Absturz einer „Fliegenden Festung" in Oberbruch

Eine Chronologie der Ereignisse im Februar 1944

Von Helmut Frenken

Schon als kleiner Junge erzählte mir mein Vater von diesem Ereignis im Februar 1944, doch erst die Dokumente, die ich im Herbst 2013 von Gertrud Tholen erhielt, weckten meine Neugier. Es waren Briefe ihres im Jahr 2005 verstorbenen Schwagers Willi Offermann aus Lindern, darunter ein Briefwechsel mit der amerikanischen „379th bomb. Group-Association". Weitere intensive Recherchen im Internet zeigten, welch weitverzweigtes Informationsnetz es auch in Bezug auf die alliierten Bomberangriffe auf deutsche Ziele im Jahr 1944 gibt. Dadurch entwickelten sich Kontakte zu Ehemaligenvereinen, Museen in den USA, zu Angehörigen in Amerika und zu zahlreichen anderen Menschen, die mir mit kleinen Mosaiksteinchen bei der Suche nach Daten und Fakten zum Absturz der B 17 in Oberbruch am 22. Februar 1944 halfen und immer noch helfen. Durch entsprechende Berichte in der lokalen Presse konnten weitere Augenzeugen ermittelt und ergänzende Erkenntnisse gewonnen werden.

Die B 17 – eine „Fliegende Festung"

Schon Ende 1943 intensivierten die Alliierten ihre Luftangriffe auf Ziele in Deutschland. Dazu waren auch viele Luftwaffenverbände aus den USA nach England verlegt worden. Die Luftangriffe erfolgten oftmals bei Tag teilweise mit 1.000 und mehr Flugzeugen. Die schweren amerikanischen Bombergruppen waren zumeist mit der B 24 Liberator (Befreier) oder der **B 17 Flying Fortress** (Fliegende Festung) ausgestattet. Ihre Bezeichnung „Fliegende Festung" erhielt die Maschine aufgrund ihrer zahlreichen Bordwaffen zur Verteidigung gegen feindliche Jäger.

Die Besatzung bestand allgemein aus zehn Mann mit genau festgelegten Aufgaben:

1. Bomberschütze
2. Navigator
3. Pilot
4. Kopilot
5. Oberer Turmschütze u. Bordmechaniker
6. Funker
7. MG-Schütze im unteren Kugelturm
8. MG-Schütze linke Rumpfseite
9. MG-Schütze rechte Rumpfseite
10. MG-Schütze Heck

Die Maschinen trugen besondere Kennzeichnungen. Hierbei handelte es sich um Symbole, Buchstaben und Zahlen auf dem Heckflügel, auf der Seite des Flugzeugrumpfes und auch Bezeichnungen mit Namen und Bildern an der Seite der Flugzeugspitze. Letzteres wird „noseart" (Nasenkunst) genannt. Zu den Markierungen im Einzelnen:

– Auf dem Heckflügel jeder Maschine sah man 1. das Symbol für die *wing division*, zu der die Maschine gehörte, 2. den darin befindlichen Buchstaben, der die Mitgliedschaft in einer bestimmten Bombergruppe (bomb. group) zum Ausdruck brachte und 3. die Nummer darunter, die

es ermöglichte, mit Baujahr und Seriennummer die genaue Herkunft und alle Einsätze einer Maschine nachzuvollziehen.
- Die Kombination von Buchstaben und Zahlen auf der Rumpfseite war Beleg für die Zugehörigkeit zu einer Bomberstaffel (bomb. squadron).
- Die Bemalung der Rumpfspitze mit Bildern und Bezeichnungen entsprang in der Regel der Fantasie der Besatzung. Oft waren es „Pin-up-Girls" mit klingenden Namen. Die berühmteste Bezeichnung war und ist wohl „Memphis Belle", benannt nach der Freundin des Piloten dieser Maschine – Margaret Polk.

Die Oberbrucher Maschine

Im Laufe des Jahres 1944 nahm die Intensität der alliierten Luftangriffe auf Deutschland ständig zu. Für viele Ziele mitten in Deutschland fanden der Anflug – aus England kommend – und auch der Rückflug über unsere Region statt. Die Menschen hier konnten am Himmel die Bomber gut erkennen, und das Geräusch dieser anfliegenden Bomberstaffeln ist vielen damals jungen Menschen immer noch gut in Erinnerung geblieben. So war es auch an diesem Dienstag, dem 22. Februar 1944. Im Rahmen einer Bomberoffensive, die die Alliierten mit dem Codenamen „Big Week" bezeichneten, waren unter anderem Flugzeugproduktionseinrichtungen in Deutschland ein primäres Ziel der Mission Nr. 230 der 8. US-Luftflotte und damit auch der *379th bomb. group.*

Insgesamt gingen in England an diesem Morgen 799 Bomber, begleitet von 659 Jagdfliegern zu deren Schutz, in die Luft. Nach dem Abwurf ihrer tonnenschweren Bombenlast traten sie den Heimweg an, doch dieser war genauso gefährlich wie der Anflug, denn die Abfangjäger der Deutschen Luftwaffe und die Flakriegel rund um die deutschen Städte, Industrieanlagen und Flugplätze bekämpften die Bomberflotten unerbittlich. Insgesamt gingen an diesem Tag 41 Bomber und 11 Jäger auf alliierter Seite verloren.

