

**Die Liberator "Delayed Lady"
des amerikanischen Piloten William E. Dee
Abgestürzt am 27. Mai 1944 bei Differten¹**

Von Kurt Friemond



*Hinten: Sterner, Hatcher, Floyd, Sak, Jones, Treadwell
Vorne: Dee, Cotterell, Oberstein, Jay*

Vorbemerkung

Zeitzeugen sind Leute, die ein oder mehrere Ereignisse mehr oder weniger bewußt wahrgenommen haben. Später werden sie dann nach ihren Erinnerungen an das Geschehen befragt. Der Inhalt dieser Erinnerung wird von einer Reihe von Einflüssen geprägt.

Zunächst spielt das Alter des Zeugen zum Zeitpunkt des Erlebten eine Rolle. Je jünger der Befragte war, desto subjektiver wurde die Begebenheit empfunden. Ferner ist die Größe des Zeitraumes zwischen Erleben und Befragung von Bedeutung. Je größer diese Spanne ist, desto mehr schwindet der Unterschied zwischen Dichtung und Wahrheit. Auch ist die subjektive Betrachtungsweise im nachhinein oft maßgebend. Dabei stellt sich vielfach heraus, daß zwei Zeugen, die das gleiche Ereignis erlebten, später nicht einer Meinung sind. Schließlich können auch Aussagen der Befragten durch Äußerungen von Personen, mit denen der Zeuge gesprochen hat, gefärbt sein.

Es sind immerhin 54 Jahre her, daß das beschriebene Ereignis stattgefunden hat. Etwaige Unstimmigkeiten und Meinungsverschiedenheiten sind daher nicht ausgeschlossen. Unterschiedliche Auffassungen unter den Zeitzeugen sind vorprogrammiert.

Der Grund, das Geschehen vom 27. Mai 1944 noch einmal zu verdeutlichen, ist eine Anfrage aus den USA. Überlebende Besatzungsmitglieder eines zum genannten Datum zwischen

¹ *Erstmals veröffentlicht in "Zur Geschichte des Warndts", Nr. 126, II/98, 2 - 10 u. Nr. 129, V/98, S. 4.*

Linslerhof und Differten niedergegangenen Flugzeugs wollen sich ihrerseits über ihr damaliges Schicksal aus der Sicht ihrer ehemaligen Gegner informieren. Dafür stehen aber auch von dort nunmehr Erlebnisberichte zur Verfügung, so daß es jetzt möglich ist, aus drei Perspektiven über die Ereignisse des 27. Mai 1944 zu berichten.

Ich danke Frau Dr. Inge Plettenberg und Herrn Dr. Ludwig Hamm für ihre Übersetzungsarbeiten. Ebenfalls sei Frau Ottilie Tasch und den Herren Adolf Morschett, Helmut Webers, Norbert Truar, Ferdinand Miroid und Klaus Lorson für ihre Mitarbeit gedankt. Besonderen Dank schulde ich Herrn Klaus Zimmer aus St. Ingbert. Durch seine Forschungsarbeit war es mir möglich, mehr Licht in die Ereignisse des 27. Mai 1944 zu bringen. Die Ergebnisse seiner Tätigkeit, dargestellt in Berichten und Bildmaterial von der Gegenseite, waren mir eine wertvolle Hilfe. Herzlichen Dank auch für die Übersetzungsarbeit.

Auf die Darstellung von Beiträgen, deren Grundlagen auf "Hörensagen" beruhen, wurde bewußt verzichtet. Daß Ausschreitungen oder zumindest derartige Versuche gegenüber gefangenen Fliegern stattgefunden haben, steht außer Zweifel. Sie müssen aber auch aus der damaligen Zeit heraus verstanden werden. Keiner der kriegführenden Mächte hielt sich im Bombenkrieg an die Bestimmungen der Haager Konventionen.

Eine Kopie der vom Verfasser gemachten Fotografie von den Gefangenen ist in den USA eingetroffen und hat dort Freude ausgelöst, zumal die dargestellten Personen einwandfrei identifiziert werden konnten.

Der 27. Mai 1944 aus der Sicht des Verfassers

Ich war damals Luftwaffenhelfer in der 4. Batterie der schweren Flakabteilung 903 im Flakregiment 169 der 9. Flakdivision eingesetzt. Luftwaffenhelfer war ich seit dem 15. Februar 1943. Man galt also schon so etwas wie ein "alter Hase". Stationiert war die Batterie auf dem Hoheberg in Völklingen-Wehrden.

Am 27. Mai 1944 tat ich Dienst als Geschützfürher. Der etatmäßige Geschützfürher, Unteroffizier Ludwig Barthel, befand sich auf Heimaturlaub. Das Geschütz war nur mit Luftwaffenhelfern und HIWIS (Hilfswillige, russische Kriegsgefangene, die sich freiwillig für Dienste bei der Flugabwehr gemeldet hatten) besetzt. Es war am frühen Nachmittag des Pfingstsonntags 1944.

Ein Angriff auf den Haupt- und Güterbahnhof Saarbrücken war noch in vollem Gange, als sich feindliche Verbände in großer Höhe und in großer Entfernung auf dem Rückflug von den Angriffen auf den Raum Mannheim-Ludwigshafen befanden.

Kurz nach der Beendigung des Angriffs auf Saarbrücken, es war zwischen 13.15 und 13.30 Uhr, erschien eine in etwa 3.500 bis 4.000 m Höhe fliegende feindliche Maschine. Vom Flugzeugtyp her paßte sie jedoch gar nicht zu denen, die den gesamten Angriff auf Saarbrücken geflogen hatten. Diese waren lauter "B 24 - Liberator" jene aber eine vom Typ "B 17 - Flying Fortress". Mir persönlich erschien der Vogel nicht mehr hundertprozentig flugfähig zu sein. Es sah so aus, als wäre er schon andernorts beschädigt worden. Ferner hatte ich den Eindruck, daß die Besatzung nicht mehr so genau wußte, wo sie sich mit ihrer Maschine befand. Selbstverständlich wurde der Nachkömmling das Ziel eines konzentrierten Feuers fast der gesamten Flakgruppe Saar, besonders für die Flakuntergruppe Völklingen. Es dauerte nicht lange, da rief Horst Drumm, damals eingesetzt als K 6: „*Er brennt!*“. Da ich als Geschützfürher an keinen bestimmten Platz gebunden war, hatte ich Gelegenheit, einen Blick nach oben zu richten. Dabei erkannte ich ebenfalls, daß das Ziel brannte und sich nicht mehr lange oben

halten konnte. Vom Flugzeug lösten sich einige weiße Punkte. Die Besatzung begann also, das Flugzeug zu verlassen. Dieses aber begann, über der Batterie zu kreisen. Das Feuer wurde eingestellt. Die Maschine verlor relativ schnell an Höhe und wurde dabei immer größer. Ein Teil der Besatzung schien sich noch in der Maschine zu befinden. Für uns stellte sich immer deutlicher die Frage: Stürzt das Ding in die Batterie? Bomben hatte er wohl keine mehr. Wir machten uns schon zur "Vollen Deckung" bereit. Und der Flieger kam immer tiefer und wurde immer größer. Dazu das Geräusch der jaulenden Motoren.

Gott sei Dank waren unsere Bedenken umsonst. Die B 17 flog schließlich in südwestlicher Richtung und entschwand wegen der Höhe des Geschützwalls unseren Blicken. Hier enden die persönlichen Beobachtungen des Verfassers. Wo genau und wie das Flugzeug niederging, blieb uns zunächst unbekannt. Auch ein Blick in Richtung der vermutlichen Absturzstelle nach Aufhebung der Feuerbereitschaft zeigte keine Auffälligkeiten.

