verwendet worden waren, um bei den Kuseler Märkten Vieh in dem Raum Vieh fest zu ketten.

McDonald war nun eine zeitlang in dieser eigenartigen Zelle mit sich alleine.

*"Irgendwann kam am Samstag ein deutscher Offizier mit zwei Soldaten, die einen Metallnapf, eine Schüssel, einen Löffel und eine Serviette dabei hatten. In dem Topf war Suppe, die mir sehr gut schmeckte, weil das meine erste Mahlzeit seit dem frühen Freitagmorgen war. Am nächsten Tag, einem Sonntag, holten mich noch vor Tagesanbruch ein Gefreiter der Luftwaffe und zwei weitere Soldaten ab und führten mich zum nahegelegenen Kuseler Bahnhof. Ich habe es immer bedauert, dass ich nie den Namen dieses Gefreiten erfahren habe. Auf dem Weg zum Verhörzentrum bei Frankfurt behandelte er mich mit sehr viel Mitgefühl und Umsicht. Es dauerte den ganzen Sonntag und erforderte mehrere Zugwechsel, bis wir endlich in Frankfurt ankamen."*

*Als der Zug in den Kuseler Bahnhof eingefahren war, stiegen wir ein. Der Gefreite ging mit mir im Waggon den Gang entlang und sah sich die einzelnen Abteile an. Da keines geheizt war, sagte er jedesmal 'Kalt!' zu mir und ging zum nächsten. Endlich fand er am Ende eines der Waggons ein beheiztes, drehte sich zu mir um, sagte mit einem Grinsen 'Warm!' und bedeutete mir mit einer freundlichen Handbewegung, ich möge Platz nehmen. Kurz nachdem der Zug aus dem Bahnhof hinausgefahren war, wurde die Tür geöffnet, und herein trat ein Mann mit einer Uniform mit vielen goldenen Rändern, von dem ich annahm, dass es sich um den Schaffner handelte. Als er mich erblickte, zeigte er entrüstet auf mich und dann auf die Tür und rief 'Raus!'. Der Gefreite sprang auf, und die beiden standen Nase an Nase und schrieen sich heftig an. Es dauerte etwa eine halbe Minute, bis der Schaffner, übertönt und überwältigt durch den Gefreiten, aufgab, sich auf dem Absatz umdrehte und mürrisch davon stapfte. Der Gefreite drehte sich danach zu mir um und sagte mit einem breiten triumphierenden Lächeln: 'Wir bleiben.'*

*Später warteten wir auf einem Bahnsteig zwischen den Gleisen, während der Gefreite die ankommenden Züge in Augenschein nahm. Als er bemerkte, dass ich vor Kälte zitterte, weil ich ja meinen äußeren Fliegeranzug nicht mehr trug, brachte er mich in einen von Glas umschlossenen geheizten Warteraum, wo er mich sogar alleine ließ, während er und die zwei anderen Soldaten draußen auf die Züge acht hatten.*

*Gegen Mittag kamen wir zu einem Bahnhof, auf dem sich eine Kantine des Deutschen Roten Kreuzes befand. Dort bestellte er für uns alle Kaffee. Aus einer kleinen Ledertasche nahm er dann, wie die beiden anderen Männer auch, einen Laib Brot und eine Wurst heraus und machte sowohl für mich als auch für sich belegte Brote. Es fiel mir auf, dass alle drei*

*Männer die gleiche Menge an Brot und Wurst dabei hatten, und ich zog den Schluss, dass er seine eigene Ration mit mir teilte.*

*Auf einem anderen Bahnhof standen wir in einer Schlange vor einem Fahrkartenschalter. Hinter dem Schalter stand ein sehr attraktives deutsches Mädchen. Als der Gefreite bemerkte, dass ich mich an diesem schönen Anblick erfreute, stieß er mich mit seinem Ellbogen an, grinste, nickte in Richtung des Mädchens und rollte die Augen, was ich als 'Ist sie nicht schön?!' interpretierte."*

Dieser freundliche Gefreite schleuste McDonald auch durch das schwer zerstörte Frankfurt, wo sie nur in mehreren Etappen und mit mehreren Gehpausen die Straßenbahn nach Oberursel benutzen konnten. Mehrmals fuhren auf Lastwagen sitzende SS-Truppen vorbei, und jedesmal brachte der Gefreite seine Abneigung gegen sie dadurch zum Ausdruck, dass er sich umdrehte und verächtlich auf den Boden spuckte.

