

Das Ende einer Lightning über Neunkirchen Absturz von Joseph P. Marsiglia am 07.01.1944 bei Riegelsberg¹

von Dr. Horst Wilhelm

Der Einsatz



Joseph P. Marsiglia mit seiner Lightning

In den frühen Morgenstunden des 7. Januar 1944 rollten 502 Bomber der 8. US Air Force auf 23 Flugplätzen in East Anglia zum Start. In den „Briefings“ wurden den Besatzungen die Stadt Ludwigshafen als Zielort, dessen Binnenhafen und die chemische Industrie (I.G. Farben) als Einzelziele des Tages genannt.

Nachdem alle Bomber in der Luft waren, regte es sich auch auf zwölf Jägerflugplätzen der 8. US Air Force und auf mehreren Flugplätzen der Royal Air Force im Südosten von England, wo 571 US-Jagdmaschinen (71 P-38 Doppelrumpf-„Lightnings“, 463 P-47 Thunderbolts und 37 P-51 Mustangs sowie 121 Jäger der RAF (106 Spitfires und 15 Hawker Typhoons IB) zum Start vorbereitet wurden. Sie sollten die Bomberformationen als Jagdschutz entsprechend ihrer eigenen Reichweiten bis zu bestimmten Punkten über dem Kontinent bzw. bis zum Ziel begleiten. Ihre Einsatzräume lagen entlang der Bomberstrecke, die von der

englischen Südostküste über Holland bis nordwestlich der Stadt Venlo und dann südöstlich entlang des Rheins nach Ludwigshafen führte. Laut Operationsplan der 178. Mission hatten vier Thunderbolts (P-47)-Gruppen den Einflug und den Rückflug der Bomber zu eskortieren. Eine Gruppe Mustangs (P-51) hatte der ersten Bomberwelle über dem Ziel Geleitschutz zu geben. Die nachfolgende Bomberwelle sollte von weiteren sechs Thunderbolt-Gruppen auf dem ganzen Weg zum Ziel und zurück begleitet werden. Zur Absicherung über dem Ziel waren außerdem zwei Lightning (P-38)-Gruppen eingesetzt. Zusätzlich hatten neun Spitfire-Staffeln den Rückflug über die französische Küste zu überwachen. Die Typhoons sollten den Zielflug von Nordwesten absichern und auf Südwestkurs den heimkehrenden Bomberverband über Nordfrankreich in Empfang nehmen. Wegen schlechter Wetterbedingungen mußten die Typhoons umkehren und frühzeitig nach England zurückkehren.

In Nuthampstead waren um 9.57 Uhr MEZ (10.57 Uhr deutscher Zeit) die 55. US-Jägergruppe mit der 38., der 338. und der 343. Staffel unter dem Kommando von Capt. Patterson mit 48 Lightnings gestartet. Zwölf Maschinen waren nach dem Start aus unbekanntem Gründen zu ihrem Einsatzhafen zurückgekehrt. Unter den verbliebenen 36 Lightnings befand sich die Maschine mit der Kennung CL der 338. Staffel (Serien-Nr. 42-67048). Ihr Pilot, Capt. Joseph P. Marsiglia.

Die 55. Jägergruppe der 8. USAF

Die 55. Jägergruppe war mit ihren 84 Maschinen in drei Staffeln eine von 20 operativen Jägergruppen, die der 8. USAAF direkt zugeordnet waren.² Mit deren Bestand von mehr als 1600 Maschinen - Lightnings, Mustangs und Thunderbolts und mehreren hundert Spitfires der

RAF-Geschwader - waren sie in der Lage, in großer Zahl ständig Begleitschutz für die Bomberarmadas zu fliegen. Für die Bomberbesatzungen waren sie willkommene Helfer bei der Abwehr der deutschen Abfangjäger, deren Zahl zwischen 1943 und 1944 von 800 auf ebenfalls mehr als 1600 Stück angestiegen war. Die B-17- und B-24-Bomberbesatzungen nannten ihre Begleiter "Little friends", was deren psychologische Bedeutung für die Besatzungen deutlich macht.