Etwa eine bis eineinhalb Stunden später fuhr ein Lastwagen in die Stellung ein, auf dem sich fünf gefangene Flieger befanden. Einer von ihnen schien schwer verwundet zu sein. Er lag auf der Ladefläche des LKW. Zufällig hatte ich eine Kamera im Spind. Schnell holte ich sie herbei und fotografierte die Gefangenen. Das Bild befindet sich heute noch in meinem Besitz. Was müssen diese Leute gedacht haben, als sie uns sahen? Haben diese jungen Burschen uns heruntergeholt?

Ich kann leider nicht verhehlen, daß wir zum damaligen Zeitpunkt so etwas wie Genugtuung empfanden. Genugtuung für die vorangegangenen Angriffe auf das Heimatgebiet. Am 11. Mai 1944. Einige Tage vorher waren in der Nachbarbatterie auf der Bellevue in Saarbrücken 16 Luftwaffenhelfer gefallen. Im Stadtteil Wehrden (Haller) waren bei einem erfolglosen Angriff auf den Güterbahnhof Völklingen 25 Tote zu beklagen.

Erlebnisberichte von Fliegern der abgeschossenen "Delayed Lady"

"Delayed Lady" war der Name des abgeschossenen Flugzeugs und heißt auf Deutsch "verspätete Dame" oder "verzögerte Dame", vielleicht auch "spätes Mädchen". Dem Verfasser liegt eine Zusammenfassung der amerikanischen Akten vor. In der Übersetzung von L. H. hat der Bericht folgenden Wortlaut:

CASUALTY REPORT Air Forces 8. Luftflotte.

Datum: 27. Mai 1944 Zeit: 13.20 Uhr

Flugzeug: B-17 G 42 - 97460 Kodes:

Gruppe/Staffel: 457 BG -H- 749 BS

„Delayed Lady“

Ziel: Ludwigshafen, Chemische Industrie, Deutschland.

Abgestürzt: Etwa auf der Hälfte des Rückwegs waren die Bombenschächte noch offen, wahrscheinlich auf Grund eines Fehlers des Hydrauliksystems. Die Piloten hatten Mühe, Fluggeschwindigkeit und Höhe einzuhalten. Plötzlich machte das Flugzeug eine 40 Grad-Drehung nach links und verlor dabei ständig an Höhe. Etwa 5 Minuten später wurde die Maschine von einem schweren Sperrfeuer in etwa 13000 Fuß (4300 m) Höhe getroffen und ging sehr schnell, aber immer noch kontrolliert, nach unten. Alle Besatzungsmitglieder stiegen aus. Die B-17 schlug bei Differten (3 km südwestlich von Völklingen) auf, 500 m nördlich der Eisenbahnlinie von Differten zum Linslerhof. Diese Stelle liegt etwa 16 km westlich von Saarbrücken.

Im Einsatz gefallen:

Oberstein Lawrence, Leutnant, erwähnt auf den Ehrentafeln der Gefallenen in St. Avold/Lothringen, er war von der Flak schwer verwundet und bereits bewusstlos beim Aufkommen am Boden. Er starb während des Transports. Die Grabstätte wurde nicht aufgezeichnet.

Navigator: **Oberstein** Lawrence, Leutnant 0-709439 MICH

Kriegsgefangene:

Pilot: **Dee**, William E., Leutnant 0813299;

Copilot: **Cotterell**, Robert M. Leutnant, 0-761890;

Bombenschütze: **Jay**, Donald S. Leutnant, 0-761438;

Funker: **Hatcher**, George L., O.Feldw. 14123158;

Bordingenieur: **Jones**, William H., Feldw. 39690745;

Bordschütze: **Sak**, Steve, Feldw. 36725259;


Bordschütze: **Floyd**, Stephen, Feldw., 32487587;

Bordschütze: **Stern**, Orval C., O.Feldw., 39551623;

Bordschütze: **Treadwell**, Thomas, Feldw., 14084705.

Von acht Mitgliedern der Flugzeugbesatzung liegen Erlebnisberichte vor.

Bericht von Robert M. Cotterell

	Name: Cotterell
	Vorname: Robert P.
	Dienstgrad: 2. Lt.
	Erk.-Marke: 5533 Kriegsgefl. d. Lw. 3 OFLAG LUFT 8
	Serv.-Nr.: 0 - 761 890
	Nationalität: U. S. A.
Baracke: 7113	
Raum: 14	

K. Lübig, Bogen

Karteikarte aus der Kriegsgefangenenakte von Bob Cotterell. (Foto: Bob Cotterell)

Er war damals Leutnant und Co-Pilot der B 17 G "Delayed Lady"; außerdem Group Fighter Control Officer, der die Verbindung zu den P 47 "Thunderbolt" - Jagdflugzeugen im Begleitschutz zu halten hatte. Der Einsatz am 27. Mai 1944 war seine vierte „Mission“. Cotterell und seine Besatzung gehörten zur 457. Bombardment Group (H), die in Glatton I Huntingdonshire, Großbritannien, stationiert war. Dem Kriegstagebuch der Achten US-Luftflotte ("The Mighty Eight War Diary") zufolge waren die Ziele: Ludwigshafen, Mannheim. Lachen-Speyerdorf, Konz-Karthaus, Geschützbatterie Fecamp und St. Valéry.

In seinem Bericht schildert Bob Cotterell zunächst die Startvorbereitungen und den Start. Seite 3 ff: Ankunft im Zielflugpunkt, Flakfeuer und Angriffe feindlicher Jäger. Luftgefechte, in deren Verlauf Bob Cotterell von Splintern am rechten Arm und am Bein verwundet wird. Die Maschine wird mehrfach getroffen; die Crew hat fünfzig Sekunden Zeit, die Maschine zu verlassen, bevor die Treibstoff tanks explodieren. Bob Cotterell schildert im Detail die Situation und seinen Absprung mit dem Fallschirm. Eine genaue Ortsangabe macht er nicht. Im Folgenden sein Bericht über die Landung und die Gefangennahme (Kapitel 2, S. 11 ff.; Übersetzung aus dem Englischen I. P.)

“Über Südmitteldeutschland am Fallschirm zu hängen, hatte ich für diesen Tag nun wirklich nicht geplant. Aber hier bin ich nun. Als ich mich umschaue, sehe ich über und unter mir sechs geöffnete Fallschirme. Es müssten zehn sein; ich hoffe, die übrigen machen langsam, um nicht entdeckt zu werden. Ich schätze, wir sind etwas über zehntausend Fuß hoch. Ich muß, während ich versuchte meinen Schirm aufzukriegen,

mehr als eine Meile frei gefallen sein. Unten auf der Erde beginnt jemand mit einem Schnellfeuergewehr wie wild auf uns zu schießen ("some eager beaver cuts loose with a rapid fire gun"); ich kann die Leuchtspuren unter mir sehen, zum Glück bin ich außer Reichweite. Unglücklicherweise höre ich einzelne Gewehrschüsse. Eine Wendung, die mir Sorgen bereitet. Jedoch werden weder ich noch mein Fallschirm getroffen, und bald hört das Gewehrfeuer auf.

Als ich mich dem Boden nähere, zeigt sich, daß ich an einem Weg landen werde, der an ein frisch gepflühtes Feld grenzt. Von weitem nähert sich ein Soldat auf einem Fahrrad dem Landeplatz. Ich sinke weiter herab, dann kommt der Boden schnell auf mich zu, und ich habe gerade noch Zeit, einen Blick auf ein paar Leute zu werfen, die aus einem Feld in der Nähe auf mich zugelaufen kommen. Ich beuge meine Knie, setze auf dem Boden auf, das Gesicht abgewandt, rolle ab und richte mich auf, während ich die Leinen ziehe, um die Luft aus dem Fallschirm zu schütteln. Eine Landung wie aus dem Lehrbuch! Als der Fallschirm in sich zusammensinkt, rapple ich mich auf die Füße und löse die Haltegurte.

