

“Operation No. 351” - Der 11. Mai 1944
Die Fliegende Festung des amerikanischen Piloten Marion Holbrook
– Fallschirmspringer im Raum Dillingen –
– Absturz in Hagendingen/Lothringen (Hagondange) –¹

von Stefan Reuter

Der Angriff am 11. Mai 1944

Im Frühjahr 1944 fliegen fast täglich starke, alliierte Bomberverbände über unseren Raum Ziele in Süd- und Südwestdeutschland an, tagsüber amerikanische, nachts britische.

So starten dann auch an diesem 11. Mai 1944, einem Donnerstag, wieder sogenannte »Fliegende Festungen« der 8. US-Luftflotte² in Ost- und Südostengland zu ihrem 351. Einsatz gegen das europäische Festland. Unter ihnen auch die 305. Bombergruppe³, die auf dem Flugplatz Chelveston zwischen Coventry und Leicester stationiert ist. 1940 von der britischen Luftwaffe als Trainingslager für Transportsegler errichtet, übernimmt im Sommer die amerikanische 301. Bombergruppe⁴ den Platz. Nach nur acht Einsätzen und der anschließenden Verlegung nach Afrika wird schließlich ab dem 10. Dezember 1942 die 305. Bombergruppe nach Chelveston verlegt. In der Folgezeit erwirbt sie sich den Ruf, den Präzisions-Tagesangriff perfekt zu beherrschen. Bis zu ihrer Verlegung nach St. Trond, Belgien, am 15. Juli 1945, wird die 305. Bombergruppe bei 480 Einsätzen insgesamt 787 Besatzungsmitglieder verlieren.⁵ In Chelveston selbst zeugt heute nur mehr ein alter Hangar von jenen Tagen.

Doch zurück zum 11. Mai 1944. Ziel der »Operation No. 351« an diesem Tag sind die Verschiebebahnhöfe in Brüssel, Lüttich, Ehrang, Konz-Karthaus, Luxemburg, Völklingen - und Saarbrücken. Insgesamt 608 viermotorige Bomber vom Typ B-17 »Flying Fortress« starten zwischen 15.00 Uhr und 15.45 Uhr von ihren Flugplätzen in Ost- und Südostengland. Gegen 17.00 Uhr formieren sich die Bomber im Raum Lowestoft in Südostengland und fliegen in 12 Kampfverbänden ihren Zielen entgegen. Sechs dieser Verbände mit 274 Maschinen⁶ schwenken nach Brüssel und Lüttich ein, die restlichen 334 B-17⁷ nehmen Kurs auf den Saar-Mosel-Raum - Begleitschutz für diese 334 B-17 übernehmen 94 P-38 »Lightning«, 86 P-47 »Thunderbolt« und 188 P-51 »Mustang«. Lediglich eine P-51 kann zwischen Trier und Luxemburg von deutschen Abfangjägern abgeschossen werden - die Bomberverbände selbst bleiben unangetastet. Von diesen sechs Verbänden sollen zwei ihre Bombenlast über Saarbrücken abwerfen: der zweite der Gesamtformation mit 54 Maschinen um 18.35 Uhr und der sechste der Gesamtformation mit ebenfalls 54 Maschinen um 18.47 Uhr. Die Abwurfhöhe soll zwischen 7.000 und 7.400 Metern liegen, der Bombenabwurf wach Sicht« erfolgen.

»... zunehmend schlechter werdende Sichtverhältnisse über der Stadt, stellenweiser Bodendunst« und die Saarbrücker Flak erschweren den einfliegenden B-17 jedoch die genaue

¹ Dillingen im Zweiten Weltkrieg. Eine Dokumentation der Dillinger Geschichtswerkstatt, Dillingen, 2002, S. 31 - 55. Detailliertes Quellenverzeichnis siehe dort.

² 8th US Army Air Force

³ 305th Bombardment Group (Heavy)

⁴ 301st Bombardment Group (Heavy)

⁵ Thom, a.a.O., S. 242f

⁶ aus der 3. Bomberdivision (3rd Bombardment Division)

⁷ aus der 1. Bomberdivision (1st Bombardment Division)

Zielerfassung und damit den exakten Bombenabwurf. Durch ständigen Kurswechsel und Umkreisen des Zielgebietes versuchen die Amerikaner fast eine dreiviertel Stunde lang immer wieder, ihren Auftrag doch noch auszuführen. Schließlich wirft der Erstverband, der mittlerweile nur noch mit 21 Maschinen über Saarbrücken präsent ist, um 19.13 Uhr 124 Zehn-Zentner-Sprengbomben über der Stadt ab; dabei wird eine Maschine von der Flak aus dem Verband herausgeschossen. Von den restlichen 33 Maschinen werfen 16 ihre Bombenlast (93 Zehn-Zentner-Sprengbomben) über Völklingen ab, die übrigen B-17 lassen ihre Bomben später irgendwo auf dem Rückflug fallen.

Der Abschuss der Holbrook-Maschine



Deses Foto von 1943 zeigt die ursprüngliche Mannschaft von Pilot Marion Holbrook. Stehend (v. l.): Donald Massey, Ed Hintz, Ken Zirkle, Marion Holbrook, George Mitchie, Harvey Andersen - sitzend (v. l.): Charles Lohr, Joseph Fitch, dahinter James McMorrow, Calvin Ferrari.

(Foto: Marion Holbrook)

Mittlerweile hat sich die Flak in und um Saarbrücken eingeschossen und bereitet dem gegen 19.25 Uhr mit nur noch 36 Maschinen einfliegenden Zweitverband ziemliche Schwierigkeiten: 20 Sekunden vor Abwurf ihrer Bombenlast erhält die Führungsmaschine des Führungspulks einen Flaktreffer und stürzt samt Besatzung in der Nähe des Deutschmühlenweihers ab. Aus den beiden anderen »boxes« werden wenige Minuten später, kurz hintereinander, drei weitere B-17 herausgeschossen⁸, darunter auch eine B-17G der 305. Bombergruppe mit der Seriennummer 42-31611. Ihr Pilot: der 22-jährige **First Lieutenant Marion W. Holbrook**. Weiterhin befinden sich an Bord: Copilot Second Lieutenant Donald W. Wendt (23 Jahre), Navigator Second Lieutenant Alfred B. Hills, Bombenschütze Second Lieutenant Frank J. Murphy (26 Jahre), Bordfunker Tech. Sergeant Joseph T. Fitch (23 Jahre), Turmschütze Tech. Sergeant George C. Mitchie, Kugelturmschütze Staff Sergeant William F. Lewis, Heckschütze Staff Sergeant Kenneth M. Zirkle (22 Jahre), Seitenschütze (rechts) Staff Sergeant Calvin C. Ferrari (32 Jahre), Seitenschütze (links) Staff Sergeant Ted J. McCormic sowie der zusätzliche

⁸ vgl. dazu Eckel, a.a.O., S. 85f

Navigator Second Lieutenant Mortimer R. Greenwald - es befinden sich insgesamt II Mann an Bord der Maschine. Im Regelfall besteht die Besatzung einer B-17 allerdings nur aus zehn Mann - da Marion Holbrooks Maschine an diesem Tag aber als stellvertretende Führungsmaschine vorgesehen ist, die bei Ausfall der Führungsmaschine die Führung des Verbandes übernehmen soll, ist noch ein zusätzlicher Navigator mit an Bord - dadurch soll sichergestellt werden, dass bei Ausfall des einen Navigators noch ein zweiter an Bord ist, der den Verband notfalls zum Ziel führen kann. Nachdem die Führungsmaschine abgeschossen ist, übernimmt Holbrook mit seiner B-17 die Führung des Verbandes. Aber kurz darauf erhält auch sie Flaktreffer. Dem Bombenschützen Murphy gelingt es noch, die Bombenladung abzuwerfen, während Pilot Holbrook sich bemüht, den Anschluss an die Formation nicht zu verlieren.