Beteiligt an diesem Angriff war, wie bereits gesagt, auch die *379th bomb. group.* Diese Einheit war im Mai 1943 aus den USA kommend auf ihrem neuen Stationierungsflughafen in Kimbolton, ca. 50 Meilen nördlich von London, eingetroffen. Diese Bombergruppe bestand aus vier Bomberstaffeln, ausgerüstet mit Boeing B 17-Bombern „Flying Fortress".

Zu den Maschinen, die dann in den frühen Morgenstunden des 22. Februar 1944 von England aus Richtung Deutschland starteten, gehörte auch die B 17 „The Sweater Girl" (Pullover-Mädchen) mit der Seriennummer 42-5828. Die Patin für den Namen dieser B 17 „The Sweater Girl" war die Schauspielerin Lana Turner (08.02.1921 – 29.06.1995), die nicht nur in zahlreichen Spielfilmen in den USA, unter anderem auch an der Seite von Clark Gable und Robert Taylor, für Furore sorgte, sondern die besonders im Zweiten Weltkrieg Kultcharakter als „Pin-up-Girl" erlangte.

Der Absturz

Die „The Sweater Girl" unter dem Kommando von Pilot 1st Lt John E. Morse war am Angriff auf Halberstadt beteiligt. Die Maschine war in der Formation rechts vom Leitflugzeug, gesteuert von Gruppenkommandeur Oberst Preston, positioniert. Schon auf dem Hinflug gab es Probleme. 130 km Gegenwind drosselten die Fluggeschwindigkeit, und die Formation erlitt schon erste Verluste. Auch die Maschine von Pilot Morse erhielt Treffer. Das rechts außen liegende Triebwerk hatte ein 20 cm

großes Loch, und Öl trat aus. Dann griffen auch noch deutsche Jäger an, aber trotz aller Hindernisse erreichte die Gruppe Halberstadt, warf hier ihre Bomben auf die Anlagen der Junkers-Flugzeugwerke und drehte gen Heimat ab. Auf dem Rückflug kamen die Maschinen ca. 170 km vom Kurs ab. Navigator Leonard R. Lovelace bemerkte dies und informierte über Funk die Leitmaschine. Doch diese ignorierte die Information, was nach dem Krieg noch eine Degradierung zur Folge haben sollte. Nach weiteren rund 20 Minuten Flugzeit öffnete sich die Wolkendecke und Pilot John E. Morse erkannte unter sich die Konturen der Stadt Köln. Später berichtete Pilot John E. Morse: *„Das Flakfeuer im Bereich des Ruhrgebietes und beim Rückflug rund um Köln war sehr stark und genau. Zu unserem Unglück riss die Wolkendecke auf und die Maschinen waren vom Boden aus so deutlich zu sehen. Von den 200 Flakgeschützen rund um Köln erhielten wir und die Nachbarmaschinen Feuer und auch Treffer."*

Morse informierte per Bordfunk seine Besatzung, um sie für die Gefahrenlage zu sensibilisieren, und dann ging es auch schon los. Die gesamte Gruppe geriet in außerordentlich starkes Flakfeuer, und viele Maschinen bekamen Treffer. So erging es auch der B 17 „The Sweater Girl". Über Bordfunk erhielt Morse die Information, dass der Heck-MG-Schütze Sgt Edward Pate einen Treffer im Sprunggelenk erhalten habe. Er sei nach vorne in die Maschine gerobbt, um sich versorgen zu lassen. Funker Sgt Willard H. Clothier wurde am linken Oberschenkel ganz böse verwundet. Pilot John E. Morse wurde von einem Geschoss im Bereich der Brust getroffen, doch glücklicherweise schützte ihn die Splitterschutzweste. Er wurde aber durch Splitter am linken Unterarm verletzt und hatte sehr starke Schmerzen. Nach Sekunden des Benommenseins war Morse wieder im Besitz seiner Kräfte, und er vermutete, dass die Maschine außer Kontrolle geraten sei. Eigentlich hatte er schon den Befehl zum Absprung gegeben, da gelang es ihm doch noch, die Maschine wieder zu stabilisieren.