Mehrere Leute kommen herbeigerannt, angeführt von einem älteren Mann. Er spricht mich auf Deutsch an und vergewissert sich, daß ich ein amerikanischer Flieger bin. Ohne weitere Umschweife holt er zu einem Schlag gegen meinen Kopf aus. Und das nach dem Luftgefecht, der Flak, dem Feuer und dem anfänglichen Versagen meines Fallschirms. Was tun? Da ich mich nicht wehren oder verhandeln kann, fällt mir nur ein, seinen Schlag möglichst früh abzufangen. Ich mache also einen Schritt vorwärts, in seine Schlagbewegung hinein und sehe, wie seine blaßblauen Augen sich weiten. Ich drehe mich mit seinem Schlag, und er tritt nach dem ersten Treffer zurück, um noch einmal auszuholen. Ein junger Mann (möglicherweise ein Sklavenarbeiter) hält ihn zurück. In diesem Moment kommt der Soldat, steigt vom Fahrrad und übernimmt die Kontrolle über die Situation.

Vor diesem Einsatz hatte ich mich entschieden, meine Pistole (einen 45er Colt) im Spind zu lassen, und statt der Fellslipper unter den Fliegerstiefeln ein nagelneues Paar GI-Schuhe zu tragen. Erfahrenere Besatzungsmitglieder hatten mir dazu geraten. Ein guter Tip, stellte sich heraus, denn die Pistole hätte mir nur geschadet, und die Schuhe halfen mir sehr im folgenden Jahr der Gefangenschaft, vor allem in den langen kalten Tagen und Nächten draußen auf der Straße im Vorfeld des russischen Vormarsches.

Der Soldat machte den Feindseligkeiten des alten Mannes ein Ende und vergewisserte sich, daß ich unbewaffnet war. Dann untersuchte er meine Verletzungen. Er sah, daß keine lebenswichtigen Organe verletzt waren und half mir, aus meinem GI-Schal eine Trageschlinge für meinen rechten Arm zu machen. Dann spannte er die Zuschauer ein, um meine Sachen einzusammeln. Mein älterer Widersacher übernahm die ‚Mae West‘ (das ist die Schwimmweste), während der jüngere Mann den Fallschirm bündelte. Die übrigen vier oder fünf Leute standen nur herum.

Wir zogen los, trotteten die Straße hinab, in der warmen Mittagssonne des späten Mai. Der Soldat, das Gewehr über die Schulter gehängt, schob sein Rad, gefolgt von dem alten Mann, der nun geschäftig die ‚Mae West‘ untersuchte (Wir nannten die Schwimmweste nach der Schauspielerin Mae West, weil sie uns fast die gleiche spektakuläre Oberweite verschaffte). Ich humpelte rechts neben dem alten Mann her. Der Rest der Gruppe kam mit dem Fallschirm hinter uns her, eifrig redend. Ich kam mir vor wie ein Schauspieler in einer Massenszene und mußte mir immer wieder sagen: dies ist wirklich! Als wir den schmalen Weg entlang gingen, verleitete seine Neugier den alten Mann dazu, an der Abzugsschlinge herumzufummeln, die plötzlich den CO₂-Zylinder aktivierte, so daß sich die Mae West mit einem explosionsartigen Knall aufblies. Der alte Mann ließ nun die aufgeblasene Weste fallen, sprang zurück, scheuchte die hinterherkommenden Zuschauer auseinander und verursachte ein ziemliches Durcheinander. Nachdem der Soldat die Ordnung wieder hergestellt hatte, erklärte er, was eine Schwimmweste war, und daß sie niemandem etwas zuleide tun konnte. Ich bin

aber sicher, das er sie nicht "Mae West" nannte. Er ließ die Luft wieder heraus und gab sie dem alten Mann zurück. Wir zogen weiter, die Straße entlang, im warmen Sonnenschein; eine leichte Brise kam auf und wehte uns Kühlung zu.

Ich weiß nicht, wie und warum ich auf den Gedanken kam; jedenfalls baumelte, während wir weitergingen, die Auslöseschnur des Hai-Abweisers an meiner Schwimmweste, die nun schlapp über die Schulter des alten Mannes hing, frei umher - zum Greifen nahe. Auf Gesicht und Hals des Alten hatten sich in der Sonne Schweißtropfen gesammelt. Der Wind war günstig. Ohne weiteres greife ich mit der Linken zu und ziehe sacht an der Auslöseschnur. Daraufhin ergießt sich eine Wolke von grün-gelbem Pulver über den alten Mann.

Wieder macht sich Verwirrung breit. Nachdem der Soldat ein weiteres Mal die Ordnung wiederhergestellt hatte, fragte er auf Deutsch und in gebrochenem Englisch, was das für ein Zeug sei. Ich erklärte, so gut es ging, - denn ich konnte damals so gut wie überhaupt kein Deutsch, - daß dies eine Substanz sei, die große Fische fernhalten sollte. Die nächste Frage war, mit Blick auf den gelbgefärbten Kopf des alten Mannes, wie das stinkende Zeug wieder wegzukriegen war. "Wasser", sage ich, nur "Wasser und Seife" - wohl wissend, daß Feuchtigkeit eine harmlose Färbung verursachen wird, die ein paar Wochen lang nicht abgeht. Für mein Empfinden eine gerechte Entlohnung für den Schlag, den der Alte mir verpaßt hatte. Ich bin sicher, daß der alte Deutsche mich eine Zeitlang in Erinnerung behalten hat.

Nach einer Weile Gehen schloß sich der Gruppe eine alte Frau an; sie war schwarz gekleidet und trug einen knotigen Stock. Zum Gehen brauchte sie den gewiß nicht; sie wanderte etwa eine Viertelmeile mit uns, schob sich vor, bis sie hinter mir war. Dann begann sie, Beschimpfungen kreischend, meinen Hinterkopf und die Schultern mit dem Stock zu traktieren. Der Soldat mußte viel Überzeugungskraft aufbieten, daß die Frau aufhörte und nach Hause ging. Alles in allem bezweifle ich, daß ich diese Wanderung in der Sonne jemals vergessen werde.

Nach einer Weile kamen wir an eine Kreuzung. Dort trafen wir auf zwei Soldaten in einem Militärwagen. Ein Stück Trümmer von der 'Delayed Lady' war aufgeladen, der vordere Teil des Stegs über dem Bombenschacht. Sie verstaute mich, meine 'Mae West' und den Fallschirm auf dem Lastwagen und fuhren mich nach Saarlautern (sic!), ein kleines Dorf in der Nähe. Dort hielten wir vor einem hohen Gebäude an einem Platz an. Eine Schar von Leuten stand am Eingang herum, weitere waren drinnen zu sehen. Man half mir auszusteigen, und der Lastwagen fuhr weg, bestimmt um weitere 'Luftgangster' einzusammeln.

