

Die Fliegende Festung des amerikanischen Piloten Sterling Bristol Abgestürzt am 9. August 1944 bei Kusel¹

von Klaus Zimmer



Die Bristol-Besatzung. Hinten: Bristol, Allison, Faulkner, Campbell, Burroughs. Vorne: Newlands*, Hindman*, Christopher*, Mosca, Dowd*. (* am 09.08.1944 nicht dabei).

(Foto: Buell Martin)

Die Forschungsgeschichte

Aufmerksam auf diesen Fall wurde der Verfasser erstmals, als ihm Helmut Gras aus Rammelsbach, selbst Augenzeuge, anlässlich des Treffens mit Veteranen aus der Bubacher Fliegenden Festung "Toonerville Trolley" im Jahr 1996 von dem Absturz in der Winterhell in Kusel erzählte. Ein Beitrag von Karl Emrich für die "Westricher Rundschau" der "Rheinpfalz" vom 2. Februar 1995 lieferte wichtige ergänzende Hinweise. Auch weitere Augenzeugen bestätigten den Absturz im Jahr 1944. Berichte von Amerikanern aus der Maschine, die vor einigen Jahren Kusel besucht haben sollen, kursierten. Dann entdeckte mein Forscherkollege Uwe Benkel aus Kaiserslautern im Kuseler Friedhofsregister einen Hinweis, der Hoffnung auf erfolgreiche weitergehende Recherchen aufkommen ließ. Unter dem 9. August 1944 sind dort ohne Namensnennung "3 amerikanische Flieger" vermerkt. Die Dienstnummer von einem von ihnen wird mit "0-818575" festgehalten. Eine Möglichkeit, in diesem Fall weiterzukommen, schien, eventuell auf einem der amerikanischen Soldatenfriedhöfe in Frankreich, Belgien oder Luxemburg ein Grab mit dieser Dienstnummer und dem Namen des Soldaten zu finden. Uwe Benkel fuhr also nach St. Avold in Lothringen und bat das Personal des dortigen US-Soldatenfriedhofs, in ihrer europaweiten Computerdatenbank nachzusehen, ob dieser Mann dort registriert ist. Dies hätte nur wenige Minuten in Anspruch genommen, doch die Angestellten waren an diesem Tag besonders schlecht gelaunt. Jedenfalls verweigerten sie—anders als sonst üblich—jegliche Auskunft und forderten Uwe Benkel auf, zuerst ein Genehmigungsschreiben von einer Regierungsbehörde in Washington vorzulegen. Ansonsten könne er ja selbst auf den 12.000 Grabsteinen in St. Avold und auf denjenigen auf den anderen Friedhöfen nachsehen, ob irgendwo die Nummer vermerkt sei.

¹Erstmals veröffentlicht in Westricher Heimatblätter, Nr. 4/2002, S. 174 - 191

Frustriert und entnervt wanderte Uwe Benkel dann stundenlang bis zum Einbruch der Dunkelheit zwischen den Gräbern in St. Avold herum und sprach Hunderte von Aufschriften auf Cassette. Als er einige Tage später die Aufnahme in aller Ruhe zu Hause auswertete, tauchte tatsächlich die Dienstnummer 0-818575 auf! Es handelte sich um 2nd Lt. Sterling Bristol aus Connecticut, 385. Bombergruppe, 550. Bomberstaffel, gefallen am 9. August 1944. Die entscheidende Nuss war geknackt. Uwe Benkel gebührt daher zu allererst Dank. Selbstverständlich ist auch allen anderen Mitarbeitern, hier und in den USA, die durch ihre Auskünfte und Hinweise zum Zustandekommen dieses Aufsatzes beigetragen haben, zu danken.

Noch eine weitere Klippe war nun zu überwinden. Das amerikanische Nationalarchiv ignorierte, aus welchen Gründen auch immer, unerwarteter Weise die Bitte, eine Kopie des Vermisstenberichts für Sterling Bristol zu schicken. Erst die Intervention amerikanischer Freunde führte zur Zusendung des unerlässlichen Dokuments. Vier der sechs Überlebenden des Kuseler Absturzes sowie eine Reihe von Verwandte der Gefallenen bzw. der inzwischen Verstorbenen konnte der Verfasser in der Folge lokalisieren. Zusammen mit Augenzeugen aus unserer Gegend halfen sie, diesen Absturz und die damit verbundenen menschlichen Schicksale für die Nachwelt zu dokumentieren.

Der Angriff

In dem erwähnten Zeitungsartikel schildert Karl Emrich die Situation Mitte 1944 so:

"Im Sommer 1944 nimmt das Leben in der Westpfalz auch im fünften Kriegsjahr scheinbar seinen geregelten friedlichen Verlauf. Galt bisher die Sorge der Menschen einzig den Vätern und Söhnen, die im Fronteinsatz stehen, so mehren sich die Anzeichen, dass auch die Heimat zunehmend in den Sog des Krieges geraten könnte. Immer öfter ziehen unzählige schwere Bomber der Alliierten mit dumpfen Dröhnen und lange Kondensstreifen hinter sich herziehend in östlicher Richtung, um ihre todbringenden Lasten über irgendeiner Großstadt in Süddeutschland abzuladen. Deutsche Flugzeuge sind nur noch selten zu sehen. Wenn die Bomber auf dem Rückflug wieder vorbeikommen, klingen die Motoren viel heller, ein sicheres Indiz für getane Arbeit. Am nächsten Tag berichtet die Zeitung in wenigen Zeilen, welche Stadt das Opfer des 'Terrorangriffs' war. Die gleichzeitige Herausstellung der abgeschossenen Feindflugzeuge durch die deutsche Luftabwehr soll der Bevölkerung suggerieren, dass der Gegner diese Untat teuer bezahlen musste."

Am 9. August 1944 plante die 8. US-Luftflotte, tief nach Südostdeutschland einzudringen, um dort einen Schlag gegen Flugzeug- und Panzerfabriken sowie Treibstofflager zu führen. Unsere Gegend sollte eigentlich nur durchflogen werden, ohne Bomben abzuwerfen. Die drei Bomberdivisionen sollten zusammen 577 schwere Bomber des Typs B 17 (Fliegende Festung) und 247 des Typs B 24 (Liberator) in die Zielgebiete entsenden. Als Begleitschutz sollten 847 Jagdflugzeuge dienen. Doch es kam alles ganz anders: die Pulks flogen geradewegs in eine Schlechtwetterfront hinein, die sich auf 10.000 m Höhe zusammenbraute. Lediglich 25 (!) Der über 800 aufgestiegenen Bomber erreichte ein vorgesehenes Primärziel (Sindelfingen), 30 bombardierten das Sekundärziel Ulm, 145 das Sekundärziel Saarbrücken (Verschiebebahn) und 215 Maschinen suchten sich Gelegenheitsziele, darunter Pirmasens, Karlsruhe, Luxemburg, Aachen und Orte in Belgien und Holland. Sogar die Hälfte der Flugzeuge (304) warf überhaupt keine Bomben ab. Teilweise mussten die Maschinen unverrichteter Dinge zu ihrer Basis zurückkehren, oder sie waren erst gar nicht gestartet.

Von der deutschen Luftwaffe war am 9. August 1944 kaum etwas zu sehen. So war es hauptsächlich die Flugabwehr, die den Bombern zusetzte. Die Flakaktivität in den überflogenen

Räumen wird im amerikanischen Einsatzbericht für jenen Tag so beschrieben: Die den Raum Kaiserslautern verteidigende Flakeinheit, die an jenem Tag "mäßig", aber "genau" feuerte, besaß vier 8,8- und vier 10,5-cm-Geschütze, die im Wiesental (Am Harzofen) zwischen Kindsbach und Landstuhl stationiert war. Diese schoss auch die Bristol-Maschine ab, die dann bei Kusel in die Winterhell und das umliegende Gebiet am Herchenberg knallte. Insgesamt meldete der amerikanische Einsatzbericht den Verlust von 18 Bombern. Dazu gehörten auch Maschinen, die bei Püttlingen/Saar (Pilot: Harry McGregor), Busenberg bei Dahn (Pilot: Lucas E. Finney) und Densborn/Krs. Prüm abstürzten.

Die örtliche Luftschutzleitung in Saarbrücken sprach von einem "sehr schweren Terrorangriff, wohl dem bisher schwersten überhaupt." Drei Menschen kamen in der Saar-Metropole ums Leben, 1660 wurden obdachlos, die Sachschäden waren gewaltig. Der amerikanische Bericht meldet u. a.: "Pirmasens: Gute Ergebnisse. Sechs Konzentrationen von Sprengbomben im Zielgebiet, Feuer brachen aus, und der Schaden ist vermutlich groß." Tatsächlich lag die Stadt in Schutt und Asche, und 188 Menschen hatten bei dem Bombardement in Pirmasens ihr Leben verloren.

Die Bristol-Besatzung

Funktion	Name/Dienstgrad	Bemerkungen
Pilot	Sterling W. Bristol jr. 2nd Lt.	* 14.02.1922, Collinsville, Connecticut, gefallen
Copilot	Billy H. Allison 2nd Lt.	* 22.10.1923, Tifton, Georgia + 27.11.2002, Valdosta, Georgia
Navigator	John F. Faulkner 2nd Lt.	gefallen
Bombenschütze	John H. Campbell 2nd Lt.	* 27.02.1919, Missouri + 28.09.1994
Flugingenieur oberer Rumpfturmschütze	Anthony Burroughs S/Sgt.	* 1922, Danielsville, Georgia gefallen
Funker	Earl I. Hansen S/Sgt.	+ 15.01.1973
Kugelturmschütze	Anthony J. Mosca Sgt.	* 1925, wohnhaft Lumberport, West Virginia, + 21.04.2004
Heckschütze	Buell S. Martin S/Sgt.	* 1922, Connecticut wohnhaft Unionville, Connecticut
Seitenschütze	Julius L. King S/Sgt.	wohnhaft Panama City, Florida + 24.06.2005

Pilot Sterling Bristol jr. stammte von einer Farm in Collinsville in Connecticut, die auch heute noch von der Familie bewohnt wird. Zum Andenken an ihn wurde die dorthin führende Straße nach ihm offiziell "Sterling Drive" benannt. Bristol arbeitete zunächst in einer Feuerwaffenfabrik. Seine militärische Ausbildung erhielt er dann 1943/44 auf verschiedenen Luftwaffenbasen in Alabama, Mississippi, Indiana und Florida. Dann wurde er zur 385. Bombergruppe nach Great Ashfield in England versetzt, die Fliegende Festungen (B 17) flog. Bristol brachte es auf folgende fünf Einsätze:

02.08.1944: Paris (als Copilot)
04.08.1944: Hamburg (als Copilot)
06.08.1944: Berlin (als Pilot)
08.08.1944: Caen/Frankreich (als Pilot)
09.08.1944: Fürth/Bayern (als Pilot)

Bristol und seine Männer flogen also nur eine Woche lang gemeinsam Kampfeinsätze, bevor sie bei Kusel abgeschossen wurden. Von der ursprünglichen Besatzung fehlten an jenem Tage der Funker Alfred R. Christopher, der erkrankt war, sowie die MG-Schützen William Newlands jr., Henry L. Dowd und Conrad D. Hornbeck, die alle zu anderen Besatzungen versetzt worden waren. Stattdessen waren Bristol erstmals die MG-Schützen Buell S. Martin, Julius King und der Funker Earl I. Hansen zugeteilt, die allesamt schon über eine längere Erfahrung verfügten.