Der Pilot einer Nachbarmaschine schrieb im Anschluss an seine Rückkehr zum Stützpunkt in den Missionsbericht: *„Gegen 15.05 Uhr sah ich, wie die B 17 Nr. 5828 durch einen Flaktreffer in den rechten Flügel stark beschädigt wurde und kreiselnd abstürzte. Wir haben keine Fallschirme gesehen."* Auch der MACR (Missing Air Crew Report) 2868 berichte zunächst von einem Absturz im Bereich der Grenze zwischen Deutschland, den Niederlanden und Belgien. Daher erhielten die Angehörigen auch als Information zum Verbleib der Besatzungsmitglieder zunächst die Angabe: KIA (Killed In Action).

Diese Information stellte sich zum Glück der Besatzung als Falschmeldung heraus. Die Maschine wurde von Pilot John E. Morse in eine niedrigere Flughöhe manövriert, um der Besatzung Gelegenheit zu geben, sich ohne Sauerstoffmasken in der Maschine bewegen zu können. Er beorderte auch Kopilot Philips in den Rumpf der Maschine, damit dieser bei der Versorgung der Verwundeten helfen konnte. Mittlerweile hatte die Maschine den Kontakt zur Gruppe verloren und flog in der von Furcht geprägten Erwartung, dass bald die deutschen Jäger am Himmel erscheinen würden, alleine Richtung England. Dann kam auch schon von hinten der erste Jäger – und das auch noch genau aus der Richtung, aus der sich die Crew aufgrund des Ausfalles des Heck-MG-Schützen nicht wehren konnte. Dies schien aber auch der deutsche Jagdflieger zu erkennen. Er setzte einen Feuerstoß neben die Maschine – quasi als Signal

auszusteigen, bevor er der Maschine den Gnadenstoß geben würde. Zwischenzeitlich kam Kopilot Philips zurück in die Pilotenkanzel und teilte mit, dass Sgt Clothier ohne Bewusstsein sei. Pilot John E. Morse fuhr dann das Fahrwerk aus, um zu signalisieren, dass er notlanden wolle. Er legte den Steuerknüppel fest und die Maschine blieb so weiter im kreisenden Sinkflug. Wie durch ein Wunder gelang es dann allen Besatzungsmitglieder ihre abstürzende Maschine zu verlassen und sich mit dem Fallschirm zu retten. Dabei wurde der schwer verletzte Funker Willard H. Clothier vom Kopiloten Robert J. Philips regelrecht aus der abstürzenden Maschine hinausgeworfen, denn alleine hätte ihm das wohl nie gelingen können.

Wie Augenzeugen berichteten (Hans Josef Meurer aus Dremmen, Hans Matwew aus Oberbruch und Theo Esser aus Oberbruch), kreiste die stark beschädigte B 17 ca. 15 bis 30 Minuten über Oberbruch, um dann aus Richtung „Kämp" (heute Sportplatz- und Schulgelände) kommend abzustürzen. Josefine Lennartz, geborene Heck, erinnert sich an diesen Tag besonders gut. Ihre Cousine aus Krefeld und deren Mann, Ober- oder Hauptfeldwebel der Luftwaffe Franz Bruder, waren mit ihrem Kind zu Besuch.

Alle befanden sich in der Wiese hinter dem Haus Graf-von-Galen-Str. 104, als plötzlich dieses riesige Flugzeug über ihre Köpfe hinweg brummte. Geistesgegenwärtig warf Franz Bruder seine Frau und sein Kind und dann sich selbst zu Boden. Dort erwarteten sie eigentlich eine Detonation nach dem Aufschlag, aber dazu kam es nicht. Dann stand Franz Bruder wieder auf und lief auf „De Kämp". Dort sah er ein am Fallschirm niederkommendes Besatzungsmitglied. Nach der Landung bot er dem zitternden Mann eine Zigarette an.

Abb. 1: Das Flugzeugwrack zwischen Häuser und Bäumen wurde ständig bewacht.

Ein herbeigeeilter Oberbrucher Offizier der Wehrmacht fand das gar nicht gut, notierte sofort seine persönlichen Daten und drohte mit einem Nachspiel. Dieses unmögliche Verhalten dem Feind gegenüber würde er bei Bruders Vorgesetzten zur Meldung bringen. Zum Glück hatte diese kameradschaftliche Geste unter Soldaten für Franz Bruder aber keine Folgen.

Abb. 2: Ein Landwirt (vermutlich Aretz, Niethausener Str.), zieht mit seinem Ochsen den Bug der Maschine aus den Gärten.

Die B 17 war derweil bis in die Gärten hinter der Häuserzeile „Am Markt" (heute „Am Aloysiusplatz", Hausnummern 3 bis 7, gerutscht und wurde erst durch einen Baum gestoppt. Als erste an der Absturzmaschine sollen der Fronturlauber Oberfeldwebel Eduard Gülpen und der Gastwirt des Lokals „Lindenhof" und Oberbrucher Luftschutzwart Oskar Lintzen gewesen sein. Schnell gesellten sich weitere Menschen hinzu. Die Besatzungsmitglieder, die sich mit den Fallschirmen retten konnten, landeten an verschiedenen Stellen, z. B. im Kuhlert, im Hofbruch und in Boverath. Der Dremmener Heimatforscher Hans Josef Meurers erinnert sich an einen Fallschirm, der in einer Pappel hing. Er berichtete auch von der Mistgabelattacke eines sehr aufgebrachten Landwirtes gegen ein amerikanisches Besatzungsmitglied, die aber zum Glück aufgrund des beherzten Einschreitens anderer Menschen verhindert werden konnte.