Ken Zirkle erzählt:

»Unsere B-17 war die stellvertretende Führungsmaschine. Wir waren auf 23000 Fuß, als wir uns dem >initial point<⁹ näherten. Das Flakfeuer war ziemlich stark, aber die deutschen Kanoniere hatten unsere Flughöhe nicht ausgemacht ... noch nicht. Wir flogen den Abwurfpunkt an, aber anstatt unsere Ladung Sprengbomben abzuwerfen, begannen wir mit einer allmählichen 60°-Drehung nach links; das Manöver brachte uns wieder über die Gleise zu einem zweiten Überflug, auf der gleichen Höhe! Mittlerweile kannten die Deutschen unsere genaue Flughöhe, sie wussten, dass wir auf dem gleichen Kurs waren.

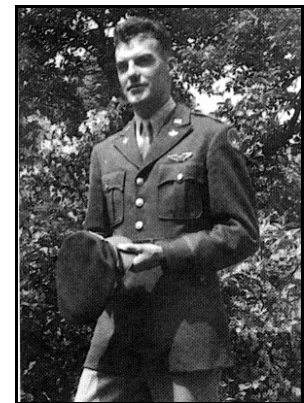
Zu diesem Zeitpunkt war das Flakfeuer um uns sehr stark. Die führende B 17 bekam einen Volltreffer, warf aber ihre Bombenladung ab. Die dritte Maschine in unserer Formation bekam ebenfalls einen Volltreffer und explodierte. Nur drei kamen raus.

Dann plötzlich, WUMM! Eine Granate schlug in Motor Nr. 4 ein. Man konnte ein gähnendes Loch sehen. FEUER! Der Pilot brachte den Propeller in Segelstellung, warf die Bombenladung ab und versuchte mit der Formation Schritt zu halten. Wir mühten uns weitere 15 Minuten ab, langsam an Höhe und damit die schützende Feuerkraft der Bomberformation verlierend. Das Feuer war zu diesem Zeitpunkt aus.«¹⁰

Auch der Copilot, **Donald Wendt**, erinnert sich noch sehr genau:

»Auf unserem Einsatz nach Saarbrücken flogen wir in der Position des stellvertretenden Geschwaderführers. Das ist an zweiter Stelle in einer Gruppe bestehend aus 60 oder mehr Flugzeugen. Falls das Führungsflugzeug abgeschossen wird, übernimmt die stellvertretende Maschine die Führung. Falls der Navigator verhindert ist, zieht der zweite Navigator den Flugplan durch. Wir sollten den Rangierbahnhof bombardieren, aber der lag unter Wolken; deshalb flogen wir in einem großen Kreis und kamen wieder über das Ziel, das nun zu sehen war (genau wie wir).

Es waren zwar keine deutschen Jäger in der Nähe, aber die Flakbatterien waren gut. Sie schossen drei Bomber aus der ersten Einheit ab. Unsere Motoren Nr. 1 und Nr. 4 fingen Feuer und der



Second Lieutenant Donald W. Wendt (Foto: Donald W. Wendt)

⁹ »Anflugpunkt« = Punkt, ab dem der Pilot die Maschine an den Bombenschützen übergibt, der dann noch leichte Kurskorrekturen durchführen kann, um den Bomber genau über den Abwurfpunkt zu bringen.

¹⁰ »S/Sgt Zirkle flies to Germany, but walks back«. Interview mit Ken Zirkle in der Ausgabe Winter 1990 der »Mission Briefings«, Mitteilungsblatt der »Heritage Museum Foundation« der Grissom Air Force Base in Kokomo, Indiana.

Propellerregler von Motor Nr. 3 wurde unkontrollierbar. Ohne Propellerregler stellt sich das Propellerblatt in einen Anstellwinkel mit geringstem Widerstand und dreht sich mit einer unglaublichen Umdrehungszahl ohne die geringste Zugkraft.»¹¹

Auch **Marion Holbrook** hat diesen Tag nie mehr vergessen:



First Lieutenant Marion W. Holbrook. (Foto: Marion W. Holbrook)

»Motor Nr. 4 war nicht das Problem. Wir waren im Zielanflug als wir getroffen wurden. Die Motoren Nr. 2 und Nr. 3 wurden getroffen. Sie fingen an zu brennen und qualmten. Wir blieben in der Formation, warfen unsere Bomben ab und hofften, daß die Motoren sich von den Treffern erholen würden. Nach kurzer Zeit brachten wir Motor Nr. 2 in Segelstellung (wir stellten ihn ab). Wir verließen die Formation und beobachteten den brennenden Motor Nr. 3. Nach einiger Zeit (wer weiß, wie lange) entschieden der Copilot und ich, dass es das beste wäre auszusteigen und nicht so lange zu warten bis er explodieren würde.«¹²

Holbrook tut das einzig Richtige und gibt den Befehl zum Aussteigen.

»Da der Pilot wusste, dass wir es nicht über den Kanal schaffen würden, befahl er der Besatzung auszusteigen. Ich beobachtete von meiner Position am Heck-MG wie der Kugelturmschütze und der Turmschütze und die Seitenschützen, der Funker und der Navigator mit dem Schirm absprangen. Das gleiche tat ein anderer Navigator, der bei uns war.

Monate später erfuhren wir, dass unser Flugzeug die 100. B 17 der 305. Bombergruppe war, die abgeschossen wurde. Damit gingen wir in die glorreiche Geschichte der 305. Bombergruppe ein, was wir ohne den Abschuss nicht geschafft hätten.«¹³

Landung und Gefangennahme der Besatzung

Irgendwo zwischen Saarbrücken und Dillingen steigt die Besatzung aus dem beständig an Höhe verlierenden Bomber aus.

»Mehrere weiße Punkte konnte man sehen, die sich ständig vergrößerten. Als unter diesen schwarze Striche auftauchten, wusste man, dass es sich um Fallschirmabsprünge handelte und sah sie in Richtung Pachtener Heide niedergehen. (...) In etwa 50 Meter neben der Merziger Straße und dem Hainbach landete der erste Amerikaner. Er wurde gefangengenommen, nach Waffen untersucht und vor den herbeigelaufenen Zivilpersonen abgeschirmt. Mit seinem Fallschirm unter dem Arm konnte er unbeschadet das LF 8 besteigen. Weitere am Hang der Pachtener Heide gelandete Besatzungsmitglieder wurden ebenso gefangengenommen und mit den Fahrzeugen zum Polizeirevier in das Rathaus gebracht.

¹¹ in einem Brief vom 9. Mai 1997

¹² in einem Brief vom 26. Juni 1997 - nicht mehr nachvollzogen werden kann, welche Motoren tatsächlich getroffen wurden. Holbrook spricht von Motor Nr. 2 und 3, Wendt von Nr. 1 und 4, wobei der Propellerregler von Nr. 3 unkontrollierbar gewesen sein soll.

¹³ »S/Sgt Zirkle flies to Germany, but walks back“, Interview? mit Ken Zirkle in der Ausgabe Winter 1990 der »Mission Briefings«, Mitteilungsblatt der »Heritage Museum Foundation« der Grissom Air Force Base in Kokomo, Indiana,

Zwei Angehörige der HJ-Feuerwehr¹⁴, die unerlaubt einen Abstecher zu dem Gasthaus an der Kondeler Mühle machen wollten, hören ein Krachen in den Baumästen und erschrecken nicht wenig, als plötzlich ein Amerikaner vor ihnen landet. Er hebt die Hände und übergibt seine Pistole an die beiden, die mit dieser Waffe herbeigelaufene Zivilisten zurückhalten.¹⁵ Auch dieser Gefangene kann unbeschadet abgeliefert werden.«¹⁶

Heckschütze **Kenneth Zirkle** erinnert sich:

»Ich kam auf einem Feld runter und wurde von fünf Männern in Uniform umringt. Ich wurde durch eine wartende Menschenmenge geführt und auf die Ladefläche eines LKW gelegt. Als wir durch die aufgebrachte Menge gingen, sah ich eine Frau einen Stein aufheben und nach mir werfen. Ich duckte mich und er traf einen der Männer, die mich eskortierten. Den Uniformierten gelang es aber schnell, die Meute zu beruhigen.

Während ich auf der Ladefläche saß, kam ein kleines Mädchen und fragte mich, ob ich ein amerikanischer Flieger sei. Ich bejahte, und das Mädchen sah mich mit großen Augen an. Dann kam ein älterer Gentleman zum Lkw und sagte mir in perfektem Englisch, ich sollte keine Angst haben, da mich die Männer, die mich gefangen genommen hatten, schützen würden.«¹⁷

Wahrscheinlich sind es die Männer der Freiwilligen Feuerwehr, unter ihnen der spätere Kreisbrandmeister Raimund Thomaser, die Sergeant Kenneth Zirkle sofort zum Rathaus bringen.