Solche Umbesetzungen waren nichts Ungewöhnliches und wurden verstärkt im Sommer 1944 vorgenommen, weil damals die Zahl der Besatzungsmitglieder von 10 auf 9 reduziert wurde. Dies konnte man sich zwecks eines ökonomischeren Personaleinsatzes auch leisten, weil die deutsche Luftwaffe inzwischen schon so geschwächt war, dass sich die von ihr ausgehende Gefahr deutlich verringert hatte. Ein Resultat dieser Umorganisation war natürlich auch, dass die Zahl der amerikanischen Besatzungen noch einmal gesteigert werden konnte.

Der Absturz

An jenem 9. August 1944 sollten Sterling Bristol und seine Männer als Bestandteil der 3. Bomberdivision ihre Bomben auf eine Flugzeugfabrik in Fürth in Bayern abwerfen. Der Einsatzbericht meldete zunächst "*3/10 Bewölkung, dunstig, Sicht 3 Meilen*". Das waren keine dramatischen Wetterbedingungen, die die Besatzungen behindert hätten, sie beziehen sich aber auf unsere Gegend und nicht auf die Strecke hin zum Ziel. Auf dem Weg nach Südostdeutschland wäre eine aufziehende Schlechtwetterfront zu durchfliegen gewesen, weswegen die 3. Bomberdivision durch die Einsatzleitung zurückbeordert wurde. Wo genau sich die Flugzeuge zu diesem Zeitpunkt befanden, lässt sich nicht mehr herausfinden. Jedenfalls flogen sie eine 180°-Kurve zurück Richtung England, um unterwegs über Belgien und Holland noch ihre Bomben auf Sekundärziele abzuwerfen.

Dabei flogen sie der bei Kindsbach stationierten Flak genau vor die Rohre, die dann auch beim dritten Abfeuern einen Treffer landete: "Zuletzt gesehen bei 49°30' N - 07°30' O, abgeschossen durch Luftabwehr, Zeit: 10.35 Uhr" meldet der amerikanische Vermisstenbericht für die Bristol-Maschine. Die Koordinaten beschreiben dabei genau die Gegend des Potzbergs, und zwar das Gebiet zwischen Föckelberg und Fockenberg-Limbach. Weiter heißt es: "Maschine 43-38256 wurde über Deutschland durch die feindliche Flugabwehr abgeschossen. Motor Nr. 2 wurde durch Flak getroffen und ging in Flammen auf. Das Flugzeug flog noch etwa 1 Minute lang geradeaus, dann steil nach oben durch die Formation hindurch, ging in einen überzogenen Flug und dann in einen Sturzflug über und brach beim Abstürzen auseinander. Zwei Fallschirme wurden gesehen, als die Maschine getroffen wurde, vier weitere wurden beobachtet unmittelbar bevor sie durch die Formation zu steigen begann, und ein weiterer kam noch heraus, als sie auseinander brach."

Bei den ersten beiden Männern, die absprangen, handelte es sich um Seitenschütze Julius King und Heckschütze Buell Martin. Die nächsten vier waren Funker Earl Hansen, Kugelturmschütze Anthony Mosca, Navigator John Faulkner, Bombenschütze John Campbell und der obere Rumpfturmschütze Anthony Burroughs. Schließlich gelangte noch Copilot Billy Allison aus dem Flugzeug hinaus. Pilot Sterling Bristol schaffte nicht mehr den Absprung.

Eine ganze Reihe von Augenzeugen beobachteten vom Boden aus, was geschah. Sie sahen, teilweise aus mehreren Kilometern Entfernung, wie die Maschine als trudelnder Feuerball nach unten stürzte. **Helmut Gras** aus Rammelsbach zum Beispiel erinnert sich:

"Die Flugzeuge kamen aus Richtung Landstuhl in nordwestlicher Richtung angeflogen. Plötzlich begann eine davon, es war eine silbrig glänzende B 17, auf der linken Seite zu qualmen und stieg, noch mit voller Geschwindigkeit, steil nach oben. Dann fielen alle Motoren aus. Für einen Augenblick stand der Bomber in der Balance ohne sich zu bewegen. Zu diesem Zeitpunkt kamen einige Fallschirmspringer aus der Maschine heraus. Dann kippte sie nach rechts und ging, sich überschlagend, steil nach unten. Beim zweiten Überschlag zerbrach sie in der Mitte des seitlichen Rumpfausstieges in zwei Hälften. Der vordere Teil mit dem Cockpit und den Brandbomben ging mit rauschendem Ton, sich ständig überschlagend, bei Kusel über der Winterhell nieder und knallte dort in den Wald. Die hintere Hälfte mit dem Heck schlug nordöstlich der Winterhell am Herchenberg in einem Acker auf."

Die Absturzstelle des vorderen Teils im Wald wurde durch die mitgeführten Brandbomben sogleich in ein flammendes Inferno verwandelt. Noch heute erkennt man diese Stelle gut an der muldenartigen Vertiefung, dem schwarz verbrannten Boden, auf dem kein Baum mehr gewachsen ist, und den zahlreichen Kleinteilen aus Metall, Gummi, Plastik und Plexiglas, die an der Oberfläche liegen. Aus dem hinteren Teil mit Heck am Herchenberg ragte damals immer noch das MG heraus. Nachmittags kamen Angehörige der Kindsbacher Flak zur Besichtigung der Trümmerteile, setzten sich in der Nähe des Hecks auf Klappstühle und genossen die Szenerie. Auch kleinere Flugzeugteile lagen in der Gegend herum. Der obere Rumpfturm war abgerissen und befand sich etwa 200 m unterhalb des Hecks am Abhang Richtung Kusel. Auch eine Tragfläche war am Herchenberg heruntergekommen. Augenzeuge Helmut Gras fand am Rande der Winterhell einen Pelzstiefel. In einem Sammelbericht über am 9. August 1944 abgeschossene Flugzeuge meldete der deutsche Oberst Münninghoff zusammenfassend auch folgendes an die Auswertestelle West in Oberursel bei Frankfurt: "2 km SW Kusel, 30 km NW Kaiserslautern, Zeit: 10.30 Uhr, Boeing B 17 G, 98 % beschädigt, Identifikation unbekannt, Lizenznummer auf Seitenruder: 338156, 6 Kriegsgefangene, 3 tot, abgeschossen durch Flak."

Aus der Perspektive eines Besatzungsmitglieds schildert **Heckschütze Buell Martin** das dramatische Geschehen in einem Brief an den Verfasser so:

"Wir waren auf dem Weg nach Fürth, um eine Me-110-Fabrik zu bombardieren. Eine Schlechtwetterfront war dabei, sich vor uns aufzubauen, die wir nicht überfliegen konnten. Deshalb wurde der Einsatz abgebrochen und den Maschinen der Rückflug befohlen. Das geschah gegen 10.30 Uhr. Kurz nachdem wir umgekehrt waren, gerieten wir in fürchterliches Flaksperrfeuer. Das Heck begann sich mit grauem Treibstoffrauch zu füllen. Wir waren im Motor Nr. 2, links vom Piloten, getroffen worden. Schnell erreichten die Flammen die Treibstofftanks. Ich hörte, wie Pilot Bristol zu Copilot Alison sagte, er solle die Steuerung übernehmen. Im Cockpit befand sich so viel Rauch, dass der Copilot das Fenster aufschieben musste, um hinauszusehen, während er versuchte, die Maschine aus der Formation herauszubekommen. Leutnant Bristol versuchte vermutlich noch, die Feuerlöscher zum Einsatz zu bringen. Dann fiel die Bordsprechanlage aus, und wir verloren den Kontakt miteinander."

Fünf der sechs Überlebenden aus der Bristol-Maschine wurden nach ihrer Gefangennahme durch die Kuseler Polizeistation Ecke Trierer Straße/Gartenstraße geschleust, dann—wie in solchen Fällen üblich—in einem Kellerraum unter dem Kuseler Rathaus eingesperrt und schließlich der Wehrmachtskommandantur Baumholder übergeben. **Erwin Weber**, damals in Kusel wohnhaft, beobachtete nach dem Absturz folgendes: "Im Jahr 1944—ich hatte gerade

Mittagspause—sah ich, wie einige Amerikaner in den Hof der Kuseler Polizeistation eingeliefert wurden. Sogleich bildete sich ein Menschaufmarsch, meistens Frauen, die wütend am schweren Eisengitter rüttelten und die Gefangenen wüst beschimpften." Paul Rapp aus Kusel ergänzt: "Sie drohten den Amerikanern mit den Fäusten und bespuckten sie. Einer von ihnen hatte einen Arm in der Schlinge."

Die **Kuseler Gendarmeriestation** berichtete noch am 9. August an die Wehrmachtskommandantur Baumholder:

"Am 8. August 1944 wurde südöstlich Kusel gegen 11 Uhr ein Feindbomber abgeschossen. Er zerbrach in der Luft und stürzte brennend ab.

Inventar persönlicher Gegenstände, die bei den Besatzungsmitgliedern beschlagnahmt wurden:

1. **Campbell, John**, 0-765566, Leutnant: 1 Armband, 1 Päckchen mit Photos, 1 angebrochene Schachtel Zigaretten.
2. **Martin, Buell**, 31328830, Sergeant: 1 Brieftasche mit Photos, 21 englische Pfund, 1 Dauerschreiber, 1 Kamm, 2 Dienstmarken, mehrere Ausschnitte aus Briefen.
3. **Mosca, Anthony**, 35758779, Sergeant: 1 Messer, 2 Dienstmarken, 1 Armbanduhr.
4. **Hansen, Earl**, 39201488, Sergeant: 1 Messer, 1 Füller, 1 Notizbuch, 2 Dienstmarken, 1 Taschentuch, 100 französische Franken, 8 5-Schilling-Münzen, 3 1-Schilling-Münzen, 6 Sixpence-Münzen, 5 Kupfermünzen.
5. **Allison, Billy**, 0-710867, Leutnant: 1 Paar Lederhandschuhe, 1 Krawatte, 1 Füller, 1 Armband, 2 Dienstmarken, 2 Flugabzeichen, 2000 französische Franken.