Was noch an der Absturzstelle geschah

Die Jungfeuerwehrmänner der freiwilligen Feuerwehr und andere dazu eingeteilte Männer in Oberbruch hielten tagelang Wache an der Absturzstelle. Dort am Markt wurde jeder vorbeikommende PKW angehalten, um unter Aufsicht der örtlichen Feuerwehr den Treibstoff zu nutzen, der sich noch an Bord der Maschine befand. Es handelte sich um hochoktaniges Flugbenzin, mit dem Autos problemlos betrieben werden konnten. Die Wachmänner ließen keinen Erwachsenen an die Maschine, aber scheinbar waren sie bei Kindern nicht so kleinlich. So war z. B. auch Paul Wallrafen mit Freunden in der Nähe des Wracks und fand dort in weißes Papier gewickelte kleine Päckchen. Da man von den Eltern gewarnt wurde, nichts anzufassen, gingen sie hin und entfernten mit kleinen Stöckchen die Papierhülle. Darin fanden sie braune Eckchen. Um sich keiner Gefahr auszusetzen, holten sie einen Hund und fütterten ihn damit. Nachdem sich der Hund auch eine Stunde später noch bester Gesundheit erfreute, aßen sie die restlichen Ecken selbst und gelangten so zum ersten Mal in ihrem Leben in den Genuss von Schokolade.

Später wurden die Wrackteile zunächst auf den Marktplatz geschleppt und dann der Metallverwertung zugeführt.

Die Besatzungsmitglieder

Im Verlaufe ihrer Einsätze wurde die Maschine nicht nur von einer Besatzung genutzt, daher erscheint sie bei Nachforschungen auch oft im Zusammenhang mit der Besatzung von Pilot 2nd Lt Wilma L. Hawkins. An diesem 22. Februar 1944 war aber gemäß Missing Air Crew Report (MACR) 2868 ein anderes Team an Bord. Zu diesem gehörten die folgenden zehn Besatzungsmitglieder unter der Führung von Pilot 1st Lt John E. Morse.

Abb. 3: Die Besatzung

Name, Vorname Geburtsdatum	**Dienstgrad Heimatort / US-Bundesstaat**	**Funktion**
stehend von links		
Humphery, John F. (er war bei der Mission am 22. 02. 1944 nicht dabei, weil er bereits 1943 bei einem Einsatz über Frankreich tödlich verletzt wurde)	S/Sgt, Top	MG-Schütze oberer Turm

Name, Vorname Geburtsdatum	Dienstgrad Heimatort / US-Bundesstaat	Funktion
Sechrist, Charles S. 23.05.1915	S/Sgt Williamsport, PENNSYLVANIA	MG-Schütze oberer Turm
Neill, Homer L. 14.11.1921	S/Sgt Holdenville, OKLAHOMA	MG-Schütze Rumpfunterseite
Cox, Charles E.	S/Sgt Corbin, KENTUCKY	MG-Schütze Rumpf rechts
Allen, Andrew L. 19.08.1920	S/Sgt S. Largo, FLORIDA	MG-Schütze Rumpf links
Clothier, Willard H. 15.06.1921	T/Sgt Wichita, KANSAS	Funker
hockend von links		
Morse, John E. 18.03.1914	1st Lt Carlinville, ILLINOIS	Pilot
Philips, Robert J. 12.02.1921	F/O Van Alstyne, TEXAS	Kopilot
Daniels, Robert Y. 28.03.1920	2nd Lt Pittsburgh, PENNSYLVANIA	Bombenschütze
Lovelace, Leonard R. 18.09.1921	2nd Lt Gaffney, SOUTH CAROLINA	Navigator
war bei der Mission dabei, aber nicht auf dem Foto		
Pate, Edward T. 05.10.1914	Sgt Rockford, ILLINOIS	MG-Schütze Heck