»Bis dahin hatte ich noch keinen meiner Kameraden gesehen und angenommen, ich sei der Einzige, den man gefangen genommen hatte. Dann aber öffnete mein Bewacher die falsche Tür und ich konnte im Nebenzimmer den Rest meiner Mannschaft sitzen sehen.«¹⁸

Auch in der Nachbargemeinde **Diefflen** landen zwei Amerikaner: **Sergeant George Mitchie** und **Lieutenant Alfred Hills**. Nach eigenen Aussagen ist Hills an diesem Tag gar nicht für einen Flug vorgesehen.

»Ich befand mich im Bereich der 366. Staffel, um von einem der Soldaten, die in die Staaten zurückkehrten, ein Fahrrad zu kaufen, als mir jemand sagte, daß der Stab der 366. nach mir suchte. Hier sagte man mir, daß ich mit Captain Holbrook in der Führungsmaschine mitfliegen solle. Ich bekam irgendeinen Fallschirm, da mein eigener noch gepackt wurde und war der Letzte, der zur Maschine kam. Ich hatte keine Einsatzbesprechung mitgemacht und war überrascht, einen zweiten Navigator an Bord zu finden und zu erfahren, dass ich als Extranavigator mitfliegen sollte.¹⁹ Ich hatte keine Möglichkeit mit den Besatzungsmitgliedern vor dem Start zu sprechen und es gab an Bord auch keine Sprechanlage, die ich hätte benutzen können. So weiß ich nichts über

¹⁴ Adolf Ivers und sein Cousin Lothar Huckert

¹⁵ Laut Bericht des örtlichen Luftschutzleiters vom 11. Mai 1944 in KU 1813 waren die Festgenommenen nicht im Besitz von Waffen. Auch die befragten Besatzungsmitglieder gaben an, keine Waffen auf dem Flug mitgeführt zu haben.

¹⁶ Thomaser, a.a.O., S. 54

¹⁷ in einem Brief vom 24. Februar 1998

¹⁸ in einem Brief vom 24. Februar 1998

¹⁹ In MACR 4870 wird aber Mortimer Greenwald als zusätzlicher Navigator aufgeführt!

die Mitglieder der Besatzung, außer, dass es Holbrooks Besatzung war.«²⁰



Second Lieutenant Alfred B. Hills.

(Foto: Alfred B. Hills)

Alfred Hills landet auf dem Dach des Dieffler Schulhauses in der Dillinger Straße - heute Hotel Babelsberger Hof.

»Ich landete auf dem Dach eines Schulgebäudes, rutschte das Dach hinab und landete auf einer Backsteinmauer, die das Gebäude umgab. Als ich wieder zu mir kam, war mein Fallschirm weg, dafür umringte mich eine große Gruppe von Frauen, Kindern und einigen älteren Männern, von denen ein paar große Gewehre - sehr große Gewehre - trugen. Man half mir auf die fuße, meine Beine schmerzten. Ein etwa 65-jähriger Mann schien der Anführer zu sein. Ich wurde zum Eingang eines Hauses, das in einer Reihe von einzeln stehenden Häusern gegenüber der Schule stand, gebracht. Ein Junge von etwa io oder 12 Jahren konnte Englisch. Die Leute waren sehr nett zu mir. Der >alte Mann< durchsuchte mich. ich trug keine Waffe. Er gab mir meine Zigaretten zurück und ich bot sie den Männern an, die die Zigaretten auch annahmen. Sie dachten, ich sei erst 14 Jahre alt.

Wenig später kam ein Motorrad mit Beiwagen. Auf dem Motorrad saß der Fahrer, ein bewaffneter Wachposten und ein amerikanischer Sergeant, der mir erzählte, er sei ein Mann aus Holbrooks Besatzung.«²¹

Der damalige Oberleutnant der Luftwaffe, **Herbert Kuntz** aus Diefflen, hat zu diesem Zeitpunkt Heimaturlaub. Er berichtet über die Gefangennahme von **George C. Mitchie**:



Tech. Sergeant George C. Mitchie wird von zwei RAD-Führern abgeführt.

(Foto: Herbert Kuntz)

»An dem betreffenden Tag befand ich mich in meinem Heimatort Diefflen in Urlaub und beobachtete bei einem Spaziergang auf der Zipp das Herannahen der 4-motorigen Bomber und die Fallschirmabsprünge. Ich eilte nach Hause, um meinen Fotoapparat (mit Farbfilm) und meinen Dienstausweis zu holen und begab mich in Richtung >Kipp< und alte Prims, wo ich den einen Fallschirmabsprung vermutete. Dort hatte sich eine größere Menschenmenge zusammengefunden und umgaben - ich hatte den Eindruck >drohend< - den abgesprungenen Amerikaner.

Zwei Arbeitsdienstführer hatten ihn bereits gefangenegenommen. Ich präsentierte diesen meinen Ausweis und erklärte: >Alles hört auf mein Kommando, Platz machen!< Ich stellte mich als Pilot und Oberleutnant der Luftwaffe vor. Der Amerikaner beruhigte sich und bat mich um eine Zigarette. Ich ließ mir von einem Zuschauer eine solche geben.

Wir begaben uns dann in Richtung Primsbrücke. Dort stand ein Personenwagen bereit; wir stiegen ein und fuhren zur Volksschule. Von dem Ortsgruppenleiter Paulus (ein sehr korrekter, unbe-

²⁰ in einem Brief vom 20. Mai 1998

²¹ in einem Brief vom 20. Mai 1998

scholtener Mann) wurde mir ein zweiter Amerikaner übergeben, und ich brachte die beiden Gefangenen zum Dillinger Rathaus. Dort war der Rest der Besatzung bereits versammelt, bis auf einen, von dem man mir sagte, er sei verwundet und befinde sich im Dillinger Krankenhaus.«²²



Staff Sergeant Calvin C. Ferrari
(Foto: Marion Holbrook)

Gemeint ist der aus Pennsylvania stammende **Sergeant Calvin Ferrari**. Der Träger der Air Medal mit Eichenlaub, einer Auszeichnung für fliegerischen Einsatz, ist einer der ersten, die aus dem getroffenen Bomber abspringen. Doch er hat nicht soviel Glück wie seine Kameraden. Der am 26. Februar 1912 in Hartford, Connecticut, geborene Bordschütze landet am Dimmerstein so unglücklich, dass sich sein Fallschirm in einem Baum verfängt. Den 32-jährigen erwartet keine Feuerwehr und keine Polizei, dafür aber einige Schaulustige sowie der 38-jährige SA-Sanitäter H. Dieser trägt einen Karabiner bei sich und schießt auf den hilflos im Baum hängenden Ferrari. Der Schuss trifft Ferrari im linken Unterarm. Nachdem man den verwundeten Flieger vom Baum heruntergelassen hat, stellt man fest, dass Ferrari bereits eine schwere Bauchwunde hat, die möglicherweise durch einen Flaksplitter verursacht wurde, während Ferrari sich noch in der Luft befand.²³ Aufgrund seiner schweren Verwundung, wird Ferrari sofort ins Dillinger Krankenhaus gebracht.