Mit einem nun steif werdenden Bein wurde ich in das Gebäude geführt. Dort fand ich unseren Bombenschützen Jay zusammengesunken an einem Tisch. Ein vollkommenes Bild der Verzweiflung. Eine Zuschauermenge, meist Frauen, Kinder und ein paar alte Männer, standen an der Wand entlang. Als ich hereinkam, sprang Jay auf und half den Soldaten, unsere beiden Notrationen zu öffnen, um meine Wunden zu versorgen. Sie gaben mir Sulfonamide; ich schwöre, daß im Ergebnis meine Ohren klingelten, denn sie gaben mir alles, was da war! Dann bandagierten Jay und die beiden Soldaten meinen Arm. Es war eine ziemlich große Wunde, und ich sah, daß sie drauf und dran waren, den ganzen Vorrat an Bandagen zu verbrauchen. Ich stoppte sie und lenkte ihre Aufmerksamkeit auf die Löcher in meinem Bein. Einer der Soldaten zog ein Messer hervor, schlitze das Hosenbein auf bis zum Knie, begleitet von "Oh's" und „Ab's" der Zuschauer. Letzteres sicherlich nicht aus Sympathie für mich, sondern weil da guter Stoff zerstört wurde, der damals in Mitteldeutschland rar geworden war. Dann wurden die Wunden versorgt, zwei im unteren Bein und eine im Knie.

Später erzählte mir Jay, wie er hierher gekommen war. Anscheinend hatte er nach dem Absprung aus der 'Delayed Lady' beschlossen, im freien Fall einen Wald zu erreichen. Er schaute sich um, während er fiel, und sah nur Bäume. Dicker dunkler Wald! Seine Notration war sicher in seiner Jacke verstaute. Großartig! Dann konnte er

Äste sehen; er zog die Reißleine. Aus Unerfahrenheit war er dem Boden zu nahe gekommen. Doch der Schirm öffnete sich leicht, obwohl fast zu spät. Mit einem Plumps landete er auf dem Platz, direkt vor diesem Gebäude. Er hatte Saarlautern (sic!) hinter sich im Rücken, als er sich auf dem Weg nach unten zu orientieren versucht hatte.

Etwa eine Stunde verging, dann kam der Lastwagen zurück und brachte den Bordingenieur der ‚Delayed Lady‘, zitternd, aber unverletzt. Währenddessen telefonierten die deutschen Soldaten mit ihren Vorgesetzten. Nach langer Diskussion wurden wir wieder auf den Lastwagen gepackt und zu einem nahegelegenen Flakstandort gebracht. Es gab hier solide Gebäude, und wahrscheinlich gehörten die Leute an den Geschützen, die die ‚Delayed Lady‘ zerstört hatten, zu dieser Garnison. Wir wurden in separate Zellen gesperrt und sollten uns fast ein Jahr nicht wiedersehen.

Bald darauf kam ein junger deutscher Soldat mit einer Tasse heißem ‚Ersatzkaffee‘. Das Gebräu, angeblich aus Eicheln hergestellt, hatte außer der Temperatur nichts mit Kaffee gemeinsam. Während ich das bittere Zeug schlürfte, sah ich, daß meine Zelle etwa acht mal zwölf Fuß groß war, mit einem Fenster auf der einen und einer Tür auf der anderen Seite. An der Wand stand eine Holzpritsche mit erhöhtem Kopfende, ähnlich einem altmodischen Diwan. Stühle oder andere Möbel gab es nicht. Müdigkeit überkam mich, ich trank die Henkeltasse mit der seltsamen bräunlichen Flüssigkeit leer und legte mich auf das harte Holz der Pritsche. Von Zeit zu Zeit schauten Soldaten durch das kleine Loch in der Zellentür. Gelegentlich brachte man mir noch eine Tasse Ersatzkaffee, eine kleine Schale mit dünner Suppe und eine Scheibe Schwarzbrot.

Nach dem Essen führte man mich zur Latrine; einer der deutschen Soldaten mußte mich auf der rechten Seite stützen. Arm und Bein auf dieser Seite waren steif geworden und funktionierten nicht mehr richtig. Wann immer ich einem „menschlichen Bedürfnis“ nachkommen mußte - bis zu meiner Einlieferung ins Stalag Luft III brauchte ich dazu die Hilfestellung meiner Bewacher. Diese gewährten sie routiniert und mit Bemerkungen wie ‚Für Dich ist der Krieg vorbei‘, in Worten oder Körpersprache ausgedrückt.“

Im Folgenden (S. 15 ff.) schildert Bob Cotterell den Transport nach Saarbrücken ins Lazarett, dann nach Frankfurt ins Dulag Luft und weitere Stationen seiner Gefangenschaft in Deutschland. Der Aufenthalt in dem "kleinen Dorf" namens "Saarlautern" (= Friedrichweiler) scheint nicht länger als einen halben Tag gedauert zu haben.

**Bericht von William H. Jones
Feldwebel und Bordingenieur
(Auszug, Übersetzung: L. H.):**

"Ich sah einen Jäger direkt über unser Flugzeug fliegen, der den 4. Motor zerstörte und den 3. beschädigte und auch die Sauerstoffversorgung im vorderen Teil unserer Maschine unterbrach. Ich erhielt auch drei direkte Treffer auf die Plexiglaskanzel meines MG-Turms, direkt vor meinen Augen. Gott war mit mir, so daß die Kugeln den Turm nicht durchschlugen. Wir bekamen Probleme, mit der Formation mitzuhalten, deshalb verließen wir die Formation und nahmen Kurs auf Frankreich. Unser Flugzeug verlor schnell an Höhe und geriet auf einmal in ein heftiges Flak-Sperrfeuer. Zuletzt war unser Flugzeug noch in einer Höhe von 12.000 Fuß (ca. 4.000 m) im kontrollierten Sinkflug. Im Sinkflug wurden wir von der Flak direkt getroffen, und das Flugzeug fing sofort Feuer. Unser Pilot gab den Befehl an alle, abzuspringen. Als der Absprungalarm ertönte, brachte ich gerade Sauerstoffflaschen vom hinteren Teil der Maschine nach vorne zu den Besatzungsmitgliedern, da unsere Sauerstoffversorgung unterbrochen war. Die „Nasenspitze“ unseres Flugzeuges fehlte vollständig, sie war von einer 20 mm Granate getroffen worden, die nur knapp unseren Bombenschützen (Jay) verfehlte. Unser Navigator (Oberstein) war von Maschinengewehrfeuer, Kaliber 30, in Schulter

und Brust getroffen, konnte aber die Maschine noch verlassen, starb jedoch später. Mein Fallschirm öffnete sich perfekt und ich landete in einem deutschen Dorf. Ich löste gerade meine Fallschirmgurte und begann mich umzusehen, ob ich eine Möglichkeit hatte, mich zu verdrücken, als ein deutscher Soldat, sein langläufiges Gewehr auf mich gerichtet, auf mich zukam. Er half mir, den Fallschirm zusammenzulegen, nahm ihn auf und bedeutete mir, die Straße hinunter zu gehen.

Wir gingen gerade durch die Ortsmitte, als wir ein anderes Besatzungsmitglied mit einem anderen Soldaten trafen. Der andere Soldat murmelte zum Soldaten, der mich begleitete, ich solle meinen Fallschirm selber tragen, und er schob ihn mir in die Arme. Wir wurden in ein nahe gelegenes Haus geführt. Wir waren jetzt sechs Besatzungsmitglieder. Unser Navigator wurde an Armen und Beinen hereingetragen. Er war bewußtlos, da er beim Angriff der Jagdflugzeuge an Schulter und Brust verwundet worden war und sich sein Fallschirm nicht vollständig geöffnet hatte. Die Mannschaft machte Anstalten, ihm mit seiner Erste-Hilfe-Tasche zu helfen, aber die deutschen Soldaten verhielten sich feindselig, so daß wir sechs uns wieder zurückzogen.