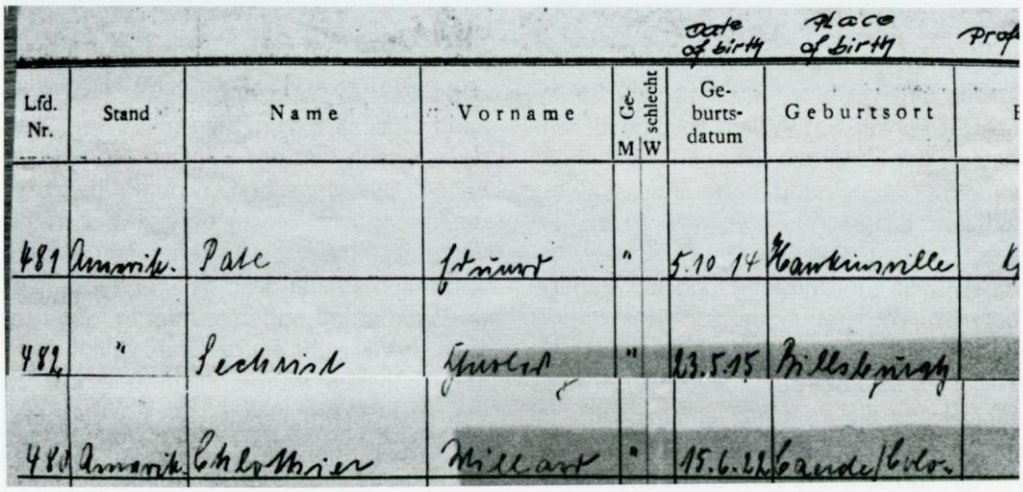
Willard Harry Clothier und Edward Tooke Pate

Der Funker Sgt Willard H. Clothier landete in der Nähe des Grebbener Bahnhofs in einer Pappel und hatte eine äußerst schwere Oberschenkelverletzung am linken Bein. Der Gefreite Leo Peters, der zu dieser Zeit zur Unterstützung der Familie bei den Vorbereitungen zur Evakuierung auf Fronturlaub war, rannte zur gleichen Zeit von seinem Elternhaus Karl-Arnold-Str. 14 aus die Bahnlinie entlang, um zur Absturzstelle zu gelangen.

Ein kurzes Stück vom Grebbener Bahnhof Richtung Dremmen entfernt stieß er auf eine Menschenansammlung unter einer Pappel, in der Sgt Willard Clothier samt Fallschirm hing. Sein linkes Bein wurde nur noch von der Haut am Körper gehalten. Die Menschen machten klare Andeutungen, ihn lynchen zu wollen. Laut wies Leo Peters die Menschen zurück und machte ihnen klar, dass er selbst fliegen würde und hoffen würde, für den Fall, dass er vielleicht einmal über Feindesland abgeschossen würde, nicht gelyncht zu werden. Gemeinsam mit dem uniformierten Bahnarbeiter Josef Jansen aus Brachelen holte er Willard Harry Clothier aus dem Baum und rettete ihm durch Abbinden des

Beines höchstwahrscheinlich das Leben. Leo Peters konnte sich im übrigen mit Willard Clothier verständigen, da er etwas Englisch sprach. So gewann er das Vertrauen dieses Amerikaners, der daher den Arm von Leo Peters bis ins Krankenhaus nicht mehr losließ. Gemeinsam mit Sgt Edward T. Pate (Unterschenkeldurchschuss mit Zertrümmerung des Schienbeins und ein Streifschuss) und Sgt Charles S. Sechrist wurde Sgt Willard H. Clothier noch am 22. Februar 1944 ins Heinsberger Krankenhaus eingeliefert (Aufnahmeliste Nr. 480), wo ihm sein linkes Bein amputiert werden musste. Im Krankenhaus hat Leo Peters seinen amerikanischen Fliegerkameraden noch mehrfach besucht. Dabei zeigte ihm Sgt Clothier sehr stolz Bilder seiner in den USA wartenden Familie. Zudem hielt der Kontakt zu Leo Peters auch, weil seine Schwester, Anna Maria Peters, als Hilfskrankenschwester in Heinsberg eingesetzt war und sich unter anderen auch um Sgt Clothier kümmerte. Noch Jahre später war es immer wieder ein Wunsch von Leo Peters, diesen damals so schwer verwundeten Amerikaner noch einmal wiederzutreffen, doch es hat nicht sollen sein.

Abb. 4: Der Gefreite Leo Peters, Bordschütze und Funker in einer Ju 87 „STUKA".



Lfd. Nr.	Stand	Name	Vorname	Geschlecht M	Geschlecht W	Date of birth: Geburtsdatum	Place of birth: Geburtsort	Prof
481	Amerik.	Pate	Edward	"		5.10.14	Hawkinsville	[illegible]
482	"	Sechrist	Charles	"		23.5.15	Billsburgh	
480	Amerik.	Clothier	Willard	"		15.6.22	Caerde/Colo.	

Abb. 5: Meldebucheintrag des Krankenhauses in Heinsberg.