Der damals 23-jährige **Toni Schmitt** aus Schmelz erinnert sich:

»Ich war gerade auf Heimaturlaub von der Ostfront und befand mich an diesem 11. Mai etwa auf Höhe der Dr.-Prior-Straße, als der Fallschirm runterkam. Natürlich bin ich sofort zu der Landestelle hingerauscht. Der Amerikaner hing an einem Baum und jammer-te furchtbar. Er hatte eine schwere Bauchverletzung. Der Darm war nach außen gedrungen. Der Wunde nach hatte er sich einen Flaksplitter zugezogen. Während ein Uniformierter, ich glaube ein Feldwebel, die herbeigelaufene und aufgebrachte Zuschauermenge in Schach hielt, half ich mit, den Verwundeten vom Baum zu holen und mit dem Wenigen, was uns zur Verfügung stand, zu verbinden, wobei wir mit bloßen Händen den Darm zurück in die Bauchhöhle zwängten. Dann trugen wir ihn die Straße hinunter in Richtung Krankenhaus, wo er wohl, wie ich hörte, am nächsten Tag verstarb.«²⁴

²² zitiert nach Thomaser, a.a.O., S. 55

²³ Unklar ist, ob Ferrari noch unverwundet war als er die Maschine verließ. Dazu Marion Holbrook in einem Brief vom 26. Juni 1997: »Nein, ich bin ziemlich sicher, dass er nicht verwundet war, bevor er sprang. Als ich den Befehl (zum Aussteigen, Anm. d. Ü.) gab, fragte er mich nach unserer Position. Von einer Verwundung hat er nichts gesagt. Seine Antwort war: 'Etwas westlich vom Zielgebiets.' Die einzige Geschichte, die ich jemals gehört habe war die, dass er in einem Baum gelandet ist und ein Ast seinen Körper durchbohrte. * Allerdings wird in einem späteren Prozeß gegen H. behauptet, Ferrari sei bereits verwundet und bandagiert (!) gewesen, als er im Baum hing.

²⁴ in einem Telefonat am 7. August 1998

Der behandelnde **Arzt im Dillinger Krankenhaus** diagnostiziert auf dem Krankenblatt:

»Bauchschuß lk. Bauchseite, Verletzung des Dickdarms u. des Dünndarms, Schußwunde lk. Arm.«²⁵

Trotz einer sofort durchgeführten Notoperation verstirbt Calvin Ferrari am 12. Mai 1944 um 9.30 Uhr. Bereits einen Tag später wird er auf dem Friedhof St. Johann beigesetzt, und zwar in Grab Nr. 1 auf einem Friedhofsteil, der als *»Kriegsgefangenen-Friedhof, Abt. Engländer und Amerikaner«* bezeichnet wird.²⁶

Auch **Alfred Hills**, der nach seiner Landung Schmerzen beim Gehen hat, wird - da Sergeant Mitchie seine Wachen drängt - ins Dillinger Krankenhaus gebracht:

»Im Krankenhaus waren alle sehr damit beschäftigt, die Opfer unseres Bombenangriffes zu versorgen, und ich war etwas ärgerlich darüber, dass sie sich die Zeit nahmen, sich um mich zu kümmern. Das war wirklich nicht nötig.«²⁷

Nicht für alle Besatzungsmitglieder lässt sich heute noch zweifelsfrei feststellen, wer genau wo mit seinem Fallschirm gelandet war und festgenommen wurde. Ein noch am 11. Mai verfasster **Bericht des örtlichen Luftschutzleiters** macht diesbezüglich folgende Angaben:

»3 wurden auf dem Gelände zwischen Adolf-Hitler-Straße und dem Haienbach, 2 durch Angehörige des Landeschützen-Batl. I./381 (Kriegsgefangenenlager), 1 am Stadion, 1 am Dimmerstein und 2 in Diefflen gefangen.«²⁸

Auch **Barbara Schwarz**, die während des Krieges ein Tagebuch führt, vermerkt darin unter dem 11. Mai 1944:

»Einige kamen auf der Pachtener Heide nieder, es waren Amerikaner, noch ganz junge Burschen. Sie zitterten vor Angst, als sie festgenommen wurden von Polizei und Feuerwehr. Sie hatten aber keinerlei Waffen mehr bei sich. (...)

Es waren ja Feinde, aber trotzdem taten sie mir leid, zumal die Leute ihnen allerhand antun wollten, wenn nicht die Feuerwehr sie in Schutz genommen hätte, denn sie waren ja wehrlos. Sie begleiteten sie bis au) Bürgermeisteramt, sie kamen durch die Nordallee und dann ganz dicht bi uns in der Saarstraße vorbei. Es waren neun Amerikaner²⁹, die Fallschirme schleppten sie hinter sich her, eine große Menschenmenge folgte ihnen.«³⁰

Nach ihrer Festnahme werden die verstörten jungen Männer ins Dillinger Rathaus gebracht, wo zunächst ein kurzes Verhör stattfindet, um die Identität der Gefangenen zu klären. Anschließend werden sie in einen Raum gebracht, in dem sie die Nacht verbringen müssen.

²⁵ Originalkrankenblatt im Individual Deceased Personnel File (IDPF) von Calvin Ferrari

²⁶ Meldung des Flakregiments 169 (v). Flakgruppe Saar/Lothringen, Abt. Ic an Dulag Oberursel vom 17. Mai 1944

²⁷ in einem Brief vom 20. Mai 1998

²⁸ Original im deutschen Abschussbericht KU 1813

²⁹ Da Ferrari schon im Krankenhaus war, können es nur acht Mann gewesen sein.

³⁰ Sammlung Geschichtswerkstatt.

Ken Zirkle:

»In dieser Nacht wurden wir in ein Zimmer gesperrt, in dem eine Menge Schreibtische standen. Am nächsten Morgen kam ein deutscher Unteroffizier ins Zimmer und erteilte irgendwelche Befehle. Alle erhoben sich, außer mir. Ich fand allerdings schnell heraus, dass ein deutscher Unteroffizier eine höchst respektierliche Person ist. Er machte mir die Hölle heiß, als ich nicht aufstand. Erst Mortimer Greenwald, der etwas Deutsch verstand, machte mich auf meinen Fehler aufmerksam.«³¹

Noch am gleichen Tag, dem 12. Mai 1944, wird die in Dillingen inhaftierte Gruppe zum Bahnhof gebracht und von dort unter Bewachung mit dem Zug in das Dulag Oberursel bei Frankfurt befördert, wo sich die Männer weiteren Verhören unterziehen müssen, bevor sie in sogenannte »Stalag Luft« gebracht werden. Beim Umsteigen auf einem Bahnhof droht der Gruppe wieder Gefahr.

Ken Zirkle:

»Von dort ging es zu Fuß weiter zu einem anderen Bahnhof, liier hatte sich sehr schnell eine Menschenmenge gebildet, die uns drohend gegenüberstand. Ohne ein Wort zu verlieren, bildeten wir Gefangene einen Kreis und erklärten, dass wir, falls notwendig bis zum letzten Mann kämpfen würden. Aber unsere Bewacher zerstreuten die Menge und beschützten uns.«³²

Nicht alle Besatzungsmitglieder springen direkt über Dillingen ab. Pilot Marion Holbrook und Copilot Donald Wendt sind die letzten, die den Bomber verlassen. Als erster steigt **Donald Wendt** irgendwo nicht weit westlich von Dillingen aus. Er erinnert sich:

»Ich wartete mit dem Öffnen meines Schirmes bis ich ungefähr 1 Meile über dem Boden war. Ein freier Fall von etwa 15.000 Fuß.³³ Ich landete in einer stark bewaldeten Gegend, die Bäume waren ziemlich hoch mit Laub oben in der Spitze. (...) Ich zog mein Fallschirmgeschirr und meine Stiefel aus und rannte nach Westen so schnell ich konnte. Mein voll geöffneter Schirm war über einen Baum drapiert und schien zu schreien: >Hier ist er, hier ist er<. Nicht sehr viel später kam ich zu einer Straße, wo ich mich versteckte und den Verkehr beobachtete. Über die Straße führte eine Eisenbahnbrücke, die in die Richtung führte, in die ich gehen wollte. Da ich keine Wachposten sah, wartete ich bis zur Dunkelheit, kam aus meinem Versteck und überquerte die Brücke, ich kam nur langsam voran, da das Gelände hügelig und stark bewaldet war. Einmal hörte ich ein Baby schreien, konnte aber keine Häuser sehen. Ich befand mich auch mitten in einer Ziegenherde, die ich zwar nicht sehen, aber hören konnte. Inzwischen war der Mond aufgegangen und in seinem fahlen Licht entdeckte ich eine dicke Betonmauer an der abfallenden Seite des Hügels, den ich gerade hochgeklettert war. Der Beton war etwa 6 Fuß dick. Kann dies ein Teil der Maginot-Linie gewesen sein? Es war nun der 12. Mai,³⁴ und als ich aus den Wäldern herauskam, konnte ich offenes Ackerland mit einem Hügel im Westen sehen. Das erste was ich sah, als ich über