Ich wurde mit den übrigen Kameraden zu der Flakstellung genommen, die uns abgeschossen hatte. Es war ein unterirdischer Betonbunker. Wir wurden auf Stühle, mit dem Gesicht zur Wand, gesetzt und einzeln befragt, vor allem nach Name, Dienstnummer; das war auch alles, was ich ihnen sagte. Sie nahmen alle unsere persönlichen Gegenstände, wie Ringe, Uhren usw. Alle diese persönlichen Gegenstände wurden uns nach fast vier Monaten wieder ausgehändigt. Wir wurden auf einen Lkw zu einem größeren Ort in der Nähe gebracht und über Nacht festgehalten. Am nächsten Tag wurden wir per Zug nach Frankfurt zu weiteren Verhören gebracht."

Brief von William H. Jones an William E. Dee
Oberfeldwebel und Funker bzw. Leutnant und Pilot
(Übersetzung: L. H.)

"Ich ging mit dem Fallschirm fast in der Mitte eines kleinen Dorfes nieder und wurde sofort gefangengenommen. Wir waren mit Oberstein zusammen sechs Gefangene. Die Deutschen trugen Oberstein an einem Arm und einem Bein in den kleinen Raum, in den sie uns gebracht hatten. Er schien bewußtlos zu sein, und ich sah eine etwa 2 Zoll (5 cm) lange klaffende Wunde an seinem Hals unter dem Kinn. Wir alle versuchten, ihm zu helfen, aber die Deutschen erlaubten uns nicht, ihn anzufassen. Schließlich machten wir ihnen klar, daß er eine Erste-Hilfe-Tasche an seinem Fallschirmgurt befestigt hatte. Sie legten eine Kompresse an seinem Hals-Kinn-Bereich an. Nach wenigen Minuten brachten sie uns wieder nach draußen auf die Pritsche eines Lkw. Sie legten Oberstein auf die zusammengefalteten Fallschirme und fuhren zu der Batterie, die uns abgeschossen hatte. Die Deutschen nahmen Oberstein vom Lkw und legten ihn vor einem Gebäude auf den Boden. Das war das Letzte, was wir von Oberstein sahen. Wir übrigen wurden in einen Bunkerunterstand unter der Erde geführt. Hatcher, Floyd, Sak, Tradwell und ich wurden nach Frankfurt zum Verhör gebracht."

Erinnerungen von George L. Hatcher Oberfeldwebel und Funker



Das von Kurt Friemond in der Flakstellung aufgenommene Foto der Gefangenen aus der "Delayed Lady": Thomas Treadwell, George L. Hatcher, William H. Jones, Stephen Floyd, Lawrence Oberstein (liegend) und rechts (nur Knie erkennbar) Steve Sak.

Hatcher schildert in einem amerikanischen Buch, das sich im Besitz von Klaus Zimmer befindet, folgendes (Übersetzung: K. Z.):

"Als ich MG-Feuer hörte, wußte ich, daß wir angegriffen wurden. Zwei der vier Motoren wurden kaputtgeschossen. Das Flugzeug fiel aus der Formation, und wir mußten unsere 11 Bomben abwerfen." Weiter heißt es: "Dann nahmen wir Kurs zurück nach England, mußten aber über eine Flakstation fliegen. Dort bekamen wir zwei Volltreffer in den Bombenschacht und einen in die rechte Tragfläche, was den Treibstoff in Flammen setzte. (...) Während wir herunterschwebten, beobachtete ich die anderen, um zu sehen, wo sie landen würden, in der Hoffnung, sie wiederzufinden. Sie waren etwa eine Meile entfernt. Vom Start in England bis zum Absprung war alles sehr laut gewesen. Als ich so herunterschwebte, fiel mir auf, wie ruhig es um mich war. Ich war so hoch oben, daß ich kein Gefühl des Fallens bemerkte. Als ich noch im Flugzeug gewesen war, hatte ich gebetet, daß Gott mir helfen würde, zu überleben; als ich herunterfiel, dankte ich ihm dafür. (...) Ich öffnete den Schirm zu früh. Die Luftturbulenzen der Propeller öffneten den Schirm mit einem gewaltigen Ruck, so daß die Schnürsenkel rissen und die Schuhe weg waren." Dann beschreibt Hatcher die Landung. Und dann heißt es im Text. "Sie nahmen mich gefangen und durch-

suchten mich und fragten, ob ich eine Pistole hätte. Aber das war nicht der Fall. Die Straßen des Ortes waren mit Backsteinen gepflastert. Als ich die Straße entlang geführt wurde, zwischen zwei Wachen, schrien die Leute auf beiden Seiten. Das einzige Wort, das ich ausmachen konnte war 'Schwei!'. Ein Mann stand in der Mitte der Straße, direkt vor mir. Er holte aus und wollte mich mit einer Heugabel treffen, aber ich duckte mich. Die Wachen eilten mit mir zu einem kleinen Gebäude. Dort waren schon andere meiner Besatzung. Larry Oberstein war bewußtlos."

Schließlich wird über Hatcher berichtet (Übersetzung: K. .F.):

"Sieben Mitglieder wurden auf einen Flachbrett-Lastkraftwagen verladen und über einen kurvenreichen, schmutzigen Weg auf die Höhe eines Berges gebracht, wo sich eine Artilleriebatterie (Flakbatterie) befand. Die meisten der Leute waren junge Männer, zwölf bis fünfzehn Jahre alt. Sie trugen alle khakifarbene Hosen und Hemden. Sie machten Bilder von George und den anderen Gefangenen. Er glaubt, diese jungen Männer waren diejenigen, die sie abgeschossen hatten. Von der Höhe des Berges wurden die Männer in ein Gefangnis gebracht, wo sie ein paar Tage blieben. Dann kamen sie in ein Gefangenenlager der Luftwaffe in der Nähe von Frankfurt zu einem Verhör."

Stephen Floyd

in einem Brief an Klaus Zimmer (Übersetzung: K. Z.)

"Ich landete hinter einem Haus, wo schon zwei Soldaten und ein Zivilist auf mich warteten. Sie führten mich in ein Haus mit einem großen Fenster an der Frontseite. Ein deutscher Soldat hielt mir eine Pistole an den Kopf, aber ein jüngerer Offizier hielt ihn davon ab, zu schießen."

Thomas Treadwell

Telefonische Mitteilung an Klaus Zimmer (Zusammenfassung K. Z.)

Er landete in einem gepflügten Acker am Rande eines Dorfes und wurde zum Bürgermeisteramt des Ortes geführt. Dort kamen auch einige andere seiner Kameraden hin (Jones, Hatcher, Floyd). Oberstein wurde an Händen und Füßen hereingezerrt. Von dort wurden sie zu einer nahegelegenen Flakstation gefahren, wo junge Männer Fotos von ihnen machten.

Donald S. Jay

Telefonische Auskunft an Klaus Zimmer (Zusammenfassung K. Z.)

Er landete auf dem Dach eines Schuppens, der zu einem kleinen Bauernhaus gehörte, das am Rande eines Dorfes [Friedrichweiler] stand, fiel von dort hinunter und verletzte sich das Knie. Angehörige der HJ kamen und verpaßten ihm einige Schläge, bis schließlich die Landwacht auftauchte und die Kontrolle übernahm.

William E. Dee (Pilot)

Telefonische Auskunft an Klaus Zimmer (Zusammenfassung K. Z.)

Dee landete in einem bewaldeten Gebiet an einer Stelle, an der sich eine kleine Baumücke befand. In der Nähe war ein kleines Dorf. Seinen Fallschirm versteckte er unter einem Baum und wartete, bis die Nacht hereinbrach. Dann marschierte er in Richtung Westen. Am Tage ruhte er, nachts ging er weiter. Bald plagte ihn der Hunger, seinen Durst löschte er mit Wasser aus Bächen und Flüssen. Nach neun Tagen und Nächten wurde er in der Nähe von Metz aufgegriffen und gefangengenommen.

Steve Sak

Telefonische Mitteilung an Klaus Zimmer (Zusammenfassung K. Z.)