Die „Gabelschwanz-Teufel“

Die P-38, ein einsitziger Doppelrumpf-Jäger, war mit einer 20 mm Kanone und vier 12,5 mm Maschinengewehren bewaffnet. Die deutschen Piloten, die wegen deren Bewaffnung großen Respekt vor der Maschine hatten, nannten sie „Gabelschwanz-Teufel“. Zeitzeugen erinnern sich noch an zahlreiche Angriffe von „Lightnings“, die auch als Jabos eingesetzt waren, auf Güter- und Personenzüge auf den Bahnlinien in unserem Bereich. Die Maschinen der 55. Jäger-Gruppe zerstörten bei Tiefangriffen mehr Lokomotiven als jede andere Jägergruppe (Gruppenchronik). Die drei Staffeln mit ihren etwa 90 Maschinen der 55. Fighter Group erhielten 316 Abschüsse und 269 am Boden zerstörter deutscher Flugzeuge zuerkannt. Capt. Joseph P. Marsiglia erhielt gegen 12.15 Uhr beim Abflug aus dem Zielbereich Ludwigshafen einen codierten Notruf mit Standortangabe einer angeschossenen und von deutschen Jagdflugzeugen verfolgten B 17 im Raum südlich Kaiserslautern.³ Er wechselte auf Südkurs, um der in Not geratenen B 17 zu Hilfe zu eilen, geriet aber dabei in ein Scharmützel mit deutschen Jägern. Er erhielt Treffer im linken Motor, der zu explodieren drohte.. Marsiglia entschied sich auszusteigen.

„Hallo Pat, mein Motor brennt - ich muss aussteigen!“

Die Schwierigkeiten des Capt. Marsiglia wurden von seinem Staffelnkameraden **Lt. Burns** und vom Staffelnkapitän Capt. Patterson beobachtet. Burns gibt bei der Rückkehr nach England zu Protokoll:

„Ich sah Capt. Marsiglia unter mir in Richtung Westen fliegend. Sein linker Motor qualmte, er hatte aber offensichtlich seine Maschine noch unter Kontrolle. Kein Feindflugzeug in diesem Gebiet, jedoch angreifende Feindmaschinen um 12.25 Uhr nahe Wengerohr (bei Wittlich/Mosel). Dies war das letzte Mal, wo ich Capt. Marsiglia sah.“

Staffelnkapitän **Capt. Patterson** macht in seinem Einsatzbericht folgenden Eintrag:

„Beobachtete gegen 10.54 Uhr auf Kurs 134 Grad Bomber, die offensichtlich zurückgefallen waren. Ich umkreiste sie einmal und verblieb entlang der Route, bis sie gegen 11.45 Uhr in 9000 m (von der Eskorte) in Empfang genommen wurden. Ich stieg auf die Sonnenseite und begleitete mehrere Boxen ins Ziel. Ich verblieb ca. 30 Minuten im Zielgebiet und begab mich dann nördlich der Bomber auf 9000 m Höhe wieder auf deren Kurs. Kurz nach Verlassen des Zielgebietes bedrängten etwa 15 Me 109, die sich in etwa 10000 m Höhe näherten, die Gruppe. Vier Me 109 hingen an den Bombern unterhalb unserer Formation. Zwei Feindmaschinen hängten sich an das Heck der beiden letzten Maschinen der 38-er 'Weißen Kette'. Sie wurden von der 343 'Pforten-Kette' vertrieben, wobei Lt. Sorace einen Abschuss erzielte. Capt. Marsiglia ging tiefer, um einer P-38 zu helfen, die mit nur noch einem intakten Triebwerk in Schwierigkeit war. Danach wendete er, um einem zurückliegenden Bomber zu helfen, der angegriffen wurde. Er wurde zuletzt gesichtet, als er mit einer starken Rauchfahne in einen 30-Grad-Sturzflug überging.“ Marsiglia hatte Patterson noch per Sprechfunk über seine

schwierige Lage informiert: „Hallo Pat, hier ist Joe, mein Motor brennt, ich muss gleich aussteigen schreib bitte an Ronnie!“

Patterson schätzte, dass Marsiglia aus etwa 4000 m Höhe abgesprungen und gut heruntergekommen sei. Der Absturzort der Maschine von Capt. Marsiglia wird im MACR (Vermisstenbericht) Nr. 1747 fälschlich mit „Krettnich (4 km W von Nonnweiler)“ angegeben. In Wirklichkeit stürzt die Lightning 25 km südlich davon in ein Waldstück bei Riegelsberg (etwa 6 km nördlich von Saarbrücken). Marsiglia war wenige Kilometer östlich davon, nahe der Ortschaft Holz, mit dem Fallschirm gelandet.