³¹ in einem Brief vom 24. Februar 1998

³² in einem Brief vom 24. Februar 1998

³³ etwa 5.000 Meter

³⁴ wohl der 13. Mai, s. Protokoll der fernmündlichen Mitteilung, S. 44

diesen Hügel kam, war eine P-51 >Mustang<, die auf der Nase stand.«³⁵

Neugierig nähert sich Wendt dem Flieger - einen Moment jede Vorsicht vergessend. Als er den unter der abgeschossenen Maschine liegenden deutschen Soldaten bemerkt, ist es bereits zu spät. Mit vorgehaltener Waffe nimmt der deutsche Obergefreite Donald Wendt fest. In den deutschen Unterlagen zum Abschuss von Holbrooks Bomber befindet sich das folgende schriftliche Protokoll einer telefonischen Mitteilung vom 13. Mai 1944:

»Gend.Meister Mann vom Gend.Posten Busendorf machte am 13.5.44 gegen 11.10 Uhr die nachstehende Mitteilung:

Heute Vormittag, gegen 9.00 Uhr, wurde durch einen Ob.Gefr. der Wach-Komp. in Busendorf, Landeschützen-Batl. 381, bei der Absperrung eines abgeschossenen Feindflugzeuges ein amerikanischer Pilot festgenommen, der aus Richtung Saarlautern in Richtung Bolchen über die Felder bei Alzingen ging.

Bei dem Festgenommenen handelt es sich um: Donald Wendt, Erk.Nr. 0-680780 142 43 0 P.

Er ist angeblich am 12.5.44 aus einem abgeschossenen Feindbomber in der Gegend bei Dillingen-Saar - Saarbrücken abgesprungen.

Donald Wendt befindet sich beim Gend.Posten Busendorf.«³⁶

Der 22-jährige **Pilot Marion Holbrook** verlässt als Letzter die von der Flak getroffene Maschine:

»Nachdem die Besatzung draußen war, stieg der Copilot aus. Dann versuchte ich die Maschine zu verlassen, aber ich hatte Schwierigkeiten mit meinem Schirm. Ich ging zurück in den Pilotensitz, aber ich konnte einen der Druckknöpfe des Brustschirms nicht an meinem Gurtzeug befestigen. inzwischen verlor ich, Richtung Westen fliegend, an Höhe. ich beschloss, trotzdem zu springen. Als ich fertig zum Sprung war, schaute ich aus der Bodenluke und sah einen Fluss vor mir. Ich beschloss zu warten, bis ich den Fluss überflogen hatte. Als ich den Fluß erreichte, war direkt am Flußufer irgendeine Fabrik und man begann auf das Flugzeug zu schießen. Ich wartete, bis ich den Fluß überflogen hatte und sprang ich landete auf einer kleinen Weide. Soweit ich mich erinnere, kippte das Flugzeug über die rechte Tragfläche ab und schlug auf, als ich landete.«³⁷

³⁵ in einem Brief vom 9. Mai 1997

³⁶ Original im deutschen Abschussbericht KU 1813 - nach deutschen Unterlagen ("Endgültige Abschlußliste vom 11.05.44«, Fernschreiben an Auswertestelle West Oberursel vom 26. Mai 1944") wurden zwei P-51 vom Begleitschutz in der Nähe von Busendorf zum Absturz gebracht: eine bei Alzingen, ca. 11km westl. Busendorf (Nr. 5 in der o. g. Liste) und eine bei Freidorf, ca. 4 km westl. Busendorf (Nr. 6 in der o. g. Liste). Die Alzinger P-51 trug als Kennzeichen: »Am Rumpf-rechts A9, links R, am linken Leitwerk 36, rechts 50.« Der Absturz erfolgte gegen 19.00 Uhr, der Pilot wurde verhaftet. Jan Hey (in einem Brief vom 4. Februar 1999) vermutet in dieser Maschine die P-51 von 2/Lt. Roy Benson Jr. (0-804989) mit der Seriennummer 43-6950. In MACR Nr. 4752 zu diesem Absturz wird angegeben: »Nach einem Luftkampf mit Me-109-Flugzeugen mußte der Pilot aussteigen. Die P-51 schlug bei Busendorf, Luxemburg, auf.« Beide Maschinen stammten aus dem Begleitschutz für den gegen Ehrang eingesetzten Verband und gehörten zur 380. Jagdstaffel, 363. Jägergruppe (380th Fighter Squadron, 363rd Fighter Group). In dieser Liste taucht unter Nr. 4 auch Holbrooks Maschine auf: »Hagendingen Hochofenwerk, 1; km N Metz - UN 2 -1040 Uhr, Boeing, 90 %, Besatzung flüchtig, KY-Kok-U.«

³⁷ in einem Brief vom 26. Juni 1997

Als Holbrook aus der B-17 aussteigt, befindet er sich schon etwa 15 Kilometer nördlich von Metz, bei Hagondange - der Fluß, den Holbrook erwähnt, ist die Mosel.

Der Absturz der Holbrook-Maschine



Flakhelfer des St.-Wendeler Gymnasiums in der Flakstellung auf dem Dach der Hermann-Göring-Werke in Hagendingen. (Hagondange) (Foto: Alfons Warken)

Ferdinand Kunz aus St. Wendel, damals 16 Jahre alt und als Kanonier 1 in einer 2-cm-Flak-Stellung in Hagondange, erinnert sich:

»Wir waren an jenem 11. Mai mit unserer Flakstellung auf dem Dach einer Schamottefabrik in Hagondange stationiert. Mein Zug gehörte zur Leichten Flakabteilung 758 und war auf dem Dach der Fabrik in Stellung, die restlichen Züge waren im Fabrikgelände ebenerdig verteilt. Das gesamte Regiment war verteilt auf die Standorte Metz, Hagondange und Esch. Mein Batteriechef war Leutnant Röhrig, gleichzeitig Stellverteter von Gauleiter Bürckel. Am frühen Abend wurde Alarm gegeben wegen einer anfliegenden B 17 und die Stellungen in Alarmbereitschaft versetzt. Als die B 17 in Sichtweite kam, wurde Feuerbefehl gegeben. Die Flughöhe der Maschine lag bei etwa 600 Metern. Fast gleichzeitig eröffneten alle Stellungen das Feuer auf den langsamfliegenden Bomber, der äußerlich unversehrt erschien. Daraufhin waren kurz hintereinander zwei Fallschirmabsprünge zu beobachten, bevor die B 17 etwa 100 Meter vor den Stellungen aufschlug und in einer riesigen Stichflamme explodierte.«³⁸



Das Wrack von Holbrooks Maschine bei Hagendingen (Hagondange). (Foto via Werner Eckel)

Am 14. Mai 1944 werden die in den Trümmern der Maschine gefundenen Unterlagen, zusammen mit der folgenden Meldung, an die Auswertestelle West geschickt:

»Am 11.5.1944, 19.40 Uhr, wurde bei Hagendingen ca. 1 km nördlich Metz, eine amerikanische Kampfmaschine vom Muster Boeing-Fortress17F³⁹ durch Flak abgeschossen. Kennzeichen am Rumpf KY Kokarde U. Am Leitwerk blaues G mit weißer

³⁸ in einem Interview am 3. Dezember 1997

³⁹ Falsch, bei dieser Maschine handelte es sich um ein G-Mödel!