Außer diesen Gegenständen wurde einem Toten, der als Bristol, S. W., 0-818575, identifiziert wurde, abgenommen: 1 Päckchen mit Photos, 1 Armbanduhr, 2 Dienstmarken.

Diese Gegenstände und die Gefangenen wurden am 9. August 1944 der Wehrmachtskommandantur Baumholder übergeben."

Von der **Wehrmachtskommandantur Baumholder** wurden die Gefangenen dann an die Auswertestelle West in Oberursel überstellt. Zusätzlich wurde nach Oberursel gemeldet: *"Obige persönliche Gegenstände sind beigefügt. Der feindliche Flieger Anthony Mosca, 35758779, wurde wegen schwerer Verbrennungen ins Garnisonskrankenhaus Birkenfeld eingeliefert."* Es darf nicht verwundern, dass Seitenschütze Julius King in diesen Begleitpapieren nicht genannt wird. Er wurde nämlich nicht der Kuseler Polizei übergeben, sondern den Behörden im Kreis Kaiserslautern, die ihn weiterleiteten. Neben dem Piloten Sterling Bristol kamen bei dem Absturz auch der obere Rumpfturmschütze Anthony Burroughs und der Navigator John Faulkner ums Leben.

Schon bald nachdem der Verfasser die heute noch lebenden Besatzungsmitglieder in den USA lokalisiert hatte, lagen ihm zum Teil ausführliche Berichte über deren Erleben vor. Trotzdem war es lange Zeit noch unklar, wo einige von ihnen mit ihren Fallschirmen gelandet waren. Die Flugroute deutete auf Orte am Potzberg und die Dörfer südöstlich davon. Nachforschungen dort, teilweise mit Hilfe der Presse, führten auch schließlich zum Erfolg. Zu danken habe ich in diesem Zusammenhang Hans Kirsch aus Selchenbach, der für die Veröffentlichung entsprechender Hinweise sorgte.

Gelandet bei Weilerbach: Seitenschütze Julius King

In der Gegend zwischen Kaiserslautern und dem Potzberg sahen die Leute, wie zwei Fallschirmspringer aus der getroffenen Maschine heraussprangen. Einer davon war Seitenschütze Julius King, der seine MG-Station in unmittelbarer Nähe der Hauptausstiegsluke auf der rechten Rumpfseite der Fliegenden Festung hatte. Als die Maschine durch die Kindsbacher Flak getroffen worden war, warf er die Tür ab und sprang als Erster aus dem Bomber hinaus.

King landete in einem Acker an einem Abhang zwischen Weilerbach und Schwedelbach. Es dauerte nicht lange, bis er von einer Gruppe wütender Zivilisten umringt wurde, die ihn, bewaffnet mit Schaufeln und Mistgabeln, unsanft hin und her stießen. Er war schließlich heilfroh, als ein deutscher Soldat, der sich auf Heimaturlaub befand, mit einem Motorrad angefahren kam und ihm die Leute vom Hals schaffte. **Ilse Storck** aus Weilerbach erinnert sich noch, wie *"der schöne große Mann"* als Beifahrer auf dem Motorrad vor dem Weilerbacher Bürgermeisteramt, wo auch die Gendarmerie untergebracht war, eintraf. King hatte seinen Fallschirm unter den Arm geklemmt. Er wurde durchsucht, wobei man allerlei Geld, auch Deutsche Reichsmark sowie Lebensmittelkarten, fand. Unter seiner Fliegeruniform trug er Zivilkleidung. King konnte sich schließlich auf die Eingangsstufen des Gebäudes setzen, wurde dann in ein Büro geführt und musste dort mehrere Stunden lang warten, bevor er am späten Nachmittag per Zug nach Frankfurt transportiert wurde. Im Durchgangslager (Dulag) in Oberursel traf er einige Tage später den Copiloten Allison wieder. King landete schließlich im Stammlager (Stalag) Luft VI in St. Wendel und wurde etwa 4 Wochen später ins Stalag Luft IV nach Großtychow/Kiefheide in Hinterpommern verlegt. Er lebt heute in Panama City, Florida.

Über das St.-Wendeler Kriegsgefangenenlager, von dem heute in unserer Gegend fast niemand mehr etwas weiß, und die Erfahrungen, die die Männer aus der Bristol-Maschine dort machten, wird noch in einem eigenen Kapitel zu berichten sein.

Gelandet bei Kollweiler: Funker Earl Hansen



Funker Earl Hansen
(Foto: Midge Hansen)

Funker Earl Hansen verließ als Dritter den Bomber. Er kam zwischen Kollweiler und Reichenbach-Steegen "Auf dem Wasen" an einem Abhang zu Boden. Früher befand sich dort ein Acker, heute handelt es sich um eine Wiese. Schon bald erschienen Bauern, bewaffnet mit Hacken, Schaufeln und Stöcken, um ihn festzunehmen. Ein kleines Mädchen wollte ihm einen Apfel geben, doch dessen Mutter ergriff es laut schreiend und zog es von dem fremden Mann weg. **Theo Klinck** aus Schwedelbach erinnert sich:

"Im Sommer 1944, kurz vor Mittag, sah ich bei Kollweiler einen Fallschirm niedergehen. Sofort 'lieh' ich mir das Motorrad meines Vaters und fuhr Richtung Kollweiler. Auf der Straße zwischen Kollweiler und Reichenbach-Steegen wurde ich Zeuge, wie der Fallschirmspringer durch einen Polizisten aus Reichenbach Richtung Kollweiler abgeführt wurde. Er war ein großer, junger, kräftiger Mann und hatte dick gefütterte Pelztiefel an. An seinem Arm trug er eine schöne Uhr."

August Bardens aus Kollweiler berichtet weiter:

"Ich sah den großen Mann in Kollweiler vor dem Feuerwehrhaus stehen. Seinen Fallschirm hatte er dabei. Er schien große Angst zu haben. Am unfreundlichsten benahm sich Ludwig G., Lehrer und fanatischer Nazi. Er traktierte den Amerikaner mit unsanften

Stößen und hätte ihn, wären nicht andere eingeschritten, in seinem erregten Zustand womöglich sogar umgebracht. Als der Mann ein Buch—es war eine Bibel—aus der Tasche zog und darin zu lesen begann, entriss ihm G. dieses wütend. Meine Mutter wollte dem Gefangenen etwas zu trinken geben, wurde jedoch daran gehindert. Dann kam ein Auto mit Landwachtangehörigen und holte ihn ab."

Hansen wurde nach Kusel gebracht, wo, wie gesehen, zunächst alle aus der Bristol-Maschine (ausgenommen King) landeten. Unterwegs, so schreibt seine Witwe Midge Hansen an den Verfasser, sei an dem Auto ein Reifen geplatzt, was die miese Stimmung seiner Bewacher nicht gerade verbessert habe. **Hansen** hat während seiner Gefangenschaft auf Zigarettenschachteln ein Tagebuch geführt. Über die ersten Tage nach dem Absturz schreibt er dort:

"Ich sprang nach dem Seitenschützen hinaus. Das Fallschirmgurtwerk verursachte mir fürchterliche Schmerzen. Oben in der Luft war es sehr ruhig. Da war ich nun, in 21.000 Fuß, ohne Flugzeug. Ich kam recht unsanft am Boden an, verletzte mich am Rücken und verlor das Bewusstsein. Zivilisten fanden mich, traten mich und zerrissen meine Bibel. Sie übergaben mich der Gestapo [Landwacht und Polizei], die mich recht ruppig behandelte und mich in ein Verlies einsperrte [Rathauskeller in Kusel]. Sie nahmen mir eine meiner Dienstmarken ab. Einen Teil meiner Besatzung traf ich dort wieder. Bis 8 Uhr abends mussten wir dort bleiben. Deutsche Soldaten fuhren uns per Lastwagen zu einem Wehrmachtsstützpunkt [Baumholder]. Ich musste 'Junior' [Anthony Mosca] ins Krankenhaus [nach Birkenfeld] begleiten, wo sie ihm eine Morphiumspritze verpassten. Dann wurde ich zurück in meine Zelle gebracht. Viele 'Jerries' [Deutsche] kamen, um uns zu betrachten, Zivilisten. Am nächsten Morgen brachten uns Soldaten hinunter zum Bahnhof (barfuß). Wir hatten nur unsere Fliegerpullover an. Oh, und es war sehr kalt!

Wir fuhren etwa 5 Stunden mit dem Zug zum Verhörzentrum nach Oberusel. Dort wurden wir in eine Zelle gesperrt und fotografiert. Meine Uhr nahmen sie mir ab. Wir mussten 3 Tage in Einzelhaft verbringen, bei 2 Scheiben Brot zum Frühstück, Suppe zum Mittagessen und Brot zum Abendessen. Sie verhörten uns. Dann brachten uns Wachen nach Wetzlar ins Durchgangslager. Dort erhielten wir ein Rot-Kreuz-Paket und das erste vernünftige Essen seit vier Tagen. Drei Tage verbrachten wir dort und wurden dann zum Bahnhof transportiert und in ein Zugabteil gesteckt. Wir befanden uns 3 elende Tage und Nächte auf dem Zugtransport. Unsere Bomber griffen an. Wir hatten ganz schön Angst. Wir landeten schließlich im neuen Stalag Luft VI in St. Wendel."

Earl Hansen wohnte nach dem Krieg in Vancouver, Washington, und kam 1971 bei einem Autounfall ums Leben. Seine Witwe hat dankenswerter Weise für diesen Beitrag sein Kriegstagebuch und Fotos zur Verfügung gestellt.

Gelandet bei Neunkirchen am Potzberg: Heckschütze Buell Martin

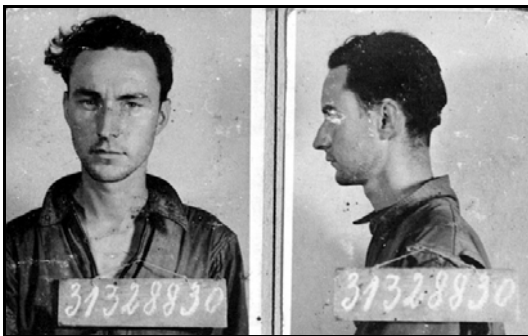
Heckschütze Buell Martin gelangte als zweites Besatzungsmitglied aus der brennenden B 17. Er selbst erinnert sich ausführlich:

"Die Flammen in den linken Tragflächentanks lodern bis zum Ende des Flugzeugs, rechts von mir im Heck. Jeder von uns hat einen 24-Fuß-Brustfallschirm dabei. Meine Packung liegt links hinter mir. Ich trage eine Pelzjacke über meinem beheizbaren Anzug, weil es dort droben so kalt ist. Ich kann den Fallschirm nicht an meinem Gurtwerk befestigen, ohne den Reißverschluss der Jacke aufzuziehen. Meine Sauerstoffmaske versperrt mir die Sicht zum Reißverschluss, deshalb reiße ich die Maske, den Helm und die Sonnenbrille herunter, um die Jacke zu öffnen und den Schirm anzulegen."