*"Mein letztes Zusammentreffen mit ihm ereignete sich mehrere Wochen später, als etwa 200 von uns vor dem Dulag Luft antreten und auf Güterwaggons warten mussten, die uns nach Barth an der Ostsee bringen sollten. Er stand auf einer Seite unserer Formation in einer Gruppe Luftwaffenpersonal. Als er mich entdeckte, winkte er mir zum Abschied zu, während er über das ganze Gesicht strahlte. Er behandelte mich eher wie einen Bruder und nicht wie einen Feind, und das zu einem Zeitpunkt, wo ich es bitter nötig hatte."*

McDonald wollte in Oberursel seinen Verhöroffizier, der übrigens perfekt Englisch sprach, an der Nase herumführen, indem er ihn glauben machte, er sein ein Bomberpilot. Das funktionierte auch eine ganze Zeit sehr gut. Verzweifelt versuchte der Deutsche, McDonald einem abgestürzten Bomber und einer Bombergruppe zuzuordnen. Als alles nichts half, drohte der mit der Gestapo. Doch das beeindruckte "Rich" McDonald nur wenig, denn er wusste ja aus der Reaktion des Gefreiten, was die Luftwaffe von solchen und ähnlichen Leuten hielt. Nach einigen Wochen überraschte ihn der Deutsche, als er ihn zu Beginn einer Sitzung mit den Worten konfrontierte: *"Ha, Sie sind gar kein Bomberpilot! Sie sind Jagdflieger und gehören zur 354. Jagdgruppe! Wir haben Ihren Kommandeur, Colonel Martin. Er liegt in einem Krankenhaus hier in der Nähe."* McDonald war geschockt, denn er hatte ja nicht mitbekommen, dass auch Martin abgeschossen worden war. Genauso geschockt war er dann, als der Deutsche ihm alles über seine Gruppe sagte und sogar ein neues geheimes Handbuch für Mustang-Piloten zeigte, das auf den Stationen in England den Piloten nur unter strengen Sicherheitsvorkehrungen zugänglich war. Der Deutsche kannte sogar McDonalds detaillierten Lebenslauf und konnte ihm sagen, mit welchem Mädchen er sich verabredet hatte! *"Nach jener letzten Sitzung bedauerte ich es, dass mein Verhöroffizier nicht schon am ersten Tag herausgefunden hatte, dass ich Jägerpilot war. Dann wären mir lange Tage der Einzelhaft erspart geblieben!"*

Nach dem Krieg blieb McDonald bei der US-Luftwaffe und machte zu Beginn der 1950-er Jahre den Korea-Krieg als Saberjet-Pilot mit. Danach hing er die Fliegerei an den Nagel und stieg in die Forschungsabteilung der Gillette-Rasierklingenfabrik in Boston ein. Er lebte bis zu seinem Tod im Jahr 2002 in seiner Heimatstadt Scituate in Massachusetts.

### **Archivalien und Literatur**

- Freeman, Roger, *The Mighty Eighth War Diary*, London, 1990, S. 180.  
"Fliegerwrack aus Zweitem Weltkrieg geborgen", *Die Rheinpfalz, Westricher Rundschau*, 22.05.1992.  
Friedheim, Eric/Taylor, Samuel W., *Fighters Up. The Story of the American Fighter Pilots in the Battle of Europe*, Philadelphia, 1945, S. 84 - 89.  
Howard, James H., *Roar of the Tiger*, New York, 1991, S. 183 - 189, 207 - 212, 225 - 227, 236 - 242.  
Kreisarchiv Kusel, A 269: Bericht des Bürgermeisters von Quirnbach vom 20.11.1944.  
National Archives II, College Park, Maryland, USA: MACR 2168.  
Ong, William A., *Target Luftwaffe. The Tragedy and the Triumph of the World War II Air Victory*, Kansas City, S. 209 - 216 u. 233 - 237.  
Weber, Robert Leonhard, "Krieg im Westrich. Wie ein Dorf und ein Landstrich in der Westpfalz den Zweiten Weltkrieg erlebte", *Westricher Heimatblätter*, 1986, Nr. 1/2, S. 86.

### **Auskünfte**

- Andreas Bauer, Brücken  
Uwe Benkel, Kaiserslautern  
Marianne und Hans Berls, Tappen, British Columbia, Kanada  
Steve Blake, Mission Viejo, California, USA  
Kurt Blass, Ehweiler  
Walter Blohn, Konken  
Paul Gilcher, Oberalben  
Renate Gilcher, Blaubach  
Gottfried Gräfenstein, Rothselberg  
Fritz Hübschen, Kusel  
Willi Kratz, Dittweiler  
Kenneth R. Martin, Leawood, Kansas, USA  
Richard McDonald, Scituate, Massachusetts, USA  
Melvin Paisley, USA  
Hans und Elisabeth Sandmeyer, Waldmohr  
Helmut Schuh, Ohmbach  
Ernst Schöllhorn, Hinterberg  
Edwin Weingarh, Ehweiler  
Eckehard Werner, Oberalben