Im Krankenhaus in Heinsberg blieb Sgt Clothier 127 Tage, wurde dann ins Stammlager (STALAG) 9 c in Bad Sulza (Sachsen/Weimar) verbracht und letztendlich Anfang 1945 nach Amerika repatriiert. Sgt Pate wurde bereits nach nur vier Tagen aus dem Heinsberger Krankenhaus (Aufnahmeliste Nr. 481) entlassen und weitergeleitet. Ihn ereilte Anfang 1945, nach einem Aufenthalt im STALAG 6 j in Krefeld-Fichtenhain (Rheinland), auch das Glück der frühzeitigen Repatriierung in die Heimat. Beide, Pate und Clothier, trafen sich sogar zufällig vor Antritt der Heimreise im HEILAG (Heimkehrerlager – repatriation camp) in Annaberg (Sachsen), dem Sammelpunkt für zu repatriierende Soldaten. Dann ging es mit dem unter der Rot-Kreuz-Flagge fahrenden Schiff „MS GRIPSHOLM" per Schiff in die Heimat.

Doch damit war noch nicht alles überstanden. Edward T. Pate schrieb am 30. Juli 1945 in einem Brief an „seinen" Piloten John E. Morse: *„Was mich betrifft, so hat sich in meinem rechten Knöchel Osteomyelitis (Knochenmarkentzündung) entwickelt, weshalb er jetzt steif ist. Ich bin am 27. Juni operiert worden und habe das Bein in Gips. Der Arzt sagt, dass ich noch etwa 12 Monate im Krankenhaus bleiben muss."*

Auch Willard H. Clothier schrieb bereits im Juli 1945 einen Brief an seinen Piloten und brachte seine Freude über dessen Heimkehr zum Ausdruck – Zeichen für den tollen Zusammenhalt von Teilen der Crew auch über die Gefangenschaft hinaus. Leider erging es auch ihm nicht besser als Pate. Zurück zu Frau und Kinder nach Arkansas gekommen, musste er ins Hospital. Hier wurde sein Bein wegen einer Infektion ein weiteres Mal amputiert, und zwar diesmal bis zum Hüftansatz. Dort lernte er auch seine spätere Frau kennen. Eine Enkelin, Lindsay Morgan, steht mit dem Verfasser in Kontakt und schätzte sich sehr glücklich, mehr über ihren Großvater zu erfahren.

Charles S. Sechrist

Auch er wurde am 22. Februar 1944 mit Oberschenkelbruch und Streifschuss an der Schulter ins Heinsberger Krankenhaus eingeliefert (Aufnahmeliste Nr. 482). Hier blieb er wie Pate aber nur vier Tage und wurde dann ins STALAG 6 j in Krefeld-Fichtenhain (Rheinland) überstellt. Hier erhielt er die Gefangenenmarke Nr. 6498 und wurde unter seiner Personalnummer 33236836 als amerikanischer Gefangener eingetragen.

Von Krefeld-Fichtenhain ging es dann für Sgt Sechrist weiter ins STALAG Luft 4 in Brutto/Groß Tychow. Wahrscheinlich aufgrund seiner schweren Verletzung wurde er am 26. Januar 1945 nach Barth, einem Ort im Bereich der Ostsee zwischen Rostock und Stralsund, ins STALAG Luft 1 verlegt und musste nicht, wie über 6.000 seiner Kameraden, den schweren Fußmarsch nach Westen antreten. Sgt Sechrist kam nach der Befreiung von Barth durch die russische Armee im Juni 1945 nach Hause. Über seinen Weg nach dem Krieg konnte bislang nichts in Erfahrung gebracht werden. Mit 64 Jahren starb er und wurde in Williamsport, Pennsylvania, beigesetzt.

John E. Morse

Nachdem er aus der Notausstiegsluke herausgehechtet war, versuchte er, seinen Fallschirm bei einem geschätzten Abstand von 600 Metern zum Boden zu öffnen. Erst der zweite Versuch mit brachialer Gewalt brachte Erfolg. John E. Morse schrieb 1993 in den Aufzeichnungen über die persönlichen Erinnerungen an seine Kriegserfahrungen, dass er mit dem Fallschirm auf dem Dach eines zweistöckigen Hauses

gelandet, auf den einstöckigen Seitenflügel abgerutscht und von dort dann aus ca. 12 Fuß (ca. 3,65 Meter) auf eine Betonveranda hinunter auf den Rücken gefallen sei. Dabei verletzte er sich am Rücken, und auch die Splitter im linken Unterarm sorgten weiter für starke Schmerzen. Von zwei Deutschen, möglicherweise uniformierte Polizei oder Luftschutz, wurde er gestützt von hinten durch das Haus auf die Straße und mit einem Volkswagen weiter in eine Polizeiwache gebracht. Dort erhielt er eine Tasse Kaffee und ein Stück Brot mit Butter. Man nahm ihm seine Brieftasche und seine Erkennungsmarke ab. Mittlerweile wurde der linke Unterarm steif. Ein Polizist wollte diesen strecken, doch als er erkannte, welche Schmerzen dies verursachte, hörte er mit dem Hilfsversuch auf. In einer Arrestzelle der Polizeistation verbrachte er dann auch unter starken Schmerzen die folgende Nacht. Am nächsten Tag sammelte man ihn mit anderen auf einem Flugplatzgelände (vermutlich „De Kämp").