Umrandung, darunter gelbe Zahl 2316, darunter orangegelbes U. Bruch 85 %. Von der Besetzung ist zur Zeit nichts bekannt.»⁴⁰

Zu diesem Zeitpunkt ist Marion Holbrook noch immer auf der Flucht. Unmittelbar nach seiner Landung läuft Holbrook in den angrenzenden Wald. Er erinnert sich:

»Ich rannte in den nahegelegenen Wald und lief und lief. Die nächsten drei Wochen waren interessant. Ich marschierte zwei Nächte und versteckte mich während des Tages im Wald. In der zweiten Nacht überquerte ich einen großen Fluss. Ich sprach einige Leute an, bat um etwas Essbares und sie halfen mir. Es war - im Nachhinein betrachtet - sehr interessant, ich sprach nur Englisch und sie nur Französisch. Ein Mann nahm mich mit dem Fahrrad mit nach Nancy, Frankreich. Dort wurde ich mit Auto und Bus in eine große Stadt südlich von Nancy gebracht - den Namen der Stadt weiß ich nicht mehr. Und immer war es so, dass ich nur Englisch und Zeichensprache sprach und die anderen Französisch. Endlich fand sich jemand, der Englisch sprach. Was für eine Erleichterung! Ich wurde mit drei anderen Fliegern zusammengebracht - zwei Amerikanern und einem Engländer. Wir fuhren mit dem Zug nach Paris. Unser Plan war es, nach Spanien zu kommen und von dort aus zurück nach England. Wir folgten irgend jemand. Keiner sprach mit dem anderen. In Paris wurden wir getrennt. Der Engländer und ich wurden in eine Wohnung gebracht; jemand sah uns und dachte, dass wir in die Wohnung eingebrochen wären, um dort zu stehlen, und dieser jemand rief dann die Polizei. Dies führte zu unserer Verhaftung durch die Polizei, von der wir der Gestapo übergeben wurden, nachdem sie herausgefunden hatten, wer wir waren. Von der Gestapo wurden wir verhört und in ein französisches Gefängnis gesteckt. Nach ein paar Wochen wurden wir mit dem Zug zurück nach Deutschland gebracht, und ich landete in einem Kriegsgefangenenlager, irgendwo etwa 90 Meilen südostwärts von Berlin.«⁴¹

In Gefangenschaft

Die Amerikaner werden in verschiedene Stalag Luft verbracht, wo sie auf das Kriegsende noch fast ein ganzes Jahr warten müssen.

Stellvertretend für alle Betroffenen sei nachfolgend erzählt, wie **Ken Zirkle** diese Zeit erlebt hat.

»Es ist nun Mitte Mai 1944. Für die nächsten neun Monate ist S/Sgt Ken Zirkle, ehemaliger B-17-Heckschütze, nur noch eine Nummer: Deutscher Kriegsgefangener Nr. 210. Die Monate vergingen. Das Leben war erträglich – aber gerade so. Die Russen drangen tiefer in Deutschland ein. Die Deutschen, sich der vorrückenden Roten Armee wohl bewusst, begannen mit der Verlegung der alliierten Kriegsgefangenen in Richtung Westen. Im Februar 1945 begannen Ken und 10000 andere Kriegsgefangene einen Gewaltmarsch nach Westen. Sie suchten nach Essbarem, lebten hauptsächlich von Kartoffeln, bis zum 26. April, als ihre deutschen Bewacher Verbindung zu Vorhutenden der 104. US-Infanteriedivision aufnahmen. >Meine Füße waren in ziemlich schlechter Verfassung<, sagt Ken, weil ich nur zwei Paar Socken hatte, und die bestanden aus Flickern über Flickern. Ich wurde etwa eine Woche in einem Feldlazarett behandelt und dann in ein Hospital nach England geflogen. Dort war ich für etwa 10 Tage und ging

⁴⁰ Original im deutschen Abschlussbericht KU 1808

⁴¹ in einem Brief vom 19. April 1997

dann an Bord eines Lazarettsschiffes. Wir kamen in New York an, ich wurde wieder in ein Krankenhaus eingewiesen und dann ins Vaughn General Hospital in Chicago verlegt, um die Behandlung meiner Unterernährung und meiner wunden Füße fortzusetzen..«⁴²

Nach einem Umweg über England können Marion Holbrook, Donald Wendt, Alfred Hills, Frank Murphy, Joseph Fitch, Ted McCormic, George Mitchie, William Lewis, Mortimer Greenwald und Kenneth Zirkle nach Amerika zurückkehren - nur Calvin Ferrari bleibt zurück.

Bilanz des Angriffs vom 11. Mai 1944

Der Angriff auf Saarbrücken vom 11. Mai 1944 fordert 202 Menschenleben und ist der erste von 21 Luftangriffen auf Saarbrücken im Jahre 1944. Die Lokalpresse rühmt in erster Linie den nicht zu leugnenden Erfolg der Flugabwehr in und um Saarbrücken - immerhin verliert die amerikanische Luftwaffe bei diesem Angriff insgesamt fünf Maschinen, die meisten anderen werden mehr oder weniger stark beschädigt. So tönt die »Saarbrücker Zeitung« in einem Artikel unter der Überschrift »Schlagkräftige Abwehr«:

»An diesem hervorragenden Erfolg der Batterien waren alle Mann in den Stellungen beteiligt - vom Kommandeur bis zum jüngsten Luftwaffenhelfer. Unsere tapfere Jugend half den Soldaten in kameradschaftlich-männlicher Weise - ohne Rücksicht auf Feindeinwirkung.«⁴³

Ohne Rücksicht auf Feindeinwirkung ... wie wahr! An diesem Tag wird die 8,8-cm-Flak-Stellung der 4. Batterie der Abteilung 631, auf der Saarbrücker »Bellevue«, von den niedergehenden Bomben vollständig verwüstet. Dabei finden 16 Luftwaffenhelfer im Alter zwischen 15 und 17 Jahren den Tod! Aber auch das Hauptquartier der 8. US-Luftflotte beurteilt das Ergebnis des Angriffs gegen Saarbrücken als »poor«, das heißt »schlecht«:

*»Verschiebebahnhof Saarbrücken: schlecht
58 B-17 warfen ab 130 x 1000 GP und 405; x 500 GP - 166 Tonnen aus Höhen von 21.000 bis 22.600 Fuß zwischen 19.13 Uhr und 19.27 Uhr. Die Ergebnisse waren schlecht, wobei eine Konzentration (von Bomben, Anm. d. Ü.) ostwärts des Bahnhofs fiel und die andere im Süden. Die meisten Bomben fielen in die Stadt.«⁴⁴*

Insgesamt nehmen vier B-17 der 305. Bombergruppe an diesem Angriff gegen Saarbrücken teil - drei davon gehen während des Angriffs verloren, die vierte wird schwer beschädigt! Zu den drei Maschinen, die verloren gehen, zählen neben der von Lieutenant Marion Holbrook die B-17 des Piloten Lieutenant Alex Thomaides⁴⁵ und die von Captain Maurice S. Thomas⁴⁶. Die Maschine von Alex Thomaides (365. Bomberstaffel⁴⁷) erhält einen direkten Treffer über Saarbrücken und explodiert in der Luft. Thomaides sowie sechs andere Besatzungsmitglieder

⁴² »S/Sgt Zirkle flies to Germany, but walks back«. Interview mit Ken Zirkle in der Ausgabe Winter 1990 der »Mission Briefings«, Mitteilungsblatt der »Heritage Museum Foundation« der Grissom Air Force Base in Kokomo, Indiana.

⁴³ SZ Nr. 129/130 vom Samstag/Sonntag, 13./14. Mai 1944

⁴⁴ »Eighth Air Force Narrative of Operations, 351st Operation - II May 1944«, Einsatzbericht vom 17. Mai 1944

⁴⁵ Seriennummer: 42-31402 - Einzelheiten in MACR 4869

⁴⁶ Seriennummer: 42-97077 - Einzelheiten in MACR

⁴⁷ 365th Bombardment Squadron

werden getötet, nur drei überleben - die Trümmer der Maschine selbst schlagen am Drahtzugweiher im Deutschmühlental in Saarbrücken auf.