Ich werfe die Ausstiegsluke unten am Heck ab und springe dort hinaus, die Arme über meinem Fallschirmpack gefaltet und mit angezogenen Knien.

Plötzlich ist alles ruhig um mich herum, ich spüre nicht, wie ich falle. Mein Kopf zeigt nach unten, ich schaue nach oben und kann meine Füße über mir sehen. Ich versuche, mich umzudrehen und nach unten zu schauen, aber die geöffnete Jacke verhindert das, es ist mir einfach nicht möglich. Kurz schießt mir der Gedanke durch den Kopf, das Öffnen des Schirms zu verzögern und zu versuchen, der Gefangennahme zu entgehen. Wohin sollte ich aber mit meinem Fliegeranzug in Deutschland laufen? Auf jeden Fall will ich lange genug warten, bis meine eigene Geschwindigkeit geringer als die der Maschine ist. Als ich schließlich die Reißleine ziehe, fliegen mir beinahe die Stiefel weg. Einer meiner Stiefel sitzt danach nur noch locker am Bein, und ich ziehe ihn wieder hoch. Dann sehe ich, wie unsere Staffel in der Ferne verschwindet, was in mir das eigenartige Gefühl hochkommen lässt, dass sie uns jetzt alleine lassen. Irgendwie denke ich: 'He Jungs, wartet auf mich!'

Dann sehe ich, wie unser Flugzeug hinunter fällt, ein einziger Feuerball. Ich schaue nach anderen Fallschirmen um, blicke aber in die falsche Richtung. Alle schweben wohl zwischen der Maschine und mir und über mir, und deshalb sehe ich keinen von ihnen. Ich beobachte, wie unser Flugzeug in einen Wald stürzt. Um die Aufschlagstelle herum breitet sich kreisförmig ein Feuer aus und um dieses Feuer herum ein zweiter Flammenring. Ich vermute, dass dieser äußere Ring durch die geladenen Brandbomben (vermutlich Magnesiumbrandbomben) verursacht wird, die herausgeschleudert werden. Wir haben nämlich noch keine Bomben abgeworfen. Als ich hinabschwebe, sehe ich, so meine ich, in der Nähe der Absturzstelle eine Straße und einige Leute, die sich auf ihr befinden. Wenn mich nicht alles täuscht, verläuft die Straße nördlich oder nordöstlich der Absturzstelle." [Martin sah vermutlich den Abschnitt Kusel - Altenglan der heutigen B 420.]



Gefangenenfotos von Buell Martin.

Martins trockener Kommentar zu diesen Bildern: "Ich habe mich eigentlich nicht so schlecht gefühlt wie es auf dem Bild aussieht. Ich versuchte lediglich wie die Verbrecher im Kino auszusehen." Und: "Würden Sie von diesem Mann einen Gebrauchtwagen kaufen?"

(Foto: Buell Martin)

In Neunkirchen am Potzberg beobachteten die Leute, wie der Fallschirmspringer langsam herabschwebte und schließlich nördlich der Ortslage, in einem Acker in Hanglage, landete. Die Stelle befindet sich an der Straße nach Föckelberg, etwa 200 m nach dem Ortsausgang, linkerhand der S-Kurve, am sogenannten "Rosenweg". Etliche Dorfbewohner erinnern sich heute noch an das, was im August 1944 geschah. Demnach warf der Mann nach seiner Landung seinen Fallschirm ab und wollte sich zunächst hangaufwärts Richtung Potzberg aus dem Staub machen. Als er aber die vielen Leute sah, die herbeigeeilt kamen, gab er auf. Er versuchte noch, einige Briefe, die er dabei hatte, zu zerreißen und wurde dann gefangen genommen. Dann wurde er mit vorgehaltener Pistole Richtung Dorf geführt, wobei noch Soldaten hinzukamen, die sich gerade auf Heimaturlaub befanden. Auf diese ging der Amerikaner gezielt zu.

Auch der Polizist Maurer aus Reichenbach erschien per Fahrrad am Ort des Geschehens. Ein Junge, **Karl Jung**, damals 16 Jahre alt (heute wohnhaft in Neuhausen/Filder) versuchte, sich mit dem Amerikaner auf Englisch zu unterhalten. Martin wurde zu einem Bauernhof, dem Anwesen Müller, ins Unterdorf geführt, 200 m vom Ortsrand entfernt. Ein aufgebrachteter Dorfbewohner versetzte ihm einige Tritte, andere nahmen ihm seine Uhr ab. Dann kam ein Polizeiauto, in dem sich bereits ein Gefangener befand, der schwere Verbrennungen aufwies (Anthony Mosca). Der Wagen fuhr mit den Amerikanern Richtung Kusel weg.

Es ist erstaunlich, wie gut dieser Fall in der mündlichen Überlieferung dokumentiert ist. Rudi Walter aus Neunkirchen am Potzberg erkannte Martin auch sofort auf einem Foto wieder, das der Verfasser ihm vorlegte. Und **Martin** selbst verfügt über ein erstaunliches Detailgedächtnis und hat für diesen Beitrag einen sehr anschaulichen Bericht verfasst. Wir lassen ihn im folgenden wieder zu Wort kommen:

"Es dauert etwa 15 Minuten, bis ich landete. Zwischendurch gerate ich in einen Aufwind, und das plötzliche Auf und Ab fühlt sich wie in einem schnellen Aufzug an. Das ist das einzige Mal, dass ich auf dem Weg nach unten das Gefühl habe, mich zu bewegen, bis ich nahe am Boden angekommen bin. Plötzlich erinnere ich mich, dass ich einen Packen Briefe von meiner Frau in der Brusttasche meines Anzugs habe, den ich unter meinem beheizbaren Anzug trage. Es gelingt mir, einige herauszuziehen und zu zerreißen. Noch während ich verhältnismäßig hoch oben bin, kann ich unter mir Leute rufen hören.

Wenn man sich mit dem Fallschirm dem Boden nähert, meint man, man fiele mit ständig steigender Geschwindigkeit nach unten. Und plötzlich ist man unten angekommen! Ich lande an einer idealen Stelle, und ein sanfter Windstoß zieht mich einen langen Hügel hinunter. Hals über Kopf falle ich den Abhang hinunter durch hohes Gras oder Heu. Dann bleibe ich bewegungslos liegen und halte mich am Gras fest. In diesem Augenblick würde ich gerne die Erde umarmen in der Hoffnung, dass, wenn ich sie wieder loslasse, ich ins Weltall zurückfalle. Ich liebe unsere Mutter Erde. Still liege ich da. Mir geht der Gedanke im Kopf herum, dass, wenn ich jetzt aufstehe, jemand auf mich schießen wird. Ich werfe meinen Fallschirm ab, schaffe mich vorsichtig auf die Beine und sehe, dass sich weit oben auf dem Hügel ein Wald befindet. Könnte ich es bis dorthin schaffen? Doch da kommt schon ein Mann den Abhang herauf. Er hat einen stämmigen Körperbau und ist nicht groß, etwa 45 Jahre alt. Er trägt einen braunen Nadelstreifenanzug mit dem Nazi-Parteiabzeichen auf dem Aufschlag. Als ich mich zu ihm herumdrehe, hält er inne, als ob er befürchtet, ich habe eine Waffe bei mir. Ich ziehe aber nur weitere Briefe von meiner Frau aus dem Anzug heraus, um sie zu zerreißen. Waffen haben wir keine dabei. Jedenfalls wäre ich auch nicht so dumm, diesem Mann Schaden zuzufügen.

Zusammen mit dem Mann gehe ich den Berg hinunter. Eine Gruppe Menschen kommt uns entgegengerannt, den Abhang herauf. Es ist kein unfreundlicher Menschenauflauf, der sich zu mir auf den Weg gemacht hat, sondern es handelt sich um Frauen verschiedenen Alters, die an uns vorbei huschen, dann wieder zurück den Berg hinunter laufen, wobei sie lachen, plaudern und an meinem Fallschirm ziehen.

Dann treffen wir einen Mann mit einer Luger-Pistole. Er ist klein und schlank und trägt eine Schirmmütze. Irgendwie gleicht er Josef Goebbels. Er befiehlt mir, meine Hände so hoch ich kann zu heben und durchsucht mich nach einer Pistole. Zwei weitere Männer, etwa 18 bis 20 Jahre alt, kommen den Berg herauf. Sie tragen irgendeine Uniform, deren Blau heller ist als das der Luftwaffe. Einer hat ein Gewehr, der andere eine Pistole dabei, und sie scheinen ziemlich uninteressiert zu sein und auf Befehle von den beiden Zivilisten zu warten.

Wir marschieren den Abhang hinunter, bis wir einen Pfad erreichen, der links in den Wald führt. Rechts von uns ist offenes Gelände. Seitdem der Mann mit der Luger sich zu uns gesellt hat, verursacht er mir Angst. Jetzt will er mit mir in den Wald gehen. Doch der andere Mann, der mit dem braunen Anzug, fängt einen Streit mit ihm an. Er will in die andere Richtung gehen und behält schließlich die Oberhand.

Wir erreichen eine Straße, wo sich ein kleines Hinweisschild an einem Pfosten mit der Aufschrift 'Kusel' befindet. Von hinten tritt mir jemand ins Hinterteil, als ob er mit einem Ball ein Tor schießen will. Der freundliche Mann mit dem braunen Anzug ruft einem Mann mit Pullover 'Nein! Nein!' zu, worauf dieser zunächst zurückweicht. Dann kommt er aber wieder und versetzt mir noch ein paar zusätzliche Tritte. Der freundliche

Mann schickt ihn wieder weg, und diesmal kommt er nicht wieder. Dann fährt ein Junge, etwa 12 bis 14 Jahre alt, eine zeitlang mit dem Rad neben mir her. Er spricht ausgezeichnetes Englisch und fragt mich: 'Sind Sie Engländer oder Amerikaner?' Meine Antwort verdolmetscht er den nachfolgenden Zivilisten.

Jetzt erreichen wir die Häuser des Dorfes. Rechts von uns stehen Leute, darunter einige ältere, und beobachten uns. Der Junge mit dem Fahrrad fragt mich: 'Warum kommt ihr, um Bomben auf diese Menschen zu werfen?' Ich habe keine Antwort auf diese Frage parat. Da fällt ein Streifen zerfetzte Alufolie vom Himmel herunter. Der Junge sagt: 'Noch mehr von euren Flugzeugen werden zerstört!' Es ist aber nur 'Spreu'—so nennen wir das—, die verwendet wird, um das Radar der Flak zu verwirren, um ihm einen Strich durch die Rechnung zu machen. Langsam verziehen sich die Leute, und nur noch die beiden gelangweilt aussehenden jungen Männer in blauer Uniform bewachen mich. Ich ziehe meinen Parka aus, und da fällt ihr Blick auf meine Armbanduhr Marke 'Elgen'. Einer von ihnen nimmt sie mir ab. Sie scheint ihm zu gefallen.