John E. Morse wurde in ein Kriegsgefangenenlazarett gebracht und dort von polnischen und französischen Ärzten behandelt. Beim Röntgen am nächsten Morgen wurde festgestellt, dass im Rücken zwei Lendenwirbel angebrochen waren. Gegen die Splitter im Arm erhielt er eine entzündungshemmende Spritze, weiter konnte aber nichts gemacht werden. In diesem Lazarett, höchstwahrscheinlich STALAG 6 j in Krefeld-Fichtenhain, traf er dann auch seinen Bordschützen Sechrist wieder, der sich bei der Landung mit dem Fallschirm den Oberschenkel gebrochen hatte. Weiter ging es dann über Frankfurt ins STALAG Luft 1 nach Barth.

Dort war er im Lager Nord 1, Baracke 10, Raum 12 mit insgesamt 16 Mann untergebracht. Das Lager Nord 1 maß etwa 90 x 270 Meter, mit einem Wachturm in jeder Ecke. Zwei Stacheldrahtzäune im Abstand von 3 Metern und ein Warndraht 3 Meter davor waren alles, was den Gefangenen das Verlassen des Lagers verwehrte. Zur körperlichen Betätigung lief man am Warndraht entlang. Dazu schrieb Morse in seinen Memoiren: *„Im Frühjahr spielten einige Softball, während andere Fluchttunnel gruben. Das Lager befand sich nahezu auf Meereshöhe und der Grundwasserspiegel sorgte dafür, dass die Tunnel nur knapp unter der Erdoberfläche verlaufen konnten. Aufgrund des sandigen Bodens mussten sie abgestützt werden, aber 1st Lt Morse hat nie herausgefunden, woher die Bretter dazu stammten. Sein Rücken ließ es nicht zu, sich an den Tunnelarbeiten zu beteiligen. Der Erdaushub wurde innerhalb des Lagers mit kleinen Beuteln verteilt, die oberhalb der Sprunggelenke befestigt und durch Ziehen an in den Hosentaschen endenden Fäden geöffnet wurden. Aber – nicht einer gelangte durch einen Tunnel in die Freiheit. Offensichtlich waren innerhalb des Lagers Sonden installiert, mittels derer die Tunnel geortet wurden, und jeder Tunnel wurde knapp 4 Meter vor den Zäunen von den Deutschen wiederzugeschüttet. Die Post nach draußen wurde zensiert. Am öftesten schickten unsere Lieben zu Hause uns Zigaretten. Ende April 1944 erhielt ich ein Telegramm, dass ich Vater einer Tochter namens Margaret Elizabeth geworden war. Die Zigaretten dienten häufig als Tauschobjekt, beispielsweise gegen Zubehörteile für einen Funkempfänger. In dem von ihm bewohnten Zimmer hatte der „Lagerkommandant" der Gefangenen, ein Oberstleutnant Zemke aus North Dakota, einen geheimen Funkempfänger. Versteckt war dieser zwischen den Wänden, und in die Wand waren zwei Nägel eingeschlagen, an die die Ohrhörer angeschlossen wurden. Wir empfingen die BBC und konnten so die Nachrichten der Alliierten*

mit denen in den deutschen Zeitungen vergleichen. Meistens stimmten die Frontmeldungen beider Seiten ziemlich überein."

Im Lager erhielten die gefangenen Amerikaner sogar einmal Besuch von Max Schmeling, mal gab es ein paar polnische Zigaretten, und ab und zu konnten sie an den Sonntagnachmittagen im Speisesaal klassische Musik hören. Bei Kriegsende beherbergte dieses Lager mehr als 10.000 Mann. Anfang Mai 1945 wurde dann das STALAG Luft 1 durch die russische Armee befreit. Per Schiff ging es in die Heimat, die John Morse nach seiner Erinnerung Ende Juni 1945 wiedersah. Nach dem Krieg arbeitete John E. Morse weiter als Hoch- und Tiefbauingenieur bei der U.S. Air Force, unter anderem auch drei Jahre in Landsberg am Lech in Deutschland. Er wurde 97 Jahre alt und starb am 28. März 2011 in Yreka/Kalifornien.

Robert James Philips

Philips berichtete 1993 im Rückblick, dass er am Fallschirm hängend von einer deutschen Me 109 beschossen worden sei. Diese wiederum wurde dann von einer amerikanischen P 47 „Thunderbolt" in einen Luftkampf verwickelt. Nach Landung mit dem Fallschirm wurde er gefangengenommen und auf ein Behelfsflugplatzgelände (vermutlich „De Kämp") gebracht. Dort berichtete ihm ein anderer gefangener Amerikaner, dass er mit seiner P 47, kurz bevor er selbst abgeschossen wurde, einem am Fallschirm hängenden Fliegerkameraden das Leben gerettet habe, worauf Kopilot Robert J. Philips erwiderte, das sei er gewesen. Recherchen haben ergeben, dass tatsächlich einer der elf an diesem Tag verlorenengegangenen P 47 „Thunderbolt" zwischen Eindhoven und Krefeld abgestürzt ist (Missing Air Crew Report (MACR) 2669). Erwähnungen, dass diese an der Rurbrücke in Hilfarth abgestürzt