Er landete in der unmittelbaren Umgebung eines Dorfes [Differten] in einem landwirtschaftlich genutzten Gebiet und wurde innerhalb kurzer Zeit von einer Gruppe Zivilisten und einem Polizisten festgenommen. Zeit, seinen Fallschirm zu verstecken, hatte er keine. Die schweren Halsverletzungen Obersteins rührten seiner Meinung nach von den Leinen des Fallschirms her, in denen er sich womöglich verfangen hatte. Er erinnert sich auch daran, daß sie zu einer nahegelegenen Flakstation gefahren wurden.

Zum Schicksal des Navigators Lawrence Oberstein

Schreiben von Bob Cotterell an Klaus Zimmer (Übersetzung: K. Z.)

"Gestern abend habe ich mit Pilot Dee am Telefon gesprochen, und er hat bestätigt, daß die Türen des Bombenschachtes noch offen waren, als wir die Maschine verließen. Wir stimmen darüber überein, daß die plausibelste Erklärung für den zerrissenen Fallschirm und Obersteins Verletzungen am Hals und am Brustkorb ist, daß er seinen Fallschirm vorzeitig öffnete. Die Propeller sind zu weit in Richtung Backbord und Steuerbord, als daß sie etwas damit zu tun haben könnten, solange ein Flugzeug geradeaus und horizontal fliegt. Wenn man eine B 17 durch die vordere Ausstiegsluke verließ, so wie es Oberstein tat, war es unerlässlich, daß man mit dem Öffnen des Fallschirms wartete, bis man absolut sicher war, daß die Türen des Bombenschachtes nicht im Weg waren. Sie konnten wie ein Messer schneiden!"

(Anmerkung: Lawrence Oberstein war schwer verletzt und starb auf dem Transport. Sein Name befindet sich an der "Wand der Vermißten" auf dem amerikanischen Soldatenfriedhof St. Avold.)

Orval C. Sterner, das zehnte Mitglied der Crew der "Delayed Lady" ist 1995 verstorben.

Beobachtungen aus der Sicht Differter Einwohner



Die Absturzstelle bei Differten im Jahr 1997.

(Foto: Klaus Zimmer)

Lassen wir jetzt Zeitzeugen zu Wort kommen, die die "Landung" der "Delayed Lady" beobachtet haben:

Helmut Webers (Jahrgang 1931) erinnert sich an den Pfingstsonntag 1944 (27. Mai):

"Es war ein klarer, sonniger und warmer Vorsommertag. Am späten Vormittag gab es - wie so oft in diesen Tagen - Fliegeralarm. Wir gingen in den Keller, hörten dann bald das Brummen der Flugzeugmotoren und das Detonieren der Flakgranaten und waren, da diese Geräusche für uns ja schon fast alltäglich waren, nicht übermäßig ängstlich. Dann hörte man für kurze Zeit keine

Motorengeräusche mehr, und auch die Flak schwieg.

Doch dann plötzlich, es war nach meiner Erinnerung kurz nach 12.00 Uhr (tatsächlich nach 13.00 Uhr, Anm. d. V.), setzte wieder starkes Flakfeuer ein, und durch den Knall der explodierenden Granaten hörten wir einen uns fremden Lärm: Es war ein Rauschen, Brummen, Fauchen und Knattern, das immer lauter wurde. Das waren Geräusche, die wir noch nie gehört hatten.

Wir liefen aufgeregt die Kellertreppe hoch, um zu sehen, was diese Töne zu bedeuten hatten. Ich war von uns der Erste, der an die Haustür kam, und als ich hinausschaute, sah ich ein mir wohl immer in Erinnerung bleibendes Bild: In etwa 700 bis 800 Meter Entfernung von mir flog eine schwer angeschossene amerikanische B 17 in einer steilen Rechtskurve in etwa 300 Meter Höhe in west-nordwestlicher Richtung. Sie flog in so starker Schräglage, daß ich den Rumpf und beide Tragflächen voll sehen konnte. Zwischen Rumpf und linker Tragfläche schlugen die Flammen aus dem Flugzeug. Ich schaute der Maschine fasziniert nach. Sie flog - einen langen, schwarzen Qualmschweif nach sich ziehend - entlang der Hauptstraße, verlor

immer mehr an Höhe und entschwand dann hinter Häusern und bewaldeten Hügeln meinen Blicken.

Aber schon wenige Sekunden, nachdem sie aus meinem Blickfeld entschwunden war, stieg etwa 700 bis 800 Meter von meinem Elternhaus entfernt eine Rauchwolke empor."

Helmut Webers berichtet dann, daß er sofort zur Absturzstelle laufen wollte, aber von seiner Mutter daran gehindert wurde. Als dann hunderte Differtener Bürgerinnen und Bürger zur Aufschlagstelle eilten, durfte auch er mitgehen. Dann heißt es weiter:

"In der 'Geisberger Dell' angekommen, sah ich auf einer Länge von 150 Meter und einer Breite von 40 Meter die Trümmer der B 17 verstreut liegen. Die größten Teile waren die vier Flugzeugmotoren. Alles andere war in kleine Teile zertrümmert. Man konnte weder die Flugzeugkanzel sehen, noch war eine Tragfläche ganz, und auch der Rumpf war in viele Teile zerfetzt. Die Munition der überschweren MGs lag überall verstreut herum. Der Wald um die Absturzstelle brannte lichterloh, und die Feuerwehr von Differten und später auch die Wehr von Überherrn löschten in stundenlangem Einsatz den Brand."

Webers schildert dann noch das vergebliche Bemühen von zwei oder drei Flaksoldaten, die die Absturzstelle bewachen sollten, die Leute von den Trümmern fernzuhalten. Vom eigenen Sehen her weiß er über das Schicksal der Flugzeugbesatzung nicht viel.

"Ich sah zwar während und kurz nach dem Absturz der B 17 mehrere Fallschirme zur Erde schweben, ging aber selbst nicht zur Landestelle der Männer hin. Es waren nach meiner Erinnerung 7 oder 8 Fallschirme, die am Himmel hingen. Die genaue Zahl weiß ich nicht mehr."

Adolf Morschett (Jahrgang 1930) ebenfalls aus Differten absolvierte damals als Lokjunghelfer der Deutschen Reichsbahn im Bahnbetriebswerk Falk-Hergarten (Lothringen) eine Schlosserlehre. Mittwochs und samstags wurden die Lehrlinge von einem Unteroffizier im Rahmen einer Art vormilitärischer Ausbildung theoretisch und praktisch unterwiesen. So war es auch am Pfingsttag 1944. Durch Fliegeralarm wurde das "Soldatenspiel" beendet. Vom Bahndamm aus beobachtete er dann folgendes:

"Während wir in Richtung Heimat schauten, strebten die Bomberverbände in Richtung Nordwesten. Plötzlich, das Gros der Flugzeuge war bereits vorüber, setzte dort ein wütendes Feuer der Flak ein. Der Himmel war voller Sprengwolken. Dazwischen konnten wir ein einzelnes Flugzeug erkennen, das eine Rauchfahne nach sich zog. Es machte einen jaulenden Lärm, den wir bis nach Falk-Hergarten hörten. Zwischen den schwarzen Sprengwolken der Flak konnte man helle Punkte erkennen, von denen wir erst später erfuhren, das es die Fallschirme der Flugzeugbesatzung waren. Das Flugzeug verlor an Höhe, bis es hinter dem Horizont verschwand. Dann war Stille."