Dann kommt ein Opel 'Olympia' angefahren. Schon immer habe ich mich für Autos interessiert. Ich würde einen 540-K bevorzugen, aber wir sind ja hier nicht im Film. Ich werde auf den Rücksitz geschoben. Ein süßlicher und unangenehmer Geruch erfüllt den Wagen. Er kommt von dem Mann neben mir, den ich zuerst gar nicht erkenne. Es ist unser 19-jähriger 'Junior', Anthony Mosca. Er hat schwere Verbrennungen am Kopf, die Haut im Gesicht hat sich gelöst, einige Finger kleben aneinander. Ich erkenne nur seine Stimme: 'Werde ich für den Rest meines Lebens entstellt sein?' Der Fahrer des Opels trägt eine Mütze wie sei das deutsche Afrika-Korps verwendet. Sein Beifahrer hat sich herumgedreht und setzt mir eine Pistole auf die Brust. Ich kann den Tachometer sehen. Er zeigt über 80 an. Wir fahren etwas zu schnell, wie ich meine. Doch es handelt sich nicht um Meilen, sondern um Kilometer pro Stunde. Das ist aber immer noch etwas zu schnell für die Landstraße, auf der wir uns befinden.

Wir halten schließlich in einer kleinen Stadt [Kusel] an einer Polizeistation an. Durch eine kleine Tür werde ich hineingeführt und befinde mich danach vor einem typischen, etwas erhöhten Schreibtisch in einer Amtsstube der Polizei, der sich rechts hinter der Tür befindet. Sie nehmen mir meinen Parka, meinen beheizbaren Anzug und meine Stiefel ab. Dann ziehe ich—ich weiß eigentlich nicht warum—einen Kamm aus meiner Jacke und beginne damit, mir die Haare zu kämmen. Ich weiß auch nicht, warum sie deshalb so wütend werden und mich anschreien. Ich muss wieder die Hände heben, und sie durchsuchen mich noch einmal. Dann kommt ein Arzt herein, etwa 50 bis 60 Jahre alt, nickt mir als Gruß freundlich zu und lächelt mich an. Er nimmt 'Junior' mit in ein angrenzendes Zimmer, behandelt dessen Gesicht und verbindet seinen Kopf und seine Hände. Eigentlich braucht 'Junior' mehr als das. Wie dumm habe ich mich doch verhalten! An jedes Fallschirmgurtwerk sind zwei Spritzen Morphium angenäht. Statt die Polizei zu bitten, sie 'Junior' zu verpassen, habe ich mir die Haare gekämmt! Da kommt jemand herein mit der Tasche unseres Navigators John Faulkner. Sie ist nicht verbrannt und intakt. Wie ist das nur möglich, da doch unsere Maschine in Flammen aufgegangen ist? Doch die Erklärung ist simpel: der Bug muss von der Festung abgefallen sein. Trotz eines Verbots habe ich meine Brieftasche dabei mit Bildern meiner Frau, meines Autos sowie meines aus Aluminium hergestellten Führerscheins aus Connecticut und britische Pfund im Gegenwert von 150 Dollar. (Warum trage ich eigentlich so viel Geld mit mir herum?) Alles wird mir in dieser Polizeistation abgenommen.

Dann werden wir aus dem Gebäude herausgeführt. Junior muss beim Gehen gestützt werden, da er sich bei der Landung auch beide Fußgelenke verstaucht hat. Mit einem Auto werden wir zu einem äußerst seltsamen Verlies gefahren, das in einen Berg hinein gebaut ist. [Keller unter dem Kuseler Rathaus.] Es führt eine große Tür mit einem vergitterten Fenster hinein, so dass man von drinnen hinausschauen kann und auch

kein Mangel an Frischluft herrscht. Die Wände sind aus Stein. In dem Raum befindet sich ein großes hölzernes Etagenbett. An den Wänden sind Namen eingeritzt. Der Raum sieht aus, als ob man hier früher einmal Särge gelagert und in letzter Zeit die Betrunkenen ausgenüchert hat.

Schließlich befinden sich 5 Überlebende unserer Besatzung in der Zelle. Juniors Kopf schwillt stark an, dass sich die Augen schließen. Er ist sehr durstig. Irgend jemand bringt uns einen Krug mit Wasser, und wir kippen ihm die Flüssigkeit die Kehle hinunter. Ein großer schlanker Mann mit einem langen Mantel kommt zu uns herein. Er ist recht freundlich und teilt uns mit: 'Drei von euren Kameraden sind tot. Könnt ihr mir ihre Namen sagen?' Die geben wir ihm, weil eine Weigerung keinen Sinn ergibt. Sie würde nur die Wartezeit für die Familien der Toten bis zu einer Benachrichtigung verlängern.

Als die Dämmerung hereinbricht, werden wir in einen Militärlaster mit Stoffüberdachung geladen. Hinten am Ausstieg sitzen zwei Wachen. Einer davon hat eine Maschinenpistole dabei. Er hat nur noch ein Auge und lacht meistens. Bis 10 Uhr abends sind wir unterwegs. Dann fährt der Laster eine lange Einfahrt hinauf, und wir gelangen zu einem großen Gebäude aus rötlichem Sandstein, das nichts Gutes verheißt [Militärkommandantur Baumholder]. Es handelt sich um eine Art militärisches Hauptquartier, oder ist es ein Gefängnis? Dort landen wir im Keller und werden in steinerne Zellen geworfen."



Das Emblem der 550. Bomberstaffel, das Buell Martin zusammen mit der Aufschrift CONNEC-TICUT und einigen Bombersymbolen für seine Einsätze auf der Rückseite seiner Lederjacke trug. (Foto: Buell Martin)

Im Verhörzentrum in Oberursel bei Frankfurt erhielt schließlich Martin seine persönlichen Gegenstände außer dem Geld zurück. Auch er kam dann zunächst für etwa 4 Wochen ins Stalag Luft VI nach St. Wendel, um dann ins Stalag Luft IV nach Großtychow/Kiefheide in Hinterpommern verlegt zu werden. Bei dem Amerikaner, der "vor einigen Jahren" die Absturzstelle in der Winterhell besuchte, handelt es sich vermutlich um Buell Martin. Jedenfalls war er im Jahr 1989 an einem Sonntag zusammen mit seiner Frau dort und meldete sich zunächst auf der heutigen Polizeistation. Martin lebt heute zusammen mit seiner Frau immer noch in Connecticut. Seinen alten Führerschein aus Aluminium verwendet er immer noch. Sein trockener Kommentar: "So eine Qualität wird heute nicht mehr hergestellt."

Gelandet bei Neunkirchen am Potzberg: Kugelturmschütze Anthony Mosca

Kugelturmschütze Anthony Mosca ("Junior") war mit 19 Jahren das jüngste Besatzungsmitglied und ist bis heute durch die Ereignisse im Zusammenhang mit dem Absturz gezeichnet. Er schreibt in einem Brief an den Verfasser:

"Als wir getroffen wurden, fuhr ich meinen Kugelturm herum und konnte in der rechten Tragfläche ein Loch ausmachen. Treibstoff quoll dort heraus wie Wasser aus einem Hydranten. Ich versuchte, den Piloten zu erreichen, erhielt aber keine Antwort. Deshalb verließ ich meine Station, um nachzusehen, was eigentlich los war. Als ich die Klapptür nach innen öffnete, loderten mir schon starke Flammen entgegen und verbrannten mich sofort schwer im Gesicht. Verzweifelt zerrte ich an meiner Sauerstoffmaske und an meinem Helm, um sie herunterzureißen. Da dachte ich, ich würde zusammen mit dem Flugzeug abstürzen.

Aber Gott hat mich gerettet und mir geholfen, mich in dieser kritischen Situation genau richtig zu verhalten und so dem Tod zu entrinnen. Es gelang mir, meinen Fallschirm wenigstens auf einer Seite am Gurtwerk einzuhaken. Ich hatte den Eindruck, dass sich die Maschine auf 20.000 Fuß immer noch im waagerechten Flug befand. Der

*Seitenschütze [Julius King] war bereits abgesprungen. Ich schaffte mich zur Ausstiegs-
luke und fiel dort hinaus. Lange Zeit raste ich nach unten. Sehen konnte ich zunächst
überhaupt nichts, entweder wegen meiner Verbrennungen oder wegen Sauerstoff-
mangels. Doch schließlich wurden meine Augen klar, und ich zog die Reißleine. Dann
war plötzlich alles um mich herum still und friedlich.*

*Ich landete in der Nähe einer Lichtung in einem Wald, und mein Schirm verfring
sich in einem Baum. Auf dem Boden schlug ich so hart auf, dass ich mir beide Fußge-
lenke verstauchte. Ich schaffte mich Richtung Lichtung und von da einen Feldweg
entlang, der den Berg hinunter zu einigen weißen Häusern führte. Dort puderten Frauen
meinen Kopf, meine Hände und meine Ohren mit Mehl ein, die alle schlimm verbrannt
waren."*



*Kugelturmschütze Ant-
hony Mosca in voller
Fliegermontur.
(Foto: Anthony Mosca)*

Mosca war bei Neunkirchen am Potzberg gelandet, etwa 500 m von Buell Martin entfernt, in einem Acker unterhalb einer Lichtung am Pferdskopf (Flur "Beim Föhrwald"). In der Nähe befand sich damals der Neunkircher Sportplatz.