52 Jahre später berichtet **Joseph P. Marsiglia**:

„Unsere Jägergruppe beschäftigte die Abfangjäger und suchte nach angeschlagenen und zurückfallenden Bombern mit Rauchspuren. Ich eilte einer B-17 entgegen, die von einer Rotte von vier Me 109 angegriffen wurde und die sie eingekreist hatten. Ich befand mich über ihnen in etwa 30.000 ft. (9.000 m) und stürzte mich auf sie, um ihren Angriff abzuwehren. Ich schätze, dass sie etwa 5.000 ft (1.500 m) unter mir waren. Zu meiner Überraschung fand ich mich bei diesem Angriff allein. Die Jägergruppe war dem Bomberstrom gefolgt. Eine 4:1 Chance in einem Jägergefecht ist ziemlich einseitig. Ich gab einen Feuerstoß ab auf den führenden Jäger und vertrieb die Me's von dem Bomber, lenkte sie aber unglücklicherweise gegen mich. Ein dumpfer Schlag in meinem linken Motor zeigte mir einen Treffer an und Rauch drang ins Cockpit. Ich stellte fest, dass meine Motorhaube beschädigt war, auf der linken Seite schlugen Flammen heraus. Es war Zeit, die alte 954 zu verlassen („for the Absprung“). Ich zog die Kabinendachentriegelung, und der Wind zog mich aus der Maschine. Ich war in dichten Wolken, als ich die Reißleine zog. Schon bald kam ich aus den Wolken raus und sah offenes Land mit zahlreichen bewaldeten Stellen weit unter mir⁴. Ich wusste, daß ich noch in Deutschland war und überprüfte meine persönlichen Ausrüstungsteile, den Fluchtbeutel und die Instruktionen über die Landung in Bäumen“.

Freundlicher Empfang im Wohnzimmer des Bürgermeisters in Holz

Über seine „Ankunft“ auf deutschem Boden berichtet Marsiglia weiter:

„Nach einer Ewigkeit sah ich die Bäume auf mich zukommen, kreuzte meine Beine und versuchte den Fallschirm auf ein nahegelegenes offenes Feld zu lenken, ich krachte in einen hohen Baum und kam an einem massiven Stamm zur Ruhe, ohne glücklicherweise von einem Ast herunterzubaumeln. Ich war immer noch 40 -50 ft (12 - 15 m) hoch an einem beschnittenen Baumstamm mit scharfen Astknöpfen zwischen mir und der festen Erde. Es gab keine Möglichkeit hinunterzuklettern. Ich schnitt ein Stück meines Fallschirmgurte ab, das ich um den Baum schlang und stramm hielt. Dann begann ich meinen Weg nach unten, indem ich mich an den Gurten festhielt und meine Beine um den Stamm schlang. Ich arbeitete eine Zeitlang - langsam und kräftezehrend. Schließlich konnte ich mich nicht mehr länger halten und fiel die letzten 10 - 15 ft (3 - 4,50 m) herunter. Der Preis des Falls war nur eine Wunde am Arm und ein verdrehter Ellenbogen. Es regnete nicht, aber es war kalt und feucht. Ich vergrub meine Ausrüstung und lief weg von meinem Fallschirm und von Stimmen und bellenden Hunden. Aber ich hatte mein Knie verletzt und musste so schließlich anhalten. Es gab keinen Platz, mich zu verstecken, und so lief ich einem älteren Zivilisten in die Hände, der mit einer Luger herumpfuchtelte. Ich hatte keine Waffe und versicherte ihm, dass ich verwundet und freundlich sei. Ich ging einen kurzen Weg mit ihm, und wir kamen in den Ort Holz. Da die Leute, die sich inzwischen angesammelt hatten, nicht wussten, was sie

mit mir anfangen sollten, beorderten sie mich schließlich in einen Kartoffelkeller, während sie zuständige Leute herbeiholen wollten. Kurz darauf brachten sie mich zum Haus des Bürgermeisters, der mich in seinem Wohnzimmer Platz nehmen ließ. Er fragte mich, ob ich einen Arzt brauche, bot mir Erfrischungen an und erzählte von seinen Erlebnissen im 'großen' Krieg. Wir hatten eine freundliche Zeit miteinander, bis eine Gruppe von drei Leuten, darunter ein uniformierter Fahrer und zwei Zivilisten, mich festnahmen und nach Fischbach fuhren, wo ich Herrn Schreier traf, einen uniformierten Offizier im Dienst in einem großen Büro, der mich nach einer kurzen Befragung in einer Gefängniszelle im Untergeschoss unterbrachte. Es war jetzt früher Nachmittag. Ich schätze, dass ich gegen 11 Uhr⁵ in dem Baum gelandet war."