Auf der Heimfahrt erfuhr A. Morschett, daß zwischen Linslerhof und Differten ein Bomber abgestürzt sei. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Differten konnte er dann auch eine riesige schwarze Rauchwolke aus der 'Geisberger Dell' aufsteigen sehen. Von der Neugier gepackt, eilte er mit noch anderen Buben zur Absturzstelle. Dann berichtet er weiter:

„Zu diesem Zeitpunkt war die Absturzsteile bereits von bewaffneten Männern abgeriegelt. Welcher Organisation diese angehörten, weiß ich nicht. Es waren keine Wehrmachtsangehörige. Trotz der Bewachung krochen viele Jugendliche und Kinder durch das Gebüsch zu dem brennenden Flugzeugwrack in der Hoffnung, dort etwas wertvolles Amerikanisches zu erbeuten. Dabei riskierten sie sogar ihr Leben, weil dauernd in dem Feuer Munition explodierte

„Mir war der Aufenthalt in dem Qualm unangenehm und wenig interessant. Um zu vermeiden, daß meine Eltern befürchteten, mir sei etwas zugestoßen, begab ich mich heim, in die Überherner Straße Nr. 78, direkt auf der gegenüberliegenden Talseite der Bist. Am arbeitsfreien Pfingstsonntag 1944 begab ich mich natürlich zu der Absturzstelle, um zu sehen, was von dem viermotorigen Bomber übrig geblieben war. Viel war nicht mehr zu sehen. Auf dem Acker des Johann Tasch aus Differten lagen in Reihe längs des Grundstücks die vier verschmorten Motoren des Flugzeugs, die sich in den Boden eingeschlagen hatten.

Ansonsten waren kaum größere Teile der Maschine übrig geblieben. Mir schien, daß sogar das Metall der Außenhülle verbrannt war. Der angrenzende Wald war unversehrt geblieben. Ob Feuerwehr nach dem Absturz im Einsatz war, vermag ich nicht zu sagen.“

A. Morschett besuchte noch die Aufschlagstelle eines schwer verletzten Amerikaners neben dem Fluß pfad von der Feldstraße zum sogenannten Waldweg. *„Der Unglückliche hatte beim Aufprall ein Loch in den Boden geschlagen.“* Bemerkenswert dürfte noch eine Feststellung am Anfang des Berichts von A. Morschett sein: *„Die einheimische Bevölkerung (gemeint sind die Leute von Falk-Hergarten, d. V.) fürchtete die Bombenangriffe der Alliierten zunächst. Sie pflegten zynisch zu fragen: 'Sind es Unsere oder die Ditschen?' Die einfliegenden Bomberverbände waren für sie nicht mehr als ein Schauspiel. Schutzräume gab es keine.“*

Frau **Otilie Tasch** (Jahrgang 1914) telefonische Interviews Zimmer/Friemond:

„Das Flugzeug kreiste über Differten und stürzte dann mit einem langen Feuer-schweif in die Geisberger Dell in ein Kartoffelstück in einer Waldschneise. In Differten waren nur zwei Amerikaner gelandet. Einer war schwer verletzt und wurde auf einem Handkarren zur Polizeistation in der Werbelner Straße gefahren. Dort waren damals zwei Polizeibeamte stationiert. Der andere Amerikaner, ein großer Mann, wurde dorthin geführt. Ein Einwohner stand auf dem Bürgersteig, stellte sich auf die Zehenspitzen und versetzte ihm einen Schlag ins Gesicht. Darüber regte ich mich so auf, daß ich zu schreien begann; denn ich hatte meinen Mann, der damals in Rußland war, vor Augen.

Der Schwerverletzte blutete im Gesicht. Ich machte ein Bild von ihm, wie er im Handwagen lag. Dieses Bild samt Negativ habe ich unmittelbar nach dem Krieg auf Anraten von Verwandten vernichtet. Der Verletzte wurde mittels eines Lastwagens der Mühle Abel abtransportiert. Von weiteren Fallschirmspringern weiß ich nichts.“

Norbert Truar (Jahrgang 1926) telefonische Interviews Zimmer/Friemond:

„Ich war damals 18 Jahre alt, RAD-Mitglied und stand kurz vor der Einberufung zum Militär.

Die beschädigte Maschine kam aus Richtung Völklingen. Es sah zunächst so aus, als ob sie auf den Kirchtrum in Differten stürzen würde. Über dem Ort sprangen dann eine Reihe von Fallschirmspringern heraus. Die meisten gingen südlich des Ortes im Warndtwald nieder. Ich sah, daß der Fallschirm eines Soldaten ein dreieckförmiges Loch aufwies. Der Schirm riß weiter ein. Das Loch wurde immer größer, und der Soldat fiel immer schneller hinunter. Die letzten hundert Meter fiel der Mann wie ein Stein zu Boden. Er schlug im Ort am Eimersberg auf die Erde auf mit den Füßen zuerst, wobei er sich vermutlich mit den Knien, den Oberkniefer zerschmetterte.

Ich eilte sofort dorthin, insbesondere auch, weil ich etwas Englisch sprechen konnte. Auf der Dienstmarke las ich den Namen an den ich mich heute noch erinnern kann: 'Lawrence Oberstein'. Der Mann sagte immer wieder nur: 'Dear. mother, dear mother, dear mother ... ' (Liebe Mutter). Ich versuchte, ihn noch zu beruhigen, indem ich ihm sagte, er komme nun in ein Krankenhaus.

Dann kam Pastor Josef Ponstein und spendete ihm die letzte Ölung. Einer der Leute wollte ihm noch ein Medikament geben, der Amerikaner reagierte auch, indem er abwinkte. Dann wurde er bewußtlos und wurde per Handkarren weggefahren. Mehr weiß ich nicht."

Ferdinand Miroid (Jahrgang 1926) telefonische Interviews Zimmer/Friemond:

"Zur Zeit des Absturzes wohnte ich in Friedrichweiler. Am Pfingstsonntag 1944 war ich zu Fuß vom Bahnhof Differten nach Friedrichweiler unterwegs. Als ich mich auf der Höhe zwischen den beiden Orten befand, begann die Flak zu feuern. Da kam ein Bomber relativ niedrig angefliegen. Um ihn herum waren Flakwolken zu sehen, und schon waren sieben kleine weiße Punkte, geöffnete Fallschirme, zu erkennen, die in Richtung Friedrichweiler/Überherrn abgetrieben wurden. Zunächst sah es so aus, als ob die Maschine auf Friedrichweiler stürzen würde. Dann drehte sie jedoch ab und ging im Wald bei Differten nieder.

Als ich an meinem Elternhaus gegenüber der Kirche in Friedrichweiler ankam, stand hinter dem Haus bei einem Schuppen ein gelandeter Fallschirmspringer. Meine Schwester, die später hinzukam, berichtete, daß der Mann bei einem Apfelbaum, der in den Schuppen gewachsen war, gelandet sei. Der Mann zitterte vor Angst. Ich ging zu ihm hin und fragte ihn in Englisch: 'Have you got a pistol?' Doch er reagierte nicht. Dann kam ein älterer Einwohner und schrie den Flieger ruppig an. Mein Vater versuchte, die Leute zu beruhigen. Schließlich erschien die Polizei und brachte den Mann in den Saal der Wirtschaft 'Zum Warndtwald' in der Dorfstraße 1. Dort wurde die Lehrerstochter Christel Herres hinzugezogen. Ob dort noch andere Fallschirmspringer waren, wissen meine Schwester und ich nicht. Ich hörte noch von einem Flieger, der an der Straße Friedrichweiler-Überherrn gelandet war. Den Fallschirm versteckte meine Familie zunächst in der Scheune. Er wurde später aber von der Polizei abgeholt."