Wie Marion Holbrooks B-17, gehört auch die von Maurice Thomas zur 366. Bomberstaffel⁴⁸. Die Besatzung kommt mit ihrem schwer angeschlagenen Bomber noch bis in die Nähe von Charleville-Mezieres, wo die Maschine dann bei Belval abstürzt.⁴⁹ Alle Besatzungsmitglieder überleben und Thomas schafft es – wohl mit französischer Hilfe - zurück bis nach Chelveston, wo er später sogar Kommandeur der 366. Bomberstaffel wird. Lediglich Lieutenant Stallard und seine Besatzung kommen, trotz schwerem Schaden an ihrer Maschine, bis nach Südengland, wo sie auf dem ersten Acker, den sie ausmachen eine Bruchlandung hinlegen. Bombenschütze **George W. E. Grewe Jr.** erinnert sich:

»Der Flug bis nach Saarbrücken war reine Routine. Was dann passierte, nicht. Wir flogen unserem Ziel auf einem langen, geraden Weg vom Ausgangspunkt (IP) aus in der vorgeschriebenen Höhe entgegen. Die Flak war ziemlich heftig, aber glücklicherweise lagen die Detonationen etwas unterhalb von uns. Ich weiß nicht, was passiert war, aber wir warfen unsere Bomben nicht ab. Eine weite 60°-Drehung wurde durchgeführt, und wir logen das Ziel wieder an, auf dem gleichen Weg und in der gleichen Höhe! Wieder war die Flak sehr heftig. Die Deutschen korrigierten ein bisschen, das Flakfeuer lag genau im Ziel. Ich sah eine Detonation direkt vor unserem Flugzeug. Ich ließ meinen Kopf nach unten fallen und merkte, wie die Splitter von meinem Flakhelm abprallten. Ein Teil traf mein Knie und hinterließ einen Bluterguss. Ich ließ meine Bomben fallen, als die Führungsmaschine ihre abwarf. Der Navigator, Hai Friedman, tippte mir auf die Schulter. Er zeigte zur rechten Tragfläche: ein Motor außer Betrieb. Er zeigte zur linken Tragfläche: ein weiterer Motor außer Betrieb. Er zeigte auf den Höhenmesser: 19.000 Fuß anstelle der 23.000 Fuß, auf denen wir sein sollten. Unser Pilot, Lt. Stallard, befahl der Besatzung alles aus dem Flugzeug zu werfen, damit wir leichter würden. Wir warfen Maschinengewehre, Munition, Flakwesten und Helme raus. Ohne sie fühlten wir uns zwar ein bisschen nackt, aber es war die einzige Möglichkeit für uns in der Luft zu bleiben.

Wir dachten, dass die beiden P-51-Jagdbomber, die um uns kreisten, in unserer Nähe bleiben würden, um uns zu schützen, aber sie wackelten mit den Tragflächen und drehten ab. Ich denke, zu wenig Treibstoff.

Nahe der französischen Küste kamen wir wieder unter Flakfeuer. Egal wie wir uns drehten und wendeten, wir bekamen Feuer von der Flak. Wir waren zwischen zwei Flakbatterien. (...)

Die Deutschen schossen einen weiteren Motor zusammen und wir gingen im Sinkflug runter bis auf 13.000 Fuß. Zu diesem Zeitpunkt hatten sie zu schießen aufgehört und wir waren über dem Kanal und damit außer Reichweite. (...)

Jedenfalls erreichten wir die Küste und machten uns auf die Suche nach dem erstbesten Acker, der uns unter die Augen kommen würde. Der einzige uns verbliebene Motor wurde noch einmal voll aufgedreht, um uns über einige Überlandleitungen zu bringen. Wir machten eine wunderschöne Bruchlandung, bei der wir ein Feld umpflügten und einen kleinen Baum sowie einen Zaun niedermachten.«⁵⁰

⁴⁸ 366th Bombardment Squadron

⁴⁹ Angaben von Jan Hey via Klaus Zimmer

⁵⁰ zitiert nach Thom, a.a.O. Seite 157ff

Der Prozess wegen des Todes von Calvin C. Ferrari

Abschließend bleibt noch zu erwähnen, dass der Angriff des Sanitäters H. auf den Seitenschützen Calvin Ferrari ein gerichtlich Nachspiel hatte. Ende 1945 wird H. von den Amerikanern irgendwo Deutschland aufgegriffen und inhaftiert. Über die Ereignisse vom 11. Mai 1944 sind die Amerikaner wohl aufgrund der Aussagen der übrigen Besatzungsmitglieder sowie aufgrund von offiziellen Unterlagen, die bei der Einnahme Dillingens sichergestellt wurden, informiert.

Bereits am 20. März 1946 muss sich H. in Ludwigsburg vor einem amerikanischen Militärgericht verantworten. Gegen ihn wird Anklage wegen Verstoßes gegen das Kriegsvölkerrecht erhoben, da er als Zivilist eine unbewaffneten amerikanischen Soldaten, der sich bereits ergeben hat und im Gewahrsam des Deutschen Reiches war, in Mordabsicht mit einer Schusswaffe angegriffen habe. Das Gericht sieht H.'s Schuld als erwiesen an und verurteilt ihn zu einer Haftstrafe von 25 Jahren, die sofort vollstreckt wird. Das heißt, H. wird ab dem 20. März 1946 rechtskräftig verurteilt in Haft genommen. H. und seine beiden amerikanischen Verteidiger gehen allerdings in Revision - sie bestehen darauf, dass H. nicht in Mordabsicht gehandelt habe. Daher findet am 30. April 1946 eine Revisionsverhandlung statt, die sich nochmals mit den Ereignissen vom 11. Mai 1944 und deren Hintergründen auseinandersetzt. In der Beweisaufnahme des Revisionsurteils sind zwei, etwas voneinander abweichende, Sachverhaltsdarstellungen hinsichtlich der Ereignisse am frühen Abend des 11. Mai 1944 und danach wiedergegeben:

»Als er (Ferrari, Anm. d. Ü.) herunterkam, versammelten sich sofort Ortsansässige und umstellten den Baum, in dem er gelandet war. Der Angeklagte, als einer der Dorfbewohner, kam auf den Flieger zugerannt mit einem "alten, langen Gewehr<, Kaliber 7,82 mm⁵¹. Er hielt etwa 150 Meter vor dem Opfer an, zielte auf den Flieger und einen Augenblick später war ein Schuß zu hören sowie Rauch aus der Mündung des Gewehrs zu sehen. Das Geschoss traf den Flieger und durchschlug den linken Unterarm.

Ein Offizier der deutschen Wehrmacht schrie, dass er nicht schießen solle, worauf der Angeklagte die Waffe senkte und sich in Richtung auf den Baum zu bewegte, in dessen Ästen das Opfer mit seinem Fallschirm festhing. (...)

Ein deutscher Offizier kletterte auf den Baum, schnitt den Flieger von seinem Fallschirm los und half den anderen dabei, den Flieger herabzulassen. Der Flieger war zu verletzt, um stehen zu können und wurde deshalb auf den Boden gelegt. Der Offizier und andere versuchten, ihn zu behandeln. Es zeigte sich dann, dass der Flieger bereits einen Verband um den Bauch und eine schwere Bauchwunde hatte. In dieser Wunde wurde der Splitter einer Flakgranate gefunden. Seine Eingeweide waren geschwollen und nach außen gedrungen. Er hatte eine blutende Fleischwunde in seinem linken Arm. Ein Geschoss Kaliber 7,82 mm, von der Art, wie es aus dem Gewehr, das der Angeklagte mit sich führte, verschossen wird, wurde in der Jacke des Fliegers gefunden. Kurz darauf wurde das Opfer in ein Krankenhaus nach Dillingen Sall⁵², Deutschland gebracht. Um das Opfer zu operieren wurde ein Arzt herbeigerufen. Der Flieger blieb bis zu seinem Tode bei Bewusstsein, mit Ausnahme für die Zeit während der Operation und einer kurzen Zeit danach. Der Flieger nannte dem Arzt seinen Namen, sein Alter, seine Nationalität, seinen Wohnort und gab weiterhin an, dass er durch Flakfeuer

⁵¹ wohl eher 7,92 mm

⁵² Dillingen/Saar

bereits verwundet war, bevor er aus dem Flugzeug absprang.⁵³ Mit der Operation wurde um 19.30 Uhr begonnen.