Rudi Walter erinnert sich:

*"Der Mann war besonders am Hals und an den Fingern schwer ver-
brannt und schleppte sich stöhnend zu den ersten Häusern des Ortes.
Dort behandelten ihn einige Frauen in einem Bauernhaus mit Mehl.
An seinem Hals trug er eine goldene Kette, die sie entfernen mussten.
Dann gingen sie mit dem Schwerverletzten, ihn mit der Hand an
seiner Jacke führend, in die Ortsmitte. Mit dem anderen Fallschirm-
springer zusammen wurde er durch einen Wagen der Reichenbacher
Polizei abgeholt."*

Auch **Mosca** erinnert sich heute noch an den dann folgenden kurzen Aufenthalt im Verlies unter dem Kuseler Rathaus:

*"Sie steckten mich in eine Ecke des Raumes, getrennt von den ande-
ren. Als sie die Tür zumachten, war alles um mich herum dunkel. Ich
konnte hören, wie die anderen Besatzungsmitglieder sich über das, was geschehen war,
unterhielten. Ich wusste aber überhaupt nicht, wo wir uns befanden, ob in Deutschland oder in
Frankreich."*

Wie schon gesehen, wurde Mosca nach einem kurzen Aufenthalt im Gefängnis der Wehr-
machtskommandantur Baumholder in Begleitung von Funker Earl Hansen ins Garnisons-
krankenhaus nach Birkenfeld gefahren. Mosca weiter:

*"Am nächsten Morgen konnte ich nichts mehr sehen und auch nicht mehr sprechen. Sie
trugen mich aus meiner Zelle hinaus, luden mich auf eine Art Pritschenwagen und
fuhren mich zu einem Krankenhaus, wo sich noch ein englischer Fallschirmjäger
befand. Es war auch ein französischer Arzt dort, und beide wickelten mich in einen
Papierverband ein. In diesem Krankenhaus musste ich 2 Wochen lang bleiben. Medizi-
nische Versorgung gab es keine. Wenn Luftalarm war, legten sie mich auf eine Trage
und brachten mich in einen Luftschutzraum."*

Mosca wurde dann von Birkenfeld in ein größeres Krankenhaus verlegt, wo sich auch andere
amerikanische, britische, kanadische und russische Gefangene befanden. Dort wurden in
seinem Gesicht und an den Händen durch britische Ärzte Hauttransplantationen durchgeführt.
Nach einem Monat kam er ins Lazarett nach Bad Soden, wo er ein Augenlid und Augenbrauen

angenäht bekam. Bis zur Befreiung, 8 Monate später, musste er dort verbringen: "Dann kam im April 1945 ein Jeep der amerikanischen Armee die Straße herauf gefahren, und die Gefangenschaft war zu Ende. Neun Monate lang, von August 1944 an, war ich Kriegsgefangener gewesen. Ich bin von den Deutschen während dieser Zeit nie misshandelt worden. Allerdings gab es nur wenig zu essen."

Seit seiner Rückkehr wohnt Anthony Mosca wieder in seiner Heimat in West Virginia, in dem Ort, in dem er aufgewachsen war. Zahlreiche Operationen musste er noch über sich ergehen lassen. Im Sommer 2001 war der Autor zu Besuch bei Anthony Mosca in West Virginia. Aufgrund mehrerer chirurgischer Eingriffe war von den schweren Verbrennungen im Gesicht und an den Händen, die Mosca 1944 bei Kusel erlitten hatte, kaum noch etwas zu sehen. Er lebte bis zu seinem Tod im Jahr 2004 bei seinen vier Schwestern, und befand sich—abgesehen von seinen Kriegsverletzungen—in bester Gesundheit. Die einschneidenden Ereignisse bei Kusel hatte er natürlich nie vergessen: "*Sie haben meinem ganzen Leben in dramatischer Weise eine andere Wendung gegeben*", resümierte er.

Gelandet bei Kusel: Bombenschütze John Campbell

Bombenschütze John Campbell sprang vermutlich aus der Ausstiegsluke unter dem Bug aus der abstürzenden Maschine hinaus. Helmut Gras aus Rammelsbach wurde Zeuge von dessen Gefangennahme. Nachdem er von Rammelsbach aus den Absturz und einige Fallschirme gesehen hatte, lief er mit seinem Freund Erich Fauß Richtung Straße Haschbach - Kusel: "Einer der Fallschirme [der von Campbell] schwang hin und her und kam langsam links neben der Straße herunter. Auf der gegenüber liegenden Seite versteckte ich mich in einem Kornkasten und beobachtete von dort aus, was geschah. Der Fallschirmspringer kniete in einem Kornfeld und hantierte an seinen Gurten herum. Als er sich aufrichtete, kam auch schon ein Auto vom Typ 'Adler' aus Kusel hochgefahren und hielt an. Drei Männer mit weißen Armbinden, also Angehörige der Landwacht, sprangen heraus. Das Besatzungsmitglied ging sogleich auf die Männer zu und nahm seine Fliegerhaube ab. Der Mann hatte blonde Haare und blutete an der linken Kopfseite. Einer der Kuseler Männer schubste ihn vor sich her Richtung Auto. Der Gefangene torkelte benommen voran und wurde ins Auto gesteckt, das dann wieder Richtung Kusel wegfuhr. Später fand man am Waldrand, der an das Kornfeld angrenzte, einen beheizbaren Anzug mit Kabeln und einen weißen Fallschirm."

John Campbell wurde ins Stalag Luft IV nach Sagan in Niederschlesien eingewiesen. Er starb im Jahr 1994, so dass wir hier keinen Bericht aus seiner Feder zitieren können.

Gelandet bei Kusel: Copilot Billy Allison

Christa Loos, damals auf dem Holler in Kusel wohnhaft, beobachtete am 9. August 1944 folgendes: "Als sich die abstürzende Maschine näherte, sah es so aus, als ob sie direkt auf Kusel stürzen würde. Doch kurz vor dem Erreichen der Stadt drehte sie etwas nach links ab Richtung Winterhell. Zusammen mit meinem Bruder und einem weiteren Kind rannte ich dorthin. Dann hörten wir auch schon einen gewaltigen Knall, der vom Aufprall des Flugzeuges herrührte. Zusammen mit einem Bauer waren wir die Ersten, die sich der Absturzstelle näherten. Oberhalb der Stelle hing in einem Baum ein Fallschirm. In den Gurten befand sich ein Mann, offenbar unverletzt und am Leben. Der Bauer, der uns begleitete hatte, warnte uns davor weiterzugehen. Es bestünde sonst die Gefahr, der Flieger würde auf uns schießen, sagte er. Dann scheuchte er uns weg."

Bei diesem Amerikaner handelte es sich um **Copilot Billy Allison**. Auch in diesem Fall können wir auf eine anschauliche Beschreibung des Geschehens aus erster Hand zurückgreifen. Allison erlebte den Absturz und seine Landung folgendermaßen:

"Unmittelbar nachdem wir getroffen worden waren, begann unser Flugzeug zu brennen. Die Bordsprechanlage fiel aus, und wir konnten deshalb vom Cockpit aus nicht mehr mit dem Rest der Besatzung sprechen. Da Pilot Sterling Bristol und ich im vorderen Teil der Maschine stationiert waren, konnten wir das Feuer erst sehen, als es sich schon ganz schön ausgebreitet hatte. Ich selbst zog mir Verbrennungen im Gesicht und am rechten Arm zu. Sterling betätigte die Absprungklingel und bedeutete mir, ich solle die Maschine verlassen. Ich stand also von meinem Sitz auf, griff mir meinen Fallschirm, hakte ihn ein und begab mich auf den Weg zur Ausstiegsluke unter dem Bug. Das Letzte, was ich von Sterling weiß, ist, dass auch er von seinem Sitz aufstand. Vor der offenen Luke stand Burroughs, und ich sagte zu ihm, er solle springen, was er auch tat. Unmittelbar bevor ich selbst die Luke erreichte, begann die Maschine nach links zu trudeln, und ich erhielt einen gewaltigen Schlag auf den Kopf und verlor das Bewusstsein.

Als ich wieder zu mir kam, lag ich in der Luft auf dem Rücken, und überall um mich herum fielen Flugzeugteile herunter. Ich konnte zwar die Erde nicht sehen, entschied mich aber, jetzt die Reißleine zu ziehen, da der Boden wohl schon ziemlich nah war. Es waren vermutlich nicht mehr als 100 Fuß bis nach unten, denn unmittelbar nachdem sich der Fallschirm geöffnet hatte, knallte ich auch schon mit dem Rücken in einen Tannenbaum und fiel dann auf den Boden. Mein Schirm hing danach immer noch im Baum. Durch meinen Aufprall brach ein dicker, etwa 15 cm starker Ast ab und fiel durch den Baum nach unten. Während ich auf dem Waldboden lag, regnete es immer noch Flugzeugteile um mich herum. Etwas unterhalb von mir war der vordere Teil der Maschine aufgeschlagen, ein flammendes Inferno. In der Nähe lag regungslos unser Navigator, John Faulkner, und es war mir klar, dass er tot war. Überall um mich herum loderten die Flammen. Ständig explodierte Munition. Ich warf schnell mein Gurtwerk ab und schaffte mich von dort weg."

Im Jahr 1997 besichtigte der Autor zusammen mit Augenzeugen in der Winterhell und am Herchenberg die Stätten des Geschehens. Dabei war auch **Erwin Hoffmann**, früher in Kusel wohnhaft. Er führte uns zu einem alten Steinbruch am südwestlichen Rand der Winterhell, der heute teilweise verfüllt ist. Dort hatte er als Jugendlicher an jenem 9. August 1944 eine denkwürdige Begegnung mit einem Amerikaner aus dem abgestürzten Bomber. Wir waren übereinstimmend der Meinung, dass es eine tolle Sache wäre, wenn es gelänge, diesen Mann nach mehr als 50 Jahren in den USA aufzuspüren und den Kontakt zu ihm herzustellen. Und tatsächlich: einige Monate später hatte ihn der Verfasser im US-Bundesstaat Georgia lokalisiert. Es handelte sich um Copilot Billy Allison. Er war der Flieger, der 1944 mit Erwin Hoffmann bei Kusel unfreiwillig zusammengetroffen war. Wir befinden uns heute also in der glücklichen Lage, diese Begegnung aus der Perspektive der beiden Betroffenen beleuchten zu können.


Erwin Hoffmann erinnert sich noch genau daran, dass es ein Sommertag mit blauem Himmel war. Oben konnte man die zahlreichen Kondensstreifen der vorbeifliegenden Bomberverbände sehen. Nach dem Absturz begab auch er sich in die Winterhell. Im Wald fand er neben einem Toten einen geöffneten Fallschirm, rollte ihn zusammen und lieferte ihn in Kusel ab. Das kann nur der Schirm von Allison gewesen sein. Bei dem Toten handelte es sich gewiss um Faulkner.

Allison lief nach seiner Landung noch eine kurze Strecke durch die Gegend. Er hatte sich eine Verletzung am Bein zugezogen und konnte nur noch humpeln. Sein Rücken schmerzte sehr. Benommen und erschöpft sank er schließlich zu Boden. In der Ferne hörte er Stimmen. Er wollte noch bis zum Einbruch der Dunkelheit in seinem Versteck verharren und dann versu-

WEDNESDAY, SEPT. 6, 1944

Tifton Lieutenant Missing in Action

TIFTON, Ga., Sept. 6.—Second Lieutenant Billy H. Allison, son of Mr. and Mrs. L. H. Allison, has been missing in action over Germany since August 9, the War Department has notified his mother.



Lieutenant Allison, pilot of a B-17 Flying Fortress, has been overseas since July 1. A native of Tifton, he was a graduate of Sylvester High School. He volunteered for service in 1942. He received his wings and commission at Pampa, Texas, February 8, 1944.