Begegnung im Lkw

Name:	Marsiglia, Joseph Pasquale		
R. A. F. Nr.:	0 - 388 033	Kgf. Nr.:	2194
Dienstgrad:	Capt.	Nationalität:	USA
Baracke:	14	Raum:	

Donald J. Shethle
Bygones
Judith Gardens
Westbrookham
Kent

D/0015



ID-Karte in der Personalakte Marsiglias im Kriegsgefangenenlager Stalag Luft I in Barth an der Ostsee

In Fischbach stieg Capt. Marsiglia schließlich etwa eine Stunde später in einen Militär-Lkw, in dem sich bereits einige andere amerikanische Flieger befanden. Darunter auch ein totes Besatzungsmitglied. Bei den Gefangenen, die er auf dem Lkw traf, handelte es sich um die überlebenden Besatzungsmitglieder der am gleichen Tag in Schiffweiler abgestürzten B-17 WINSOME WINN, der Tote war Peter Kucher.

Joseph Marsiglia erinnert sich, genau wie Harry Ullom, Bombenschütze der B-17, an die Fahrt zu

einer Kaserne (wahrscheinlich die Below-Kaseme, die heutige Universität Saarbrücken), wo die Gefangenen verhört und als Mörder beschimpft wurden. Die folgende Nacht vom 7. auf den 8. Januar 1944 verbrachte Marsiglia in einer Zelle (der Kaserne) zusammen mit einem Mitgefangenen, „der ein gebrochenes Fußgelenk“ hätte. Dies war mit großer Wahrscheinlichkeit Lt. Joseph Connolly. Er habe, so Marsiglia, mehrfach nach einem Sanitäter gerufen, der schließlich auch gekommen sei und sein bestes getan habe, um ihn ruhig zu stellen. Marsiglia weiter:

„Am 8. Januar: Aufstehen 8 Uhr. Nach einer Kaffee- und Brotration auf zum Bahnhof. Der Kommandeur wollte uns zwingen, den Weg über die paar Kilometer zu Fuß zu gehen und den Verwundeten (Connolly) zu tragen, was aber nicht möglich war. Ein Laster nahm uns schließlich auf. Die Stadt war Saarbrücken. Wir wurden in eine Ecke (des Bahnhofs) gesetzt. Die Leute hatten Mitleid, sie waren zwar nicht besonders freundlich, aber auch nicht feindlich gesonnen. Unsere Bewacher hatten Befehl, uns anständig zu behandeln. Wir wurden allerdings hungrig und durstig, ohne Aussicht auf Linderung. Ich erinnere mich nicht an Städtenamen, die wir passierten. Es war ein Personenzug, und wir hatten kaum Bewegungsfreiheit, nur Sitzplätze, und keine

Unterhaltung. Unser Ziel war Frankfurt und DULAG LUFT, von wo wir zum Stammlager verfrachtet wurden.

In Frankfurt wurden wir in Einzelzellen mit versperrten Fenstern und Pritschen mit Strohsäcken, die voll hungriger Flöhe waren, verfrachtet. Undurchdringliche Monotonie, die uns weich machen sollte für die Verhöre. Nach zehn Tagen verhörte mich ein Uffz. Weiland, der alles, was er mich fragte, bereits wusste, was mich nicht überraschte. Ich erhielt Lesematerial und eine Rasierklinge, um mich zu rasieren, was eine Tortur war. Ich erkannte den Kerl kaum wieder, der mich aus dem Spiegel anstarrte. Auf meine Bitte wurde über Nacht das Fenster geöffnet; die frische Luft war ein willkommenes Mittel gegen die muffige Hitze in den Zellen. Schließlich Überführung zum Hauptlager in der Nähe des Verhözentrums. Drei ziemlich anständige Mahlzeiten, Bewegungsfreiheit und Kontaktmöglichkeiten, Rauchen und die Erlaubnis, eine Nachricht nach Hause zu senden, dass man am Leben und nicht mehr „MIA“ (Missing in Action = vermisst) ist. Dies ließ einen aufleben. Nach ein paar weiteren Verhören wurden wir nach Barth/Ostsee geschafft.