Klaus Lorson (Jahrgang 1922) hat folgende Erinnerungen an den 27. Mai 1944:

„Nach einer Verwundung in Rußland befand ich mich zur damaligen Zeit zu Hause. Es war ein wunderschöner Frühlingstag. Vom Krieg zeigte sich keine Spur. Um die Mittagszeit hörte ich Geschützfeuer. Das konnten meiner Meinung nach die Flakbatterie von Bous und Wehrden sein. Nach geraumer Zeit hörte das Flakfeuer auf. Ich stand hinter unserem Haus, Differten, Hauptstraße 66. Plötzlich hörte ich Geräusche, die ich von Rußland her kannte, ein abstürzendes Flugzeug. Ich rief meiner Mutter zu, sich sofort in den Keller zu begeben. Dann sah ich eine riesige, brennende und rauchende Maschine, eine 'fliegende Festung' von Osten her direkt auf mich zukommen. Sie flog über unser Haus, weiter über die Überherrmer Straße, machte dann eine Rechtsschwenkung über die Eisenbahn in Richtung Wald (Geisberg), wo sie dann in einer Schneise abstürzte und explodierte.

Jetzt sah ich am Himmel mehrere Fallschirme, die Richtung Westen abdrifteten. Zwei von ihnen kamen immer näher und tiefer. Sie landeten dann unweit von meinem Standpunkt in der "Waldwiesdell" an einem kleinen Hang. Einer der amerikanischen Flieger war schwer verwundet. Er war auch schneller heruntergekommen als sein Kamerad. Sein Fallschirm war stark beschädigt. Ich nahm an, daß die Beschädigung von Granatsplittern herrührte. Mein Einsatz begann nach dem Absturz und der Wahrnehmung der Fallschirme. Ich lief nach oben, zog meinen Uniformrock an, holte ein Jagdgewehr meines verstorbenen Vaters aus dem Schrank und rannte los in Richtung der Aufsprungstelle der Flieger. Da kamen mir auch schon Leute mit einem Ziehwagen entgegen, worauf der Schwerverwundete lag, den sie abtransportierten. Den unverletzten Amerikaner nahmen mein Nachbar und ich in unsere Mitte. Wir führten ihn ab. Dabei mußten wir durch den ganzen Ort bis zu unserem Bürgermeister (Werbelder Straße), wo wir ihn

schließlich ablieferten. Es gab einige 'Zwischenfälle' (Versuche von Übergriffen) bei der Bevölkerung, die ich aber leicht abwehren konnte.

Auf der Suche nach weiteren Amerikanern fuhren wir mit einem alten PKW in den Wald bis zum Warndtweiher. Unsere Suche blieb jedoch ergebnislos. Ein Fallschirm wurde später von Soldaten einer Flak Einheit aus einer Scheune abgeholt."

Damit endet die Retrospektive über ein Ereignis, das für die Region von einiger Bedeutung war. Für das große Geschehen im Zweiten Weltkrieg war es nur eine kleine Episode. Im Vergleich zu dem, was in vielen Städten Deutschlands geschah, war diese von untergeordneter Bedeutung. Es bleibt nun die Hoffnung, daß es nie mehr eine Gelegenheit geben wird, über solche Ereignisse, wie hier eines beschrieben wurde, berichten zu können.

Der Absturz aus der Sicht der Flak

Fast sechs Monate nach Redaktionsschluß für das o. a. Heft erhielt der Verfasser Ablichtungen der Abschlußmeldungen der 2. (Standort Bouser Höhe bzw. Hermann-Röchling-Höhe) und 4. Batterie (Standort Hoheberg Wehrden) der Schweren Flakabteilung 903. Sie betreffen den Abschluß der "Delayed Lady" am 27. Mai 1944. Den Abschlußmeldungen sind die obligatorischen Gefechtsberichte beigefügt. Beide Berichte weisen nur wenige Unterschiede im Inhalt auf.

Die wesentlichen Daten laut ausgefülltem **Abschlußmeldungsformular** sind:

1. *Zeit des Absturzes: 27.05.1944, 13.26 Uhr*
Absturzstelle: Differten, Koordinaten: Kartenblatt Saarland 129: r: 25 56200, h: 5457480
Höhe der Absturzstelle: 260 m Ü. NN
2. *Einheit, durch welche der Abschluß erfolgt ist: 4/903 im Abteilungsverband und Abt. 631*
3. *Flugzeugtyp: Fortress 11*
4. *Staatsangehörigkeit des Gegners: USA*
5. *Art der Vernichtung und des Aufschlags: Flammen mit dunkler Fahne, Aufschlag in flachem Winkel, Aufschlagbrand*
6. *Schicksal der Besatzung: 1 tot, 8 gefangen*
7. *Zeugen: Absturz einwandfrei festgestellt: Meister der Schutzpolizei Diel, Differten*
Absturzstelle festgestellt: Leutnant Fischer, Stab 903

Gefechtsbericht der 4./903

"Bei dem Taggefecht am 27.5.44 faßte die Batterie ungefähr um 13.21 Uhr bei bester Sicht einen Verband von etwa 40 Fortress 11 auf. Die Maschinen flogen in einer Höhe, von 6000 m und kamen aus Richtung 2-3 und zogen nach Westen. Um 13.22 Uhr drehte der Verband ungefähr in Höhe von Altenkessel nach Norden ab, während eine einzelne Maschine den Westkurs beibehielt. 13.22 Uhr eröffnete die Batterie mit einer Zünderlaufzeit von 300 Gr. v. Kr. das Feuer auf diese Maschine in Gemeinsamkeit mit den anderen Batterien der Abteilung. Die Maschine zeigte bald darauf eine lange Rauchfahne und fing ungefähr in der Höhe von Buß am rechten Tragdeck zu brennen an. Es konnte dann klar beobachtet werden, wie die Flammen fast die ganze rechte Tragfläche wegfraßen und die Bedienung in der Gegend von Werbeln mit Fallschirmen ausstieg. Nachdem 8 Mann ausgestiegen waren, drehte die Maschine noch zweimal im Tiefergehen Spiralen, so daß es aussah, als ob sie im Sturz noch auf die Batterie gelenkt werden sollte. Infolge der fehlenden Tragfläche war jedoch das Flugzeug nicht mehr manövrierfähig, und man sah nach der 2. Spirale einen 9. Mann, vermutlich den Piloten, aussteigen. Bei ihm verding sich dann der Fallschirm an der Maschine und löste sich erst, als er schon stark beschädigt war. Führerlos geworden, ging dann die Maschine in einer Kurve ausgleitend im

*schnellen Gleitflug nach unten und zerschellte beim Aufschlag~13.26 Uhr zerschlug Sie In der Flur 'Geisberger Dell' bei Differten. Die Batterie hatte 13.24 1/2 Uhr mit einer Zünderlaufzeit von 50 Gr. v. Kr. (Grad vom Kreuz, d. V.) das Feuer eingestellt. Abgegeben wurden 14 Gruppen mit 6 Geschützen.
gez. Eichner, Oberlt. u. Battr. Chef "*

Der Gefechtsbericht der 2./903 erwähnt noch eine Zielgeschwindigkeit von 1000m/s. Weiter ist zu lesen, daß die brennende Maschine "einige 1000 m" fast senkrecht herunterstürzte, sich dann aber wieder fing. Auch hier sind 8 Besatzungsmitglieder gemeldet, die mit dem Fallschirm abgesprungen waren. Was nicht so ganz im Bericht stimmt, ist, daß der neunte Mann mit der Maschine abgestürzt sei. (Gemeint ist Lawrence Oberstein, d. V.) Wetterlage: 0/1 0 bedeckt, Sicht leicht diesig (25 km).

Bekanntlich wissen wir heute - dank der Berichte der Besatzungsmitglieder - Genaueres über das Schicksal aller 10 Crewmitglieder der "Delayed Lady".