The lieutenant's father is engaged in war work at Warner Robins and his mother is making her home here with her parents, Mr. and Mrs. J. M. Davis. He has two brothers, Leon and Homer Allison, of Tifton.

Vermisstenmeldung für Copilot Billy Allison in der "Atlanta Tribune"
(Kopie: Billy Allison)

chen, die Gegend zu verlassen. Doch es kam anders. Nachmittags gehörte auch Erwin Hoffmann zu den Leuten, die auschwärmten, um nach abgesprungenen Fliegern zu suchen. Er erinnert sich:

"Am Rande des alten Steinbruchs bemerkte ich hinter einem Gebüsch einen Mann, der auf dem Boden lag. Schnell ging ich wieder zum Weg zurück und übergab mein Fahrrad vorbeikommenden Passanten. Dann schlich ich mich langsam an, um den Überraschungseffekt auszunutzen und rief: 'Hey, American soldier, come out!' ['He, amerikanischer Soldat, komm heraus!'] Sofort sprang der Mann erschrocken auf und hob

die Hände hoch. Auf dem Boden lagen Landkarten, die er wohl studiert hatte, und etwas Geld. An den Augenbrauen war er leicht verletzt. Ich tastete ihn ab, um ihn gegebenenfalls zu entwaffnen. Dabei fielen Geldmünzen herunter, die ich später auflas und mitnahm. Schon bald wurde dem Flieger bewusst, dass ich nur ein unbewaffneter Junge war, der für ihn keine Gefahr darstellte. Er ließ die Hände wieder herunter und sagte mit starkem amerikanischen Akzent:

'Where am I?

['Wo bin ich?']

Daraufhin entspann sich folgender kurzer Dialog:

'You are in Germany. Now come with me!'

['Sie sind in Deutschland. Kommen Sie jetzt mit mir!']

'Where to?'

['Wohin?']

'To a prison camp.'

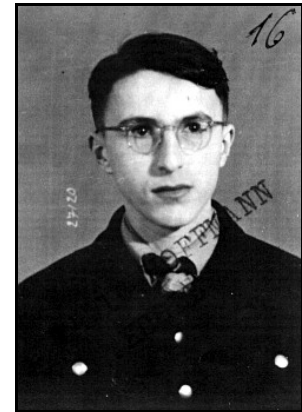
['In ein Gefangenenlager.']

No!

['Nein!']"

Allison erinnert sich heute noch an Hoffmanns Kommentar, als die Münzen herunterfielen: "Ah, English coins!", habe er ausgerufen. ["Ah, englische Münzen!"] Allison wollte sich nach dieser unerwarteten Begegnung schnell aus dem Staub machen und ging, so gut er mit seinem verletzten Bein konnte, auf ein freies Feld zu, Richtung Westen. Als er dort aber Leute bemerkte, bog er schnell in die entgegengesetzte Richtung, in den Wald ab. Er hatte auch die Rechnung ohne Erwin Hoffmann gemacht. Dieser ließ sich nicht so schnell abschütteln und blieb ihm hartnäckig auf den Fersen. Hoffmann berichtet:

"Die ganze Zeit über folgte ich ihm in etwa zwei Metern Abstand und redete unablässig in Englisch auf ihn ein, um ihn abzulenken, über Churchill und Friedensangebote und ähnliches. Es wurde mir aber dann doch leichter, als ein Bekannter, Helmut Dick, bewaffnet mit einer Pistole, auftauchte und den Mann festnahm. Zusammen führten wir ihn durch die Winterhell und am Kuseler Sportplatz vorbei Richtung Stadt. Unterwegs kamen noch andere Leute hinzu. Darunter war auch ein überzeugter Nazi, in Uniform, der ein Motorrad fuhr. Er forderte Dick mit Nachdruck auf, sich die Mühe mit dem 'Terrorflieger' zu sparen und ihn kurzerhand mit seiner Pistole abzuknallen. Dick wollte das aber auf keinen Fall tun. Um sich aus der Affäre zu ziehen, entgegnete er dem Nazi, das sei in Anwesenheit des Jungen, also von mir, absolut unmöglich. Wenn ich also



Erwin Hoffmann im Jahr 1944.

(Foto: Erwin Hoffmann)

nicht zu diesem Zeitpunkt dabei gewesen wäre, hätte die Angelegenheit womöglich schlimme Folgen gehabt. Erleichtert waren wir dann, als wir den Amerikaner unversehrt der Kuseler Polizei abliefern konnten. Im Hof der Polizeistation befand sich zu diesem Zeitpunkt noch ein weiterer Amerikaner [womöglich Martin]. Beide wurden durch die Beamten tüchtig gefilzt, wobei Landkarten und Münzen zum Vorschein kamen."

Für seine "mutige Tat" bekam Hoffmann später 50 Mark Belohnung, was damals in solchen Fällen übliche Praxis war.

Erich Stegner, damals 14 Jahre alt und in Herschweiler-Pettersheim wohnhaft, beobachtete, wie Erwin Hoffmann auf Billy Allison traf. Er berichtet, er sei an dem Tag, an dem die Fliegende Festung in die Winterhell stürzte, mit zwei anderen Jungen mit dem Fahrrad die alte Straße über Bledesbach nach Kusel gefahren. Auf der Höhe vor Kusel hätten sie einen Flieger gesehen, der sich zuvor in einer Hecke versteckt gehabt hätte: *"Ein 16 - 17-jähriger Junge sprach ihn in Englisch an. An einem Arm hatte der Soldat eine Verletzung. Er wurde von dem Jungen durchsucht, wobei unter anderem auch Münzen zum Vorschein kamen und zu Boden fielen. Die Dinge, die wir nach dieser Durchsuchung dort auflasen und mit nach Hause nahmen, mussten wir dann in Herschweiler-Pettersheim wieder bei der Polizei abliefern."*

Bei dem Absturz hatte Allison auch einen Splitter ins Auge abbekommen. Im Verhörzentrum in Oberursel bat er deswegen um medizinische Behandlung. Sie wurde ihm aber mit dem Hinweis verwehrt, er erhalte sie nur, wenn er alle Fragen beantworte. In seiner Einzelzelle hörte er dann, wie ein anderer Gefangener in einer Nachbarzelle mit lauter Stimme den Choral "The Old Rugged Cross" sang. Dies bewegte ihn so sehr, dass er weinen musste. Und dadurch wurde plötzlich der Splitter aus dem Auge herausgewaschen. Für Allison ist dieses Ereignis bis heute ein Zeichen von Gottes Hilfe geblieben. Er kam schließlich, ebenso wie Campbell, ins Stalag Luft III nach Sagan in Niederschlesien.

Nach dem Krieg arbeitete Allison für eine große Landwirtschaftsfirma und betätigte sich dort hauptsächlich als Ingenieur für Getreidesilos. Seit seiner unsanften Landung in der Winterhell bei Kusel hat er mit Rückenproblemen zu kämpfen, die sich in den letzten Jahren noch verstärkt haben. Er wohnt in Valdosta, Georgia. Erwin Hoffmann hat sowohl brieflich als auch telefonisch mit ihm Kontakt aufgenommen. Vor einigen Jahren kam ein Verwandter Allisons, der damals in Deutschland beim Militär stationiert war, nach Kusel und besichtigte den Keller unter dem Rathaus und die Absturzstelle des Bombers. Auch Allison selbst würde gerne zusammen mit seiner Frau wieder nach Kusel kommen. Doch die erwähnten Rückenprobleme hindern ihn daran, die weite Reise anzutreten.

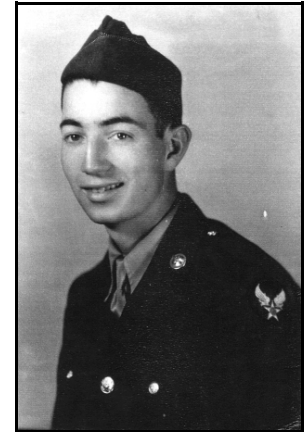
Gefallen bei Kusel: Pilot Sterling Bristol, Navigator John Faulkner und der obere Rumpfturmschütze Anthony Burroughs

Wie schon erwähnt, war Pilot Sterling Bristol, nachdem er die Absprungklingel betätigt hatte, von seinem Pilotensitz aufgestanden, gelangte aber, wohl wegen der Fliehkraft, nicht mehr aus der trudelnden Maschine hinaus. Seine Leiche fand man, schwer verbrannt und zusammengeschrumpft und mit Flakhelm auf dem Kopf im Cockpit in der Winterhell. Sie wurde gegen Abend geborgen. Bristol konnte auf Grund seiner Dienstmarke damals schon einwandfrei identifiziert werden.

Navigator John Faulkner war aus der Luke unter dem Bug hinausgesprungen und wurde wohl durch herunterfallende Flugzeugteile in der Luft erschlagen. Vermutlich war es ihm nicht mehr gelungen, die Reißleine zu ziehen. Wie schon gesehen, hatte Allison Faulkner nur wenige Meter von sich tot im Wald liegen sehen. Die Stelle befindet sich etwa 100 m oberhalb der

Aufschlagstelle des vorderen Flugzeugteils. Faulkner lag an einem Baumstamm ganz in der Nähe des Astes, der bei der Landung von Allison abgebrochen war. Einen geöffneten Fallschirm hatte er laut Augenzeugenberichten keinen an. Die Schädeldecke wies ein Loch auf, aus einem Hosenbein ragte ein Röhrenknochen heraus, und sein Gesicht war aschfahl. Ansonsten waren keine Verletzungen zu sehen. Einige Frauen traten wütend gegen den Toten.

Auch der obere Rumpfturmschütze **Anthony Burroughs** war noch aus dem Bomber herausgesprungen. Sein Körper wurde, vermutlich ebenfalls durch herabfallende Flugzeugteile, diagonal in zwei Hälften geteilt. Günther Cassel aus Etschberg erinnert sich an folgendes: "Ich befand mich zusammen mit meinem Vater und einem Schulkameraden beim Fruchtabmachen auf der Höhe zwischen Schellweiler und Etschberg, nur 200 m vom Wald in der Winterhell entfernt. Wir liefen sofort in Richtung der Absturzstelle. Am Waldrand fanden wir eine gewinkelte Taschenlampe aus Kunststoff, wie sie die Amerikaner damals verwendeten. Unterhalb der Absturzstelle—es waren etwa 10 Minuten seit dem Aufprall vergangen—bot sich uns ein grässlicher Anblick. Dort lag ein Toter, genauer gesagt eine diagonal abgeschnittene Körperhälfte samt dem daran befindlichen Kopf und der linken Schulter, aber ohne Beine. Die offene Seite war ganz blutig, und die Mücken schwärmten drum herum." Auch andere Augenzeugen bestätigen diese Version. Die Armbanduhr des Gefallenen soll noch funktioniert haben. Und noch etwas weiter unterhalb fand man ein Tragflächenteil, bei dem ein verschmortes abgerissenes Bein mit einem verbrannten Schuh lag. Dabei handelte es sich vermutlich um ein Bein von Burroughs, und dieses Tragflächenteil könnte ihn erschlagen haben.