Auf dem Weg von Frankfurt zu dem Stammlager I in Barth/Ostsee kamen wir durch eine Stadt, oder was von ihr übrig war, mit Namen Anklam. Ihr Anblick ließ einige von uns aufmerksam werden. Sie waren beim Angriff auf diese Stadt dabei. Anklam war ihr Ausweichziel, als das Hauptziel verfehlt wurde. Die Zerstörungen waren unglaublich. Hier und da stolperten Zivilisten oder Männer in Uniform mitten durch die Trümmer. Wer konnte diese Zerstörungen überlebt haben?"

Die Nachkriegszeit

Nach der Befreiung durch die Russen kehrte Capt. Marsiglia in die USA zurück. Er verblieb in der Air Force bis zu seiner Pensionierung als Oberstleutnant im Jahr 1969. Seine Tätigkeit führte ihn auch nach Deutschland, wo er vier Jahre lang im Team des Generalinspektors verbrachte. Während dieser Zeit führten ihn zahlreiche Inspektionsreisen mit seiner Familie durch ganz Europa und Asien. Danach kommandierte er während vier weiterer Jahre eine Jagdfliegerinheit in Alaska und befehligte während des Vietnamkrieges eine Aufklärungstaffel.

Bereits im Jahre 1939 hatte Marsiglia ein Lehrerexamen in New York abgelegt. Nach seiner Pensionierung zog er nach Phoenix, wo er eine Lehrerstelle an einer Mittelschule in der Nähe seines Wohnsitzes übernahm. 1982 beendete er auch diese Tätigkeit, „... und seither tue ich all das, was mir Spaß macht: „Volontär in einem Hospital, Führungen von Jagdausflüglern, Vorlesungen und Vorträge, Betreuung eines Erfrischungsstandes in einem Stadion.“

Quellen

National Archives II, College Park, MD, USA: MACR Nr. 1747 und 1873.

British Public Record Office, London, GB: Mission Report 178 vom 7.1.1944.

-
1. *Siehe auch: Wilhelm, Horst, Luftkrieg über der Saar 1939 - 1945. Eine Dokumentation, Schiffweiler, 2004, S. 150 - 157*
 2. *Weitere zwanzig Jägergruppen gehörten zum IX. und XIX. Tactical Air Command der 9. Air Force. Diese Gruppen wurden vorzugsweise als Jagdbomber (Jabos) operativ im Zusammenhang mit dem Vordringen der alliierten Streitkräfte auf dem europäischen Kontinent nach der Invasion (D-Day) in Frankreich eingesetzt.*
 3. *Bei der Maschine handelte es sich um die B-17 „Winsome Winn“, die gegen 12.35 Uhr über dem Ortsteil Leopoldsthal der Gemeinde Schiffweiler explodierte und oberhalb der Talstraße in mehreren Einzelteilen herunterkam. Der Notruf war offensichtlich die letzte Handlung des Funkers Peter Kucher in der Funkerkabine der „Winsome Winn“. Kurz darauf wurde er durch ein 20-mm-Geschoss einer deutschen Me 109 getötet und bei der Explosion aus der Maschine geschleudert.*
 4. *Die Landschaft, die Marsiglia unter sich sah, war die bewaldete Hügelkette westlich der Ortschaft Holz. Die Lightning war etwa 3 km westlich davon an der Straße Saarbrücken-Riegelsberg in einem Flurstück, das unter dem Namen „Sieben Eichen“ bekannt war, abgestürzt. Zeitzeugen wissen, dass sie ziemlich flach aufgekommen ist und eine lange Schneise in den dortigen Baumbestand gerissen hat.*
 5. *Wahrscheinlich Greenwich Standard Time; im MACR wird die Absturzzeit mit 12.25 Uhr angegeben, was mit den Ereignissen um die B-17, die über Schiffweiler um diese Zeit explodierte, übereinstimmt.*