Eine Untersuchung durch den Arzt zeigte, dass der Dünndarm hervorgetreten und an vielen Stellen perforiert war, so dass 127 cm des Dünndarms entfernt und die Enden wieder vernäht wurden. Außerdem gab es noch >eine Wunde, verursacht durch einen Schuss durch den linken Unterarm<. Der Arzt konnte nicht mit Sicherheit feststellen, ob diese Wunde durch einen Flaksplitter oder durch eine andere Waffe verursacht worden war. Er behauptet, >dass der Pilot an der Bauchwunde alleine gestorben wäre, auch ohne den Schuss in den Arm<. Die Wunde im Arm >ging durch und durch und hatte glatte Ränder. Solche Wunden sind charakteristisch für Verletzungen durch Geschosse mit glatter Oberfläche, wie z. B. Schussverletzungen durch Pistolen oder Karabiner, obwohl ich nicht mit Sicherheit sagen kann, dass die Verletzung von einer solchen Waffe herrührt<

Zu keinem Zeitpunkt nach seiner Landung bis zu seinem Tod erwähnte der Flieger, wie er die Wunde in seinem linken Arm erhalten hatte. Der Flieger starb um 11.00 Uhr am folgenden Morgen.⁵⁴ Sein Leichnam wurde vom Krankenhaus zum Friedhof bei Dillingen gebracht und dort beerdigt. Das Grab wurde gekennzeichnet mit einem Holzkreuz, das die Inschrift trug >Calvin Ferrari, U.S.A.<⁵⁵

In Abweichung dazu gibt die **Verteidigung** an:

»Bei genauerem Hinsehen behauptete der Angeklagte lediglich, dass er schoss, um dem Flieger einen Schrecken einzujagen. Im Kreuzverhör machte er folgende Aussage: Zu jenem Zeitpunkt fand ein Luftangriff statt und ich war gerade im Begriff mein Haus zu verlassen, um mich beim Bürgermeister zu melden, als ich jemanden rufen hörte: >Ein Fallschirmspringers Ich ging zurück zu meinem Haus, griff ein Gewehr und lief in Richtung Wald.

Eine Sanitäterin, die bei mir war rief plötzlich: >Da, ich kann etwas Weißes sehen.< Da bemerkte ich einen Fallschirm im Baum. Ich war etwa 80 Meter von dem Flieger entfernt. Er hielt sich mit seinem linken Arm am Baum fest. Ein deutscher Offizier und einige andere Leute näherten sich dem Flieger von vorne, ich rief zweimal >Hände hoch!<, hielt das Gewehr hoch und dann löste sich ein Schuss, ich zielte nicht auf ihn, sondern hielt das Gewehr nur in seine Richtung, ich weiß nicht, ob ich ihn getroffen hatte, aber ich kann nicht leugnen, dass ich auf ihn schoss, weil ich Angst hatte und die Zeitungen lüften uns erzählt, dass Flieger Revolver unter ihren Achselhöhlen trugen, ich lief weiter und als ich den Baum erreicht hatte, sprach ein deutscher Offizier mit dem Flieger. Der Flieger hing in dem Baum und ein Soldat zog ihn herunter. Die Leute, die sich versammelt hatten wollten auf ihn springen, aber wir drängten sie zurück. Ich bemerkte, daß seine >Innereien< nach außen gedrungen waren und wir versuchten, seine Wunde zu verbinden. Kurz darauf kam ein Auto und nahm ihn mit ins Krankenhaus. Der Pilot erzählte uns, daß er eine Wunde im Unterarm habe.< Zum

⁵³ Keines der befragten Besatzungsmitglieder erinnert sich daran, daß Ferrari bereits im Flugzeug verwundet gewesen sein soll. Möglicherweise ist er erst während des Falls verwundet worden oder hat die Verwundung im Flugzeug durch Schock gar nicht realisiert. Es bleibt allerdings rätselhaft, da er offenbar bereits verbunden war.

⁵⁴ Nach der Meldung des Flakregiments 169 (v) an Dulag Oberursel vom 17. Mai 1944 verstarb Ferrari bereits um 9.30 Uhr (Original im deutschen Abschussbericht KU 1813).

⁵⁵ Aus dem Urteil zur Revisionsverhandlung in »The United States vs N. H., a German National, Case No. 12-2074, Review and Recommendations of Staff Judge Advocate« vom 30. April 1946, Seite 2

Beweis brachte die Anklage eine außergerichtliche Aussage des Angeklagten vor, die in einem Punkt erheblich von der Aussage vor Gericht abweicht, in einer früheren Aussage behauptete er: >Ich lief mit meinem Gewehr und rief >Hände hoch!<, dann stolperte ich und der Schuss löste sich.«⁵⁶

In seiner Urteilsbegründung lehnt das Revisionsgericht jedoch die Annahme ab, dass H. nicht mit Tötungswillen gehandelt habe, dafür ergäben sich aus seinem Verhalten zu viele Indizien gerade für diese Absicht. Allerdings räumt das Gericht ein, dass das zuvor verhängte Strafmaß von 25 Jahren Gefängnis, bei Würdigung der Gesamtumstände, nicht angemessen sei. Hierbei stellt das Gericht darauf ab, dass H. zwölf lebende Kinder im Alter von sechs Monaten bis 16 Jahren hat. Ein weiteres Kind habe er bereits einige Monate vor dem 11. Mai 1944 bei einem Luftangriff verloren. Auch sei er kein Mitglied der NSDAP oder einer ihrer Organisationen gewesen. Aus dem Sachverhalt ergäbe sich, dass H. sich aus unerklärlichen Gründen spontan zu dieser Tat entschlossen habe. Das Gericht entscheidet zugunsten von H. und setzt das Strafmaß auf 15 Jahre Gefängnis herab, wobei die Zeit, die er bereits seit dem 20. März 1946 in Haft sitzt, auf die Haftzeit angerechnet wird. Ob H. die gesamte Haft verbüßt hat oder ob er vorzeitig entlassen wurde, konnte nicht ermittelt werden.

Die sterblichen Überreste von Calvin Ferrari werden am 14. Februar 1946 auf dem Friedhof St. Johann exhumiert und auf den provisorischen amerikanischen Ehrenfriedhof im französischen St. Avold überführt, wo sie fünf Tage später, am 19. Februar 1946, in Parzelle SSS, Reihe 7, Grab 81 beigesetzt werden. Nach dem Bau des endgültigen Militärfriedhofs werden die sterblichen Überreste noch einmal aus ihrer Ruhe gerissen, um am 11. März 1949 in einem endgültigen Grab in Parzelle E, Reihe 25, Grab 36 beigesetzt zu werden - auf dem größten amerikanischen Militärfriedhof des Zweiten Weltkrieges in Europa.

Nach dem Krieg

Wie oben bereits erwähnt, haben alle übrigen Mitglieder der Holbrook-Besatzung den Zweiten Weltkrieg mehr oder weniger unbeschadet überlebt. **Marion Holbrook** hat sich mit seiner Familie in Pompano Beach, Florida, zur Ruhe gesetzt, wo er am 12. Januar 1998 - etwa ein halbes Jahr nachdem die Dillinger Geschichtswerkstatt zu ihm Kontakt aufgenommen hatte - nach einem Herzanfall verstarb.

Donald Wendt und seine Frau sind Ende 2000 umgezogen und leben nun in der Nähe ihrer Tochter in Brookville, Ohio. Der Hochzeitstag von Don und Barbara Wendt ist übrigens der 11. Mai! Diesen Tag hat Don Wendt bewusst gewählt, so seine Frau Barbara, da er ihn niemals vergessen würde.

Kenneth Zirkle lebte mit seiner Familie in Kokomo, Indiana, und kümmerte sich in seiner Freizeit ehrenamtlich um die Belange ehemaliger Kriegsgefangener im Zweiten Weltkrieg. Gleichzeitig arbeitete er - ebenfalls ehrenamtlich - in einem der 305. Bombergruppe gewidmeten Museum, das sich auf dem Gelände der Grissom Air Force Base in Kokomo befindet. Ken Zirkle starb nach längerer, schwerer Krankheit am 18. September 2001.

Alfred Hills verlebte seinen Ruhestand in Ocean Park, Maine, an der Ostküste. Bei einem Deutschlandbesuch im Jahre 1972 stattete Alfred Hills, zusammen mit seiner Frau, auch

⁵⁶ Aus dem Urteil zur Revisionsverhandlung in »The United States vs N. H., a German National, Case No. 12-2074, Review and Recommendations of Staff Judge Advocate« vom 30. April 1946, Seite 2f

Dillingen einen Kurzbesuch ab, um sich das Schulgebäude in Diefflen noch einmal anzusehen.

Nach Aussage von Ken Zirkle lebt von den übrigen Besatzungsmitgliedern nur noch der damalige Bordfunker **Joseph Fitch** - zu ihm hat die Dillinger Geschichtswerkstatt allerdings keinen Kontakt.