Oberer Rumpfturmschütze Anthony Burroughs
(Foto: Jan Loftis)

Die drei Toten wurden auf einen Anhänger geladen, der an einen Traktor gehängt und zum Kuseler Friedhof gefahren wurde. Dort wurden sie beigesetzt.

Im Zuge der Forschungen stieß der Autor 1997 in den Vereinigten Staaten auf die Nichte von Burroughs, Jan Loftis, und seine damals schon 97-jährige Mutter. Burroughs liegt zwar jetzt auf einem kleinen Landfriedhof in Georgia begraben, doch die Familie hatte keine Ahnung, wie er genau ums Leben gekommen war. Jan Loftis schreibt an den Verfasser: *"Seine Mutter hat mir oft erzählt, sie frage sich, warum sie ein so langes Leben habe. Und das muss der Grund sein: um schließlich noch zu erfahren, was ihrem Sohn zugestoßen ist. Als wir die Bilder von dem Friedhof sahen, wurden wir beide getröstet. Ihr Mitgefühl hat uns Frieden gebracht, und wir spüren, dass Sie ein gutes und liebevolles Herz haben. Ich kann Ihnen gar nicht sagen, welchen großen Dienst Sie unserer Familie erwiesen haben."* Nur kurz nach diesem Brief ist die Mutter von Anthony Burroughs dann gestorben.

Gefangen im Stalag Luft VI in St. Wendel: Seitenschütze Julius King, Funker Earl Hansen und Heckschütze Buell Martin

Wie schon erwähnt, wurden Seitenschütze Julius King, Funker Earl Hansen und Heckschütze Buell Martin nach ihren Verhören in Oberursel ins Stalag (Stammlager) Luft VI nach St. Wendel verfrachtet. Mit der Geschichte dieses bei uns praktisch unbekanntes Lagers hat sich mein Forscherkollege Roland Geiger aus St. Wendel in den letzten Jahren ausführlich beschäftigt. Als er in der amerikanischen Literatur erste Hinweise entdeckte, reagierte er zunächst mit einer gewissen Skepsis, denn in St. Wendel selbst wusste niemand etwas davon. Dann stieß er aber immer öfter auf ehemalige amerikanische Flieger, die einst dort gefangen waren, so dass sich doch die Richtigkeit der Hinweise erhärtete. Vereinzelt sind nach dem Krieg bis hinein in die

neuere Zeit immer wieder einige der ehemaligen Insassen nach St. Wendel gekommen, um die Stätte ihrer Gefangenschaft zu besichtigen. Sie meldeten sich bei den Behörden, bei der Stadtverwaltung, bei Polizei oder Post, oder fragten Passanten, doch niemand konnte ihnen helfen. Roland Geiger hat inzwischen als Resultat vielfältiger Kontakte in die USA eine ausführliche Materialsammlung mit Berichten ehemaliger Insassen erstellt. Die Veröffentlichung dieser Quellen muss ihm selbst vorbehalten bleiben. Im Folgenden soll lediglich kurz geschildert werden, welche Bedingungen auch unsere drei Flieger von der Bristol-Besatzung in St. Wendel vorfanden.

Die wichtigsten Lager, in denen alliierte Flieger festgehalten wurden, waren folgende:

Stalag Luft I in Barth (bei Greifswald)

Stalag Luft III in Sagan (Niederschlesien)

Stalag Luft IV in Großtychow/Kiefheide (Hinterpommern)

Stalag Luft VI in Heydekrug (Ostpreußen), dann verlegt nach St. Wendel (Saarland)

Stalag Luft XVII B in Krems (Niederösterreich)

Das Stalag Luft VI in Heydekrug in Ostpreußen wurde Mitte Juli 1944 wegen der sich nähernden Ostfront aufgelöst. Die Insassen, allesamt Nichtoffiziere, wurden unter nicht gerade angenehmen Umständen ins Stalag Luft IV nach Großtychow/Kiefheide in Hinterpommern verlegt. Auch alle weitere amerikanischen Flieger, die ab diesem Zeitpunkt gefangen genommen wurden, plante man—soweit sie keine Offiziere waren—in Luft IV einzuweisen. Dort war man aber auf den neuen "Ansturm" noch nicht vorbereitet, so dass man Luft VI kurzerhand von Heydekrug nach St. Wendel verlegte, wo es als provisorisches Zwischenlager noch etwa 6 Wochen weiterexistierte. Warum die Wahl auf St. Wendel fiel, ist unbekannt.

Die Lagergebäude befanden sich außerhalb der damaligen Stadt, auf einem vorher durch die Flak genutzten Gelände zwischen der heutigen Straße Am Schlaufenglan und der Alfred-Friedrich-Straße. Die Gefangenen wurden per Zug antransportiert und mussten wahrscheinlich südlich an der Stadtmitte vorbei den Berg hinauf zu ihrer neuen Unterkunft marschieren, von wo aus man einen guten Blick auf die Stadt hatte. Die erste Gruppe traf vermutlich Ende Juli 1944 ein. Das Lager füllte sich schließlich—will man der Schätzung eines der Insassen glauben—mit 750 bis 1000 Amerikanern, ein anderer spricht von 400 bis 450 Gefangenen. Es bestand hauptsächlich aus einer riesigen Halle, die vorher zur Reparatur von Fahrzeugen oder als Großgarage genutzt worden war und in der man dreistöckige Betten aufgebaut hatte. Sanitäre Einrichtungen waren zunächst keine da, und die Gefangenen behelfen sich mit einem Graben und mit alten Weinfässern, die sie dann in den Graben warfen. Ärztliche Versorgung stand nicht zur Verfügung, das Essen war sehr dürrig. Eingezäunt war das Gelände mit Stacheldraht, an dem sich einige Wachtürme befanden. Als die Wachen die Gefangenen zwingen wollten, ein in der Nähe befindliches großes Loch mit Erde zu verfüllen, wollten sie sich zunächst weigern, dies zu tun. Als man ihnen Essensentzug androhte, besannen sie sich doch eines anderen.

Am 5. September 1944 wurde das Stalag Luft VI in St. Wendel nach etwa 6 Wochen aufgelöst und alle Männer ins Stalag Luft IV nach Kiefheide in Hinterpommern verlegt. **Funker Earl Hansen** hat über seine St.-Wendeler Zeit und danach damals folgendes in sein Tagebuch eingetragen:

"Wir kamen im Stalag Luft VI in St. Wendel an, einem neuen Lager, und ich war hungrig. Zwei Tage lang bekamen wir nichts zu essen, dann einmal am Tag eine dünne Suppe. Ich zog mir zusammen mit anderen eine Lebensmittelvergiftung zu, konnte eine Woche lang nichts mehr essen, nahm ab und wurde sehr schwach. Wir hatten nichts zum Zudecken. Einmal gab es 19 Luftalarme innerhalb von 24 Stunden. Wir hörten

unsere Artillerie, die Yanks [Amerikaner] waren also nicht mehr weit weg. Dann, am 5. September, mussten wir das Lager verlassen. Wir wurden in geschlossene Güterwagen gepfercht, pro Waggon 56 Gefangene und 7 Wachen. Alles war so überfüllt, dass wir weder sitzen noch liegen konnten. In einem langen Tunnel hielten wir an und sind fast erstickt. Die Wachen benutzten Sauerstoffmasken. Wieder hatte ich Angst. In der ersten Nacht ließen die Wachen eine Kerze fallen, durch die Stroh in unserem Waggon Feuer fing. Die Wachen konnten das Feuer schließlich löschen. Am nächsten Morgen waren wir alle ganz steif. Wir erhielten für 6 Mann ein Rot-Kreuz-Paket. In diesem Güterwagen verbrachten wir 5 Nächte und 4 Tage. Wegen unserer Bomber gab es zahlreiche Luftalarme. In der Erntedankwoche [Ende November, im Stalag Luft IV] bekam jeder sein eigenes Paket. Ich bin sehr dankbar, dass ich noch lebe und bete, dass alle zu Hause gesund und munter sind."

Quellen und Literatur

- Emrich, Karl, "Heimat gerät in den Sog des Krieges. Bomberabsturz am 9. August 1944 bei Kusel. Schonzeit der Westpfalz geht zu Ende", Die Rheinpfalz, Westricher Rundschau, Nr. 28, 02.02.1995.
- Freeman, Roger, The Mighty Eighth War Diary, London, 1990, S. 320.
- National Archives II, College Park, Maryland, USA: MACR 7389.
- Sammlung Roland Geiger, St. Wendel.
- Zimmer, Klaus, "Bomberabstürze im Zweiten Weltkrieg im Bereich des Stadtverbandes Saarbrücken", in: 50 Jahre Arbeitsgemeinschaft für Landeskunde im Historischen Verein für die Saargegend e. V. 1949 - 1999, Ottweiler, 1999, S. 204 - 232.

Mündliche und schriftliche Auskünfte

- Werner Eckel, Limbach
Department of Verterans Affairs, St. Louis, Missouri, USA
Jan Loftis, North Augusta, Georgia, USA
Ludwig Hauser, Ramstein
Adolf Mertz, Landstuhl
Erwin Weber, Niederkirchen i. O.
Richard Graff, Kusel
Rudi Latterner, Mühlbach/Glan
Karl Emrich, Rutsweiler/Glan
Otto Lißmann, Kusel
Erwin Hoffmann, Idar Oberstein
Paul Rapp, Kusel
Günther Cassel, Etschberg
Helmut Gras, Rammelsbach
Willi Kratz, Dittweiler
Richard Becker, Ruthweiler
Remigius Gerner, Thallichtenberg
Christa Loos, Thallichtenberg
Werner Baumbauer, Haschbach
Uwe Benkel, Kaiserslautern
Richard Allmann, Kusel
Alwis Klein, Oberstauftenbach
Anna Wagner, Neunkirchen am Potzberg
Rudi Walter, Neunkirchen am Potzberg
Horst Gabel, Neunkirchen am Potzberg
Theo Klinck, Schwedelbach

Ilse Storck, Weilerbach
August Bardens, Kollweiler
Edgar Heinz, Pörrbach
Nadine Bristol, Collinsville, Connecticut, USA
Billy Allison, Valdosta, Georgia, USA
Buell Martin, Unionville, Connecticut, USA
Anthony Mosca, Lumberport, W. Virginia, USA
Kenneth Laffoon, Tucson, Arizona, USA
Midge Hansen, Vancouver, Washington, USA
Julius King, Panama City, Florida, USA