

Die Fliegende Festung "Bow Ur Neck Stevens" des amerikanischen Piloten John Long: Abgestürzt am 11. Mai 1944 im Neuhauser Wald bei Riegelsberg¹
von Klaus Zimmer, 1999



Die Besatzung des Piloten John A. Long.

Funktion	Name	Dienstgrad	Bemerkungen
Pilot	John A. LONG	Captain	gefallen; stammt aus Duquesne, Pennsylvanien
Copilot	Wilbur V. GEE	2nd Lt.	+ 22.04.1993
Bombenschütze	Joseph F. FAHLBUSCH	1st Lt.	gefallen; stammt aus Bayonne, New Jersey
Navigator	Henry S. PRZYBYSZEWSKI	1st Lt.	inzwischen verstorben
oberer Rumpfturmschütze	Clarence G. WILSON	T/Sgt.	gefallen; stammt aus Lawrence, Michigan
Beobachter	Robert P. LIVINGSTON	Captain	heute wohnhaft San Antonio, Texas
Funker	Oscar VILLASENOR	T/Sgt.	gefallen; stammt aus Los Angeles, Kalifornien
Kugelturmschütze	Frank C. LOGAN	S/Sgt.	gefallen; stammt aus Westport, Maine
linker Seitenschütze	Albert J. LEDLEY	S/Sgt.	gefallen; stammt aus Baltimore, Maryland
rechter Seitenschütze	Mace HENSON	S/Sgt.	gefallen; stammt aus Quinton, Oklahoma
Heckschütze	Anthony T. ORLANDO	S/Sgt.	+ 01.07.1992

Der 11. Mai 1944 sollte in mancherlei Hinsicht ein ungewöhnlicher Tag werden. Ungewöhnlich war schon die Tatsache, dass die Amerikaner den Angriff erst nachmittags starteten und ihn bis in den Abend hineinzogen. Die über 600 viermotorigen Fliegenden Festungen zusammen mit den fast 400 Begleitflugzeugen hatten es u. a. auf den Verschiebebahnhof Saarbrücken abgesehen. Als die Führungsgruppe kurz vor 19.00 Uhr über der Stadt eintraf, behinderte stellenweise leichter Bodendunst die Sicht dermaßen, so dass das anvisierte Ziel zu spät durch den Führungsnavigator erkannt wurde. (Ansonsten war es ein Tag mit recht guter Sicht.) Formationskommandant Major Glynn Shumake von der 303. Bombergruppe entschied sich, zunächst nicht den Befehl zum Abwurf zu erteilen, obwohl bereits alle Maschinen die Bombenklappen geöffnet hatten und bereit zum Ausklinken waren. Normalerweise wäre nun ein Sekundärziel angefliegen worden, wofür an diesem Tag Woippy in Frankreich vorgesehen war. Doch Shumake gab den ungewöhnlichen Befehl, nach einer großen 360°-Schleife (im Uhrzeigersinn) erneut zu versuchen, das gleiche Ziel anzufliegen. Darauf hatte die Saarbrücker Flak, die sich inzwischen recht gut eingeschossen hatte, nur gewartet, konfrontierte die Angreifer mit heftiger Gegenwehr und richtete in der amerikanischen Formation große Verwirrung an.

Die vorhandenen Unterlagen spiegeln das Durcheinander wider, von dem die Angreifer betroffen waren. Es schält sich das Bild heraus, dass Major Shumake zusammen mit den 21 Maschinen seiner Führungsgruppe um 19.13 Uhr erneut über der Stadt auftauchte. Auch diesmal gab es Schwierigkeiten, das Ziel rechtzeitig auszumachen, und nur ein kleiner Teil der Maschinen, die untere Kampfstaffel, warf die Bomben ab. Der Rest, die Führungsstaffel und die obere Kampfstaffel dieser Teilformation, zusammen 16 Maschinen, versuchte es ein drittes Mal, allerdings nicht über Saarbrücken, sondern über dem Gelegenheitsziel Völklingen. Dort wurden schließlich alle diese Festungen ihre Fracht auch los. Um 19.27 Uhr trafen dann die 16 Bomber der unteren Kampfgruppe, die der Führungsgruppe gefolgt waren, über Saarbrücken ein. Sie klinkten dabei alle ihre Bomben aus. Und die 17 Maschinen der oberen Kampfgruppe hatten sich schon nach dem missglückten ersten Zielanflug abgesetzt und bombardierten auf dem Rückflug verschiedene Gelegenheitsziele.