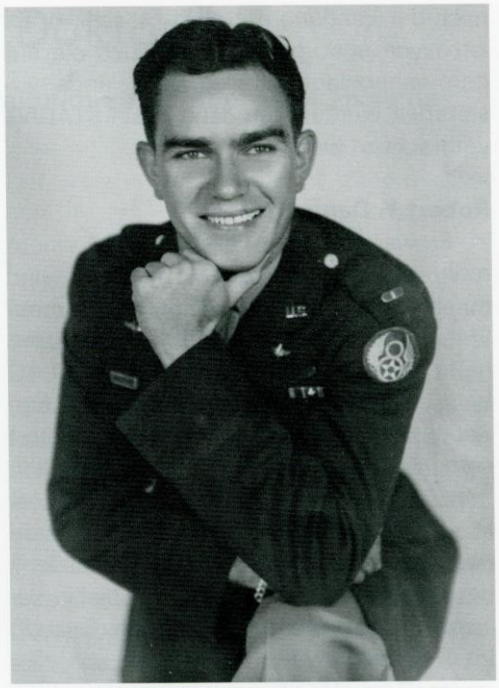


Abb. 6: Kopilot Flightofficer Robert James Philips

sei, haben sich bisher nicht bestätigt. Auch für Philips ging der Weg dann ins STALAG Luft 1 nach Barth und schließlich auf dem gleichen Weg wie John E. Morse nach Hause zurück. Nach dem Krieg diente Robert James Philips bis 1960 weiter in der US Air Force. Er starb am 23. Mai 1993.

Leonard R. Lovelace

Er war der Navigator in der Absturzmaschine, blieb unverletzt und kam ebenfalls ins STALAG 1 Luft nach Barth. Dort lag er im gleichen Lager wie mehrere seiner Kameraden. Zu ihm hielt 1st Lt Morse auch nach Rückkehr in die Staaten noch lange Kontakt. Er verstarb im Oktober 1995.

Charles E. Cox und Andrew L. Allen

Zu diesen Besatzungsmitgliedern gibt es keine näheren Angaben im Zusammenhang mit den Geschehnissen unmittelbar

nach der Landung mit dem Fallschirm. Es ist davon auszugehen, dass auch sie auf dem nahegelegenen Flugplatzgelände versammelt wurden, um dann in ein STALAG verbracht zu werden.

Robert Y. Daniels

Er war mit dem Fallschirm auf einem mehrstöckigen Gebäude gelandet und durch die Schieferschindeln gebrochen. Einen Sturz vom Dach dieses Gebäudes hätte er wohl nicht überlebt. Im STALAG Luft 1 lag er die gesamte Zeit im gleichen Raum wie sein Pilot John E. Morse. Dort verdankte man ihm eine tolle Möglichkeit des Zeitvertreibes, denn „Danny", wie er an Bord und auch im Lager genannt wurde, hatte zum Zeitpunkt des Verlassens der Maschine ein Bridge-Kartenspiel in der Tasche seiner Fliegerkombination. Er starb im Alter von 76 Jahren in Arizona.

Homer L. Neill

Ihm erging es wie Cox und Lovelace. Nach der Heimkehr arbeitete er zunächst bis 1952 in der Stafford Motor Company und anschließend in New York 35 Jahre lang für eine Lebensversicherungsagentur. Am 1. Juli 2011 verstarb Homer Lee Neill im Alter von 89 Jahren in Seminole in Oklahoma.

Dank für die Mithilfe

Abschließend bedanke ich mich bei all denen, die mich mit ihren Informationen bei meiner Recherche unterstützt haben und das auch noch tun, um weitere Details zu erforschen und für die Nachwelt zu erhalten: Gertrud Tholen und Familie, Richard Deußen, Margaret Morse (Tochter des Piloten Morse), Paul Philips (Sohn des Kopiloten Philips), Lindsay Morgan (Enkelin von Clothier, Tom Moore, Maurice Francis, Richard Lewis, Kent und Cindy Porter, Michael Beckers (niederländischer Absturzforscher), Jack Craft (Präsident des Endless Mountains War Memorial Museums in Sonerstown, Sullivan County, Pennsylvania), Theo Esser (Augenzeuge), Hans-Josef Meurer (Augenzeuge), Hans Wählen, Willi Giesen (Augenzeuge), Hans Matwew (Augenzeuge), Paul Wallrafen (Augenzeuge), Fine Lennartz (Augenzeugin), Ursula Peters und Sohn Karl-Heinz Peters (Frau und Sohn von Augenzeuge Leo Peters), Barbara Evertz, Hans Wählen, Tad Stiles und vielen anderen.