Ben Smith, der damals als Funker in einer Maschine der Führungsgruppe mitflog, schreibt: *"Wir begannen den Zielanflug. Die Flak setzte uns schwer zu. Splitter schnitten unseren Navigator von der Sauerstoffversorgung ab und zerstörten den Funkkompass. (...) Unglaublich, aber wir warfen unsere Bomben nicht ab! Der Major war nicht zufrieden. Wir verließen das Ziel, flogen einen weiten Bogen und versuchten einen erneuten Anflug. Diesmal hatten sie sich wirklich auf uns eingeschossen! Es war furchtbar. Alle Staffeln wurden schlimm auseinandergenommen. Viele Maschinen zogen Rauchwolken*

*hinter sich her. Einige verließen die Formation und versuchten, in die Schweiz zu entkommen."*²

Es war schon fast 22 Uhr, als die Bomber bzw. das, was noch von ihnen übrig war, in England auf ihren Stationen landeten. Obwohl der 11. Mai 1944 für die Amerikaner ein ziemlicher Fehlschlag war, hatte der Angriff in Saarbrücken und Völklingen doch beträchtliche Schäden angerichtet. In Saarbrücken waren über 200 Tote zu beklagen, darunter 16 junge Luftwaffenhelfer, die bei der Schwere Flakbatterie 4./631 auf der Bellevue ihren Dienst getan hatten.

Eine der Fliegenden Festungen war die des Piloten John A. Long von der in Molesworth stationierten 303. Bombergruppe. Sie trug den Spitznamen "Bow Ur Neck Stevens", der auf den Gruppenkommandeur, Colonel Kermit Stevens, gemünzt war, der am Ende der Einsatzbesprechungen die Besatzungen mit den Worten *"Bow your necks and get going!"* verabschiedete (*"Zieht die Köpfe ein und macht euch auf den Weg!"*) Long und seine Männer stellten die Führungsmaschine der unteren Kampfstaffel in der unteren Kampfgruppe. Sie waren ein erfahrenes Team, und 6 von ihnen, einschließlich Long selbst, hatten bereits 29 Einsätze hinter sich und hätten nach dem Angriff auf Saarbrücken nach Hause zurückkehren können. Als elfter Mann war am 11. Mai 1944 noch der Statistikoffizier der 303. Bombergruppe, Captain Robert P. Livingston, als Beobachter an Bord. Er saß im Bug beim Bombenschützen und Navigator und sollte nach der Rückkehr einen Bericht über Durchführung und Ergebnis der Bombardierung verfassen. Gleichzeitig fungierte er als rechter Seitenschütze. Es war Livingstons zweiter Einsatz in der Luft–und sein letzter.

Lt. Louis F. Girard jr., Copilot der Maschine, die unmittelbar hinter der "Bow Ur Neck Stevens" flog, beobachtete die letzten Minuten des Bombers: *"Als wir zum ersten Mal das Ziel anfliegen, erhielt das vermisste Flugzeug einen Volltreffer in Motor Nr. 3, der daraufhin abfiel. Sie war anscheinend noch unter Kontrolle, als sie nach rechts aus der Formation ausscherte. Einige Sekunden später legte sie sich auf den Rücken und ging im Sturzflug nach unten. Man konnte sehen, wie sie sich kurz wieder fing und fast sofort erneut nach unten stürzte. Vier Fallschirme öffneten sich. Die vermisste Maschine geriet dann im Bodendunst außer Sicht, und ihr Aufprall konnte nicht beobachtet werden."*³

Heute wissen wir, wo dieser Bomber auf den Boden knallte: im Neuhauser Wald, links der L 260 zwischen Dudweiler/Fischbach und Riegelsberg, 300 m WSW des Forsthauses Wolfsgarten und 700 m WSW des Forsthauses Neuhaus. An der Aufschlagstelle des Bugs und des Cockpits lagen 3 Tote in den Trümmern. An einer anderen Stelle steckte ein Motor mit abgebrochenem Propeller im Boden. In den Bäumen, die teilweise geknickt und deren Kronen teilweise abgerissen waren, hingen Blechstücke und Stofffetzen.⁴ Der deutsche Abschussbericht meldet 8 Tote und eine zu 85 % zerstörte Boeing. Unmittelbar

nach dem Krieg fanden amerikanische Soldaten in der zerstörten Reichskanzlei in Berlin eine Sammlung von zusammen 150 Fotos, zu der auch eine Aufnahme des Hecks der im Neuhauser Wald abgestürzten B 17 des Piloten John Long gehörte (siehe Abbildung).

Beobachter Robert Livingston, einer der 4 Überlebenden, hat dem Verfasser einen anschaulichen Bericht über das Geschehen geschickt:⁵ *"Ich wurde durch Flak am rechten Fußgelenk getroffen. Unser Flugzeug begann sofort, nach rechts zu trudeln. Der Navigator, Lt. Henry Przybyszewski, ein kräftiger und starker Kerl von 1,80 m Größe, zog die Notriegelung der Ausstiegsluke unter dem Bug, Captain Long konnte vorübergehend die Maschine wieder stabilisieren, sie geriet aber gleich erneut ins Trudeln.*

Ich wurde auf den Boden des Buges heruntergedrückt, etwa 50 cm von der offenen Tür entfernt. Wegen der durch das Trudeln hervorgerufenen Zentrifugalkraft konnte ich mich nicht zur Öffnung hin bewegen. Dieser große Navigator stemmte seinen rechten Fuß gegen mein Hinterteil und schob mich etwas vorwärts, so dass ich mich an der Öffnung festhalten und mit meinem Fallschirmpack auf der Burst hinausfallen lassen konnte.

Weniger als 10 Sekunden nachdem ich aus der Maschine gelangt war, spürte ich die starke Druckwelle von der Explosion. Flugzeugtrümmer fielen neben mir herunter. Ich zog meine Reißleine bei etwa 5000 m, und es dauerte eine halbe Stunde, bis ich unten am Boden war.

Als ich durch ein Loch in den Wolken tauchte, sah ich eine schöne grüne Wiese mit Baumreihen auf beiden Seiten. Dort landete ich aber nicht, sondern ich fiel direkt in einen riesigen Baum von etwa 20 m Höhe. Nachdem ich mein Gurtwerk abgelegt hatte, kletterte ich hinunter, von Ast zu Ast, bis ich schließlich die unterste Reihe erreicht hatte. Dann musste ich mich aber 8 m tief auf den Boden fallen lassen. Meine Wunde am rechten Fuß wurde da durch nur noch schlimmer, und ich brach mir auch das Fußgelenk.

Schon bald umringte mich eine Gruppe wütender Männer, möglicherweise Bauern von umliegenden Feldern, die mich mehrmals mit Knüppeln auf Rücken, Nacken und Schultern schlugen. Ein Junge, etwa 10 bis 12 Jahre alt, brachte sie schließlich dazu, mit dem Schlagen aufzuhören und sprach mich in Englisch an, das er in der Schule gelernt hatte. Etwa 10 Minuten später kam ein Militärfahrzeug quer über die Wiese gefahren und nahm mich als Gefangener in Obhut. Sie brachten mich zum ausgebombten Bahnhof in Saarbrücken, wo mir der Bahnhofsvorsteher Wasser zu trinken und mich zur Toilette humpeln ließ."

Livingston wurde am nächsten Tag zum Verhörzentrum in Oberursel bei Frankfurt und danach zum Krankenhaus für Kriegsgefangene in Obermaß-

feld bei Meiningen in Thüringen verlegt. Ein britischer Arzt, selbst Kriegsgefangener, operierte das Fußgelenk, und nach einigen Komplikationen durch eine Entzündung konnte Livingston Ende Juni 1944 ins Stalag Luft III nach Sagan in Niederschlesien überstellt werden. Nach dem Krieg blieb er zunächst bei der US-Luftwaffe und brachte es bis zum Colonel. Danach begann er 1966 eine zweite Karriere im Verwaltungsbereich, danach eine dritte in verschiedenen Supermärkten. Er ist der Einzige der Besatzung, der heute noch am Leben ist, und besuchte im Mai 1997 die Absturzstelle im Neuhauser Wald.

Auch über das Schicksal der anderen kann er Auskunft geben: *"Später erfuhr ich, dass Navigator Przybyszewski auch unserem Bombenschützen, Lt. Fahlbusch, helfen wollte, der immer noch in seinem Sitz festsaß. Doch da explodierte die Maschine und brach auseinander. Die beiden Männer wurden von Splittern durchsiebt, und Przybyszewski brach sich dabei den Halswirbel. Fahlbusch wurde getötet, während Przybyszewski lebend hinausgeschleudert wurde. Letzterer verbrachte nach der Fallschirmlandung zunächst einen Tag zusammen mit Heckschütze Anthony Orlando, der am Fußgelenk verletzt war, im Krankenhaus in Heusweiler."*

Einer der Überlebenden aus der Maschine landete mit dem Fallschirm in der Nähe der Absturzstelle in einem Baum. Er schnitt sich selbst mit einem Messer aus seinem Gurtwerk heraus, fiel zu Boden und verletzte sich dabei den Arm. Zivilisten brachten ihn zum nahegelegenen Forsthaus Wolfsgarten, wo er dann durch das Militär abgeholt wurde. Hierbei könnte es sich um den Copiloten Wilbur V. Gee gehandelt haben.

Przybyszewski und Orlando wurden nach ihrer Behandlung im Krankenhaus in Heusweiler nach Saarbrücken gebracht und dort verhört. Man zeigte ihnen die Dienstmarken von Funker Oscar Villasenor und Bombenschütze Joseph Fahlbusch und deutete auf zwei Leichen, die im Hof des Gebäudes lagen. Neben Livingston, Przybyszewski und Orlando überlebte auch Copilot Wilbur Gee.⁶

Besonders tragisch war der Tod von Villasenor. Der reguläre Funker der "Bow ur Neck Stevens" war beim Einsatz am 11. Mai 1944 nicht dabei, weil er einen Ausgang nach London überzogen hatte. Villasenor war für ihn kurzfristig eingesprungen und musste sein Leben lassen. Der reguläre Funker besuchte nach dem Krieg die Verwandten seiner gefallenen Kameraden. Dabei lernte er auch die Witwe eines der MG-Schützen kennen und heiratete sie schließlich.⁷

Die 7 Toten aus der Maschine – man meinte damals irrtümlicherweise, es seien 8 – wurden zunächst auf dem Waldfriedhof in Riegelsberg begraben und nach dem Krieg umgebettet. Pilot Long und der obere Rumpfturmschütze Wilson ruhen heute auf dem amerikanischen Militärfriedhof in St. Avold in Lothringen.



Beobachter Robert P. Livingston.

Siehe auch: 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.

-
1. *Freeman, War Diary, S. 242; Eckel, Saarbrücken im Luftkrieg, S. 85 - 92; National Archives II, College Park, Maryland, MACR 4868; Unterlagen Werner Eckel, Limbach; Mitteilung von Harry Gobrecht, San Clemente, Kalifornien.*
 2. *Smith, Ben, Jr., Chick's Crew. A Tale of The Eighth Air Force, S. 71 (Kopien erhalten durch Inge Plettenberg, Saarbrücken).*
 3. *Unterlagen von Harry Gobrecht, San Clemente, Kalifornien, National Archives II, College Park, Maryland, MACR 4868.*
 4. *Mitteilung von Werner Schmidt, Riegelsberg und Adolf Hoffmann, Humes.*
 5. *Mitteilung von Robert Livingston, San Antonio, Texas.*
 6. *Gee wird in den deutschen Berichten irrtümlicherweise als "gefallen" registriert. Er überlebte aber und ist 1993 verstorben (Mitteilung von Harry Gobrecht, San Clemente, Kalifornien und Department of Veterans Affairs, St. Louis, Missouri).*
 7. *Smith, Chick's Crew, S